Samferdselsdepartementet

Forslag til offentlige kjøp av flyruter i Nord-Norge

oslo**economics** Norconsult gravity CONSULT

Tittel: Forslag til offentlige kjøp av flyruter i Nord-Norge
Utarbeidet av: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult
Oppdragsgiver: Samferdselsdepartementet

Publisert: September 2026
Rapportnummer: 2026-82

Kontaktperson: Eirik Nøren Stenersen / Partner
E-post: ens@osloeconomics.no
Tel: +47 412 96 144

Foto/illustrasjon forside: iStock/ Photon-Photos

Innhold

Sammendrag 4

1. Innledning 8

1.1 Bakgrunn 8

1.2 Om utredningen 8

1.3 Rapportstruktur 9

2. Metode for vurdering av dagens flyrutetilbud 10

2.1 Hvordan vurdere tilbudet? 10

2.2 Beskrivelse av trafikk 10

2.3 Beskrivelse av transportbrukere 11

2.4 Trafikkprognoser 12

2.5 Transportstandardkriterier 14

2.6 Ruteføring, priser og belegg 18

3. Finnmark og Troms 21

3.1 Rutestruktur i Finnmark og Troms 21

3.2 Trafikkutvikling i Finnmark og Troms 23

3.3 Influensområder og brukere 24

3.4 Prognoser for fremtidig trafikk 25

3.5 Transportstandard i Finnmark og Troms 28

3.6 Kapasitet på flyene 30

3.7 Oppsummert om situasjonen i Finnmark og Troms 32

4. Lofoten, Vesterålen og Ofoten 33

4.1 Rutestruktur i Lofoten, Vesterålen og Ofoten 33

4.2 Trafikkutvikling i Lofoten, Vesterålen og Ofoten 34

4.3 Influensområder og brukere 36

4.4 Prognoser for fremtidig trafikk 37

4.5 Prisutvikling og prissensitivitet 39

4.6 Transportstandard i Lofoten, Vesterålen og Ofoten 40

4.7 Kapasitet på flyene 41

4.8 Oppsummert om situasjonen i Lofoten, Vesterålen og Ofoten 44

5. Helgeland 45

5.1 Rutestruktur i Helgeland 45

5.2 Trafikkutvikling på Helgeland 46

5.3 Influensområder og brukere 47

5.4 Prognoser for fremtidig trafikk 48

5.5 Prisutvikling og prissensitivitet 49

5.6 Transportstandard på Helgeland 50

5.7 Kapasitet på flyene 50
5.8 Oppsummert om situasjonen i Helgeland 51
6. Trøndelag 52
6.1 Rutestruktur i Trøndelag 52
6.2 Trafikkutvikling i Trøndelag 52
6.3 Influensområder og brukere 53
6.4 Prognoser for fremtidig trafikk 53
6.5 Transportstandard i Trøndelag 54
6.6 Belegg 55
6.7 Oppsummert om situasjonen i Trøndelag 55
7. Miljøhensyn og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly 56
7.1 Miljøhensyn i offentlige anskaffelser 56
7.2 Eksisterende klima- og miljøbestemmelser for luftfarten 56
7.3 Tilgjengelig null- og lavutslippsteknologi 57
7.4 Mulige krav/tiltak for å ivareta klima- og miljøhensyn i FOT-rutene 58
7.5 Anbefaling om miljø-hensyn og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly 60
8. Tiltak for å fremme konkurranse og forhandlingsevne 61
8.1 Innsikt fra tidligere arbeid 61
8.2 Konkurransesituasjonen 61
8.3 Mulighetene for å forbedre konkurranse-situasjonen 62
8.4 Rutepakker som kan fremme konkurranse 63
8.5 Anbefalinger av tiltak for økt konkurranse 64
9. Prismodeller 65
9.1 Teoretisk bakgrunn 65
9.2 Dagens prismodell 66
9.3 Utfordringer med dagens prismodell 66
9.4 Alternative prisingsstrategier 68
9.5 Oppsummering og anbefalinger 71
10. Forslag til FOT 74
10.1 Premisser for utformingen av FOT-krav 74
10.2 Metode for vurdering av FOT-krav 74
10.3 Forslag til FOT i Finnmark 76
10.4 Forslag til FOT i Troms 80
10.5 Forslag til FOT i Lofoten, Vesterålen og Ofoten 80
10.6 Forslag til FOT på Helgeland 86
10.7 Forslag til FOT i Trøndelag 89
10.8 Budsjettmessige konsekvenser 90
10.9 Konsekvenser av endret prismodell 94

10.10 Forslag til FOT-krav 95

11. Referanser 121

Sammendrag

For å sikre et godt flytilbud over hele landet kjøper Samferdselsdepartementet flyrutetjenester i områder der det kommersielle tilbudet ikke vurderes som tilfredsstillende. Ruteoperatørene som vinner kontraktene gjennom offentlige konkurranser pålegges såkalte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT), der det blant annet stilles krav til billettpris, kapasitet og frekvens. Høsten 2028 utløper de nåværende FOT-kontraktene for regionale ruteflyvninger i Nord-Norge, og på oppdrag for Samferdselsdepartementet har Oslo Economics, i samarbeid med Norconsult og Gravity Consult, utredet relevante forhold for fastsettelsen av nye FOT-krav for perioden 2028–2033. Kjernen i oppdraget er å utarbeide forslag til FOT-krav med utgangspunkt i definerte transportstandardkriterier og samfunnsøkonomiske vurderinger.

Vi foreslår to alternativer til FOT. I videreføringsalternativet legges dagens rutestruktur til grunn, med enkelte justeringer i krav til frekvens og setekapasitet. Effektiviseringsalternativet innebærer derimot en mer omfattende omlegging, der flere ruter tas ut av FOT. Dette omfatter rutene til/fra Vardø, Stokmarknes, Mosjøen og Namsos. I tillegg foreslås flyruten mellom Røst og Bodø lagt over på helikopter. Forslaget blir muliggjort av ny lufthavn i Mo i Rana, ny E10 Hålogalandsveien og andre infrastrukturtiltak mellom nærliggende lufthavner. Endringene reduserer antall lufthavner med kort rullebane og legger til rette for økt konkurranse om gjenstående FOT-ruter.

Reduksjon i billettpriser har bidratt til press på kapasiteten i enkelte ruteområder

De regionale flyrutene i Nord-Norge består av ruter i Trøndelag (nord for Trondheim), Nordland, Troms og Finnmark. Det er stor variasjon i antall passasjerer på rutene. På enkelte av lufthavnene i Finnmark er det årlig kun noen få tusen passasjerer, mens det var nær 140 000 som reiste med FOT-ruten Leknes-Bodø i 2025/26.

Halveringen av maksimaltakstene fra 1. april 2024 har redusert gjennomsnittsprisen på billettene til FOT-rutene i Nord-Norge med mellom 30 og 50 prosent. Dette har gitt økt etterspørsel og mindre ledig plass, særlig på de mest trafikkerte rutene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten.

Ny flyplass på Mo i Rana og E10 Hålogalandsveien vil påvirke etterspørselen på FOT-rutene

Det er betydelig usikkerhet knyttet til hvordan nye Mo i Rana lufthavn (2027) og ny E10 Hålogalandsveien (2028) vil påvirke trafikkgrunnlaget ved øvrige lufthavner på Helgeland og i Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Særlig er det usikkert om det vil bli etablert en kommersiell direkterute mellom Mo i Rana og Oslo. Dette kan påvirke passasjergrunnlaget på rutene til både Bodø og Trondheim fra Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen.

E10 Hålogalandsveien vil redusere reisetiden til Evenes med om lag 40 minutter fra Lofoten og Vesterålen. Evenes har i dag et kommersielt rutetilbud til Oslo som kan få flere passasjerer, særlig fra influensområdene til lufthavnene Svolvær og Stokmarknes ved åpningen av Hålogalandsveien. For Stokmarknes opererer analysen med et spenn på 54 000 passasjerer til 141 000 passasjerer, avhengig av det usikre omfanget av trafikklekkasjen.

På øvrige FOT-ruter forventes kun små endringer i antall passasjerer sammenliknet med dagens trafikk, gitt en videreføring av dagens prismodell. Noen ruter vil oppleve en svak økning, mens for andre forventes en svak nedgang. Det er likevel usikkerhet også i disse prognosene, da særlig knyttet til turisme.

Oppfordring om å ta i bruk null- og lavutslippsteknologi foreslås videreført, uten nye krav

Regjeringen ønsker å bruke anskaffelser til å fremme bruk av klima- og miljøvennlige løsninger. Vi har derfor vurdert om det er insentiver, utover eksisterende klima- og miljøbestemmelser, som bør tas inn i kontraktene for å redusere utslipp, innfase ny teknologi og/eller øke bruken av bærekraftig flydrivstoff.

Det har ikke vært stilt miljøkrav i tidligere FOT-konkurranser. I konkurransegrunnlaget har imidlertid operatørene blitt oppfordret til å ta i bruk null- og lavutslippsteknologi, og til å gå i dialog med departementet

dersom løsninger blir tilgjengelige i løpet av kontraktsperioden. Vi vurderer at en slik oppfordring bør videreføres i den neste anskaffelsen. Null- og lavutslippsfly som kan tas i bruk på FOT-rutene er under utvikling, men vil ikke være tilgjengelig til oppstart av neste kontraktsperiode.

Bærekraftig flydrivstoff (SAF) er ikke å regne som null- og lavutslippsteknologi, men det er likevel viktig for å redusere klimagassutslippene. Dersom Samferdselsdepartementet ønsker å bruke SAF utover dagens generelle omsetningskrav til å redusere FOT-rutenes utslipp, vurderer vi det som mer effektivt at departementet selv finansierer kjøp av SAF gjennom *book and claim*-systemet. Pålegges operatørene særkrav til SAF, vil kostnadene uansett videreføres til staten, men med et risikopåslag.

Nye rutekombinasjoner kan fremme konkurranse og begrense statens utgifter

I neste kontraktsperiode bør det i større grad åpnes for tilbud på kombinasjoner av ruter som fremmer konkurransen. Dette gjelder særlig ruter ved lufthavner med minst 1 199 meter rullebane, hvor operatørene har større fleksibilitet i valg av flytype. Større rutepakker kan redusere skalaulempene nye aktører møter ved markedsinngang. Dersom potensialet utnyttes fullt ut, anslår vi at dette kan gi besparelser for staten på opp mot 100 millioner kroner årlig.

For rutene som betjener kortbanelufthavner er det vanskelig å endre konkurransesituasjonen på kort sikt. Desto viktigere er det at Samferdselsdepartementet bruker rollen sin som krevende kjøper i anbud der det sannsynligvis kun vil være én tilbyder. På sikt bør staten benytte arbeidet med NTP til å vurdere lufthavnstruktur opp mot det øvrige transportsystemet. Målet bør være en struktur som både sikrer en tilfredsstillende transportstandard og legger til rette for virksom konkurranse. Effektiviseringsforslaget i denne utredningen beskriver mulige steg mot et mer effektivt rutetilbud i Nord-Norge. Forlengelse av rullebaner på lufthavner som inngår i en fremtidig lufthavnstruktur kan på mellomlang sikt bidra til økt konkurranse og lavere kostnader i FOT-ordningen.

Operatørene bør få større fleksibilitet i prisingen av billetter på FOT-rutene

Fra 1. april 2024 ble maksimaltakstene for billetter på FOT-rutene halvert. Dette øker konsumentoverskuddet, men gir et effektivitetstap når kapasiteten er presset. Da kan passasjerer med lav nytte av en flytur fortrenge passasjerer som har høyere nytte av flyvningen.

Billettprisene er begrenset nedad av passasjeravhengige avgifter, og når maksimaltaksten er satt svært lav, er det lite rom for hvordan operatøren kan prise billettene. Dette svekker prismekanismens evne til å fordele etterspørselen mellom avganger og utnytte kapasitet effektivt. Maksimaltaksten gjelder dessuten for fullt fleksible billetter, og det gir små prisforskjeller mellom lavprisbilletter og fleksible billetter. Dermed er det ikke nødvendigvis de med størst nytte av de fleksible billettene som får tak i dem.

De lave maksimaltakstene øker dessuten behovet for statlige tilskudd, som i seg selv medfører effektivitetstap. Når en stadig lavere andel av operatørenes inntekter kommer fra passasjerene, kan også insentivene til kundeorientering svekkes. *For* lave billettpriser på FOT-rutene kan på sikt hindre etablering av kommersielle tilbud, og bidra til å opprettholde avhengigheten av offentlig kjøpte flyruter.

Til tross for et sterkt subsidiert FOT-rutetilbud, med svært lave maksimaltakster, opplever flere passasjerer at det likevel er dyrt å fly. Flere skal fly videre med kommersielle flyvninger innenriks. FOT-operatøren tilbyr gjennomgående reiser, der FOT-ruten kombineres med kommersielle ruter eller andre FOT-ruter. Vi observerer at prisene for slike gjennomgående reiser ofte er høyere enn summen av prisene for rimeligste enkeltturer.

Vi foreslår flere grep for å møte de skisserte utfordringene. For det første foreslår vi en endret *struktur* for reguleringen av priser, der myndighetene regulerer maksimale gjennomsnittspriser og ikke enkelte maksimaltakster. Dette vil gi operatørene større fleksibilitet i prisingen av billetter. For det andre foreslår vi endringer i *prisnivået*. Vi foreslår at de maksimale gjennomsnittsprisene settes med utgangspunkt i dagens gjennomsnittspriser pluss 30 prosent. Selv da vil flyprisene ligge mellom 10 og 35 prosent lavere enn før inneværende kontraktsperiode. Et høyere påslag kan vurderes for ruteområdene med spesielt presset kapasitet. Endring i prisnivå vil redusere behov for statlig tilskudd, anslått til mellom 50 og 170 millioner kroner årlig. I tillegg bidrar et høyere prisnivå også til mer fleksibilitet i prisingen, og bedre fordele etterspørselen. For det tredje foreslår vi et nytt *krav* til prising av gjennomgående reiser. Dette innebærer at reisende får tilgang til de billettkategoriene som andre flyselskap tilbyr for gjennomgående reiser. Dette vil redusere avviket mellom pris på gjennomgående reiser og pris på separat booking av to reiser.

Transportstandard, effektivitet og kapasitetsutnyttelse vurderes for å utarbeide FOT-krav

Forslagene til FOT-krav er utarbeidet med utgangspunkt i definerte transportstandardkriterier for tilgang til hovedstad, internasjonalt flytilbud, universitetssykehus, utvidet helsetilbud og fylkesadministrasjon. Avhengig av når flyene går, og når de kan nås fra ulike byer/tettsteder, gis en score som indikerer mindre tilfredsstillende, tilfredsstillende eller god transportstandard.

For å vurdere om ruter bør tas enten *inn* i FOT-ordningen eller *ut* av FOT-ordningen, gjør vi vurderinger av hvorvidt rutene er nødvendige for å sikre en tilfredsstillende transportstandard. I tillegg gjør vi forenklede vurderinger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved å enten ta ruter inn eller å ta dem ut av FOT.

Transportstandardkriteriene forteller oss noe om kvaliteten i transporttilbudet, men tar i utgangspunktet ikke hensyn til kapasitet. For at innbyggerne faktisk skal oppleve den gitte transportstandarden, er det nødvendig med plass på flyene. Vi har derfor vurdert forventet belegg på rutene i kontraktsperioden, og har generelt foreslått justeringer i setekrav som gir et gjennomsnittlig belegg på 65 prosent ved utgangen av kontraktsperioden.

Videreføringsalternativet er basert på dagens tilbud, men med noen justeringer

Den største endringen som foreslås i videreføringsalternativet, sammenlignet med dagens krav til FOT, er å øke frekvenser på ruten Hasvik-Tromsø fra to til tre. Dette for å avhjelpe en presset kapasitetssituasjon. Kun mindre justeringer foreslås på de øvrige rutene, og det foreslås ikke å legge til flere FOT-ruter. For to av ruteområdene avviker imidlertid forslagene til FOT fra normen som er omtalt ovenfor:

1. Øst-Finnmark (avvik fra normen om tilfredsstillende transportstandard)
2. Bodø-Svolvær og Bodø-Leknes (avvik fra normen om gjennomsnittsbelegg på 65 prosent)

I Øst-Finnmark er hovedutfordringen å sikre at reisende fra alle lufthavner kommer tidlig nok til Tromsø for dagsbesøk ved universitetssykehuset eller videre til Oslo. Flere endringer ble gjennomført ved inngangen til innværende kontraktsperiode for å forbedre transportstandarden, men effekten har vært begrenset. Etter vår vurdering er det ikke mulig å sikre alle innbyggerne en tilfredsstillende standard med dagens benyttede flymateriell. Skal innbyggere i Øst-Finnmark sikres en tilfredsstillende transportstandard i henhold til kriteriene, må minst et ekstra fly «kjøpes» fri. Dette anslås å koste cirka 150 millioner kroner i året.

Vi anbefaler likevel ikke tiltaket, fordi kostnaden er høy sett opp mot antallet passasjerer som vil få nytte av økt frekvens. Det er også usikkert om gjeldende transportstandardkriterier bør være rettledende for tilbudet i Finnmark. Det er ulike ønsker for utviklingen av flyrutetilbudet i fylket, der noen ønsker seg bedre forbindelser internt i fylket, mens andre ønsker bedre forbindelser til Tromsø og Oslo. Før det gjøres nye, omfattende kjøp av flyruter i Finnmark mener vi det er behov for en kritisk gjennomgang av kriteriene for Finnmark, og en bredere utredning av hvordan tilbudet i Finnmark best kan utformes innenfor ulike rammer for FOT-ruter.

For rutene Bodø-Svolvær og Bodø-Leknes foreslår vi at setekravene øker tilsvarende den ekstra frekvensen som både Svolvær- og Leknes-ruten får fra 1. januar 2027. Samtidig vil rutene selv med denne økningen ha et gjennomsnittlig belegg på godt over 65 prosent. Årsaken til at vi avviker fra normen knyttes til driverne bak passasjerveksten. Stadige økninger i FOT-tilbudet for å tilpasse seg økende turisme er, slik vi ser det, bruk av offentlige midler på en måte som ikke støtter formålet med FOT-rutene. Det bør isteden ses etter alternative måter å sikre lokalbefolkningen et godt nok transporttilbud. Å øke nivået for billettprisene er et alternativ som bør vurderes.

Effektiviseringsalternativet reduserer offentlig pengebruk og utnytter synergier

Hovedgrepene som foreslås i effektiviseringsalternativet er å fjerne kjøp av FOT-ruter til/fra Vardø, Stokmarknes, Mosjøen og Namsos, samt å legge ruten mellom Røst og Bodø over på helikopter.

Vi vurderer det samfunnsøkonomisk lønnsomt å legge Røst-ruten over på helikopter. Selv om drift av helikopter er dyrere enn drift av fly, koster det mindre å drifte lufthavnene med helikopter. Videre vil det være mulig å høste effektivitetsgevinster av å øke produksjonen til helikopteret som i dag betjener Værøy. Det gjør kun to rundturer og det vil være forsvarlig med fire rundturer for å dekke både Værøy og Røst. Flere frekvenser gjør det mulig å sikre innbyggerne på Værøy en bedre transportstandard enn i dag. Dessuten flys Røst i dag i kombinasjon med Leknes, og hvis Røst legges over på helikopter, frigjøres seter til passasjerer til/fra Leknes. Vi vurderer det også samfunnsøkonomisk lønnsomt å legge ned lufthavnene i Vardø og Namsos. Passasjerene til/fra Vardø kan oppnå samme transportstandard ved bruk av lufthavnen i Vadsø, mens passasjerene til/fra Namsos kan oppnå samme transportstandard ved bruk av landbasert transport til Trondheim og Trondheim lufthavn, Værnes.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i å redusere kjøpene av flyruter til/fra Stokmarknes og Mosjøen er mer usikker. Usikkerheten er særlig knyttet til hvor mange som heller vil benytte flytilbudet ved henholdsvis Evenes og Mo i Rana, når den nye infrastrukturen er på plass (ny E10 og ny lufthavn). I tillegg er det usikkert hvor mye ekstra kapasitet staten må kjøpe på rutene som passasjerene overføres til.

Vi vurderer at mange vil foretrekke Evenes framfor Stokmarknes når nye E10 åpner, og at dette ikke er fullt innarbeidet i hovedprognosen vår. Når flere uansett foretrekker Evenes, blir heller ikke nyttetapet ved å legge ned Stokmarknes vesentlig. Å samle mer av trafikken på Evenes vil dessuten lede til flere avganger og større valgfrihet for passasjerene, samt muligheter for nye kommersielle ruter. Denne gevinsten er ikke hensyntatt i beregningene av trafikantnytte. Å samle trafikk på Evenes kan i tillegg gi mer effektiv flydrift og lavere behov for statlige tilskudd per passasjer. Evenes har lang rullebane noe som åpner for en annen konkurranse enn den om flyruter til/fra den korte rullebanen ved Stokmarknes lufthavn. Det kan være aktuelt å vurdere å styrke kollektivtilbudet til og fra Evenes for ytterligere å bygge opp lufthavnens passasjergrunnlag.

Når det gjelder Mosjøen, avhenger lønnsomheten særlig av hvorvidt det etableres et kommersielt rutetilbud til/fra Oslo. Uten en kommersiell Oslo-rute vil nedleggelse av FOT-rutene til/fra Mosjøen spare kostnader til flyplassdrift, men ikke spare staten for kjøp av flyruter. Videre vil det påføre trafikantene et nyttetap som er større enn gevinsten av reduserte kostnader til flyplassdrift. Med en kommersiell Oslo-rute blir vurderingen en annen. Ved å samle trafikken på nye Mo i Rana lufthavn, vil behovet for kjøp av seter til FOT-rutene reduseres. Sammen med gevinster i form av sparte kostnader til flyplassdrift, vil gevinsten være større enn tapet i trafikantnytte. På den andre siden er det usikkert hvilket tilbud som blir etablert og hvilket behov det vil bli for FOT-ruter etter åpningen. Samtidig vil FOT-tilbudet som lyses ut påvirke selskapene som vurderer å etablere en kommersiell direkterute til Oslo. Et FOT-tilbud med hyppige frekvenser og lave priser vil konkurrere om Oslo-passasjerene og svekke lønnsomheten til det kommersielle tilbudet. Dette taler for at Samferdselsdepartementet bør søke informasjon om det kommende tilbudet på den nye lufthavnen og sikre at FOT-rutene ikke blir et hinder for etablering av et kommersielt tilbud.

Forslagene våre til effektivisering legger til rette for økt konkurranse om de rutepakkene som gjenstår i FOT-ordningen. Med reduksjonen av kjøp av flyruter til/fra Stokmarknes og Røst, er Svolvær og Leknes de eneste gjenværende lufthavner i Lofoten, Vesterålen og Ofoten med korte rullebaner. I revidert nasjonalbudsjett ble det bevilget midler til å begynne utredningen av en forlenget rullebane på Leknes. Dersom dette blir en realitet, vil det trolig være mulig å også legge ned Svolvær. Med grepene vi har foreslått vil det da ikke lenger være lufthavner med korte rullebaner i Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Dette skjerper konkurransen og vil kunne redusere behovet for kjøp av flyruter i området. Samme effekt oppnås på Helgeland, hvor det kun er Mosjøen som har kort rullebane etter åpningen av nye Mo i Rana lufthavn.

Budsjettbehovet preges av økt kostnadsnivå og usikkerhet om effektiviseringsvirkningene

I videreføringsalternativet anslås tilskuddsbehovet å øke med om lag 113 millioner kroner årlig sammenlignet med dagens nivå. Økningen skyldes en kombinasjon av forventet vekst i enhetskostnader for drift av regionale flyruter, og kostnader knyttet til økt produksjon. Økningen i enhetskostnader er i stor grad drevet av kostnader til vedlikehold av fly. Med få eller ingen reelle alternativer til bruk av Dash 8-100/200-flyene på kortbanenettet i neste kontraktsperiode forventes en videre vekst i kostnader som ligger betydelig over den generelle prisstigningen. Når det gjelder produksjon, er setekravene er i videreføringsalternativet økt på utvalgte strekninger for å møte et faktisk og forventet press på kapasitet. Kostnadene ved dette er isolert sett beregnet til 143 millioner kroner. Samtidig trekker forventninger om økte passasjerinntekter og en normalisering av operatørens driftsmargin tilskuddsbehovet ned. I forkant av inneværende kontraktsperiode ble usikkerheten knyttet til effekten av halveringen av maksimaltakstene priset inn i anbudene. Med kunnskap om effekten av prisendringene, forventedes operatørenes marginer redusert til et nivå som er mer i tråd med risikoen i kontraktene og bransjen for øvrig.

I effektiviseringsalternativet foreslås større endringer i rutetilbudet, særlig i Lofoten/Vesterålen og på Helgeland/Trøndelag. Tilskuddsbehovet reduseres sammenliknet med videreføringsalternativet, men er likevel 57 millioner kroner høyere enn dagens nivå. Effektiviseringsalternativet legger imidlertid til rette for betydelige besparelser på sikt. Ved å konsentrere kjøp av flyruter til lufthavner med lengre rullebaner, legges det til rette for økt konkurranse og bedre muligheter for kommersiell drift av rutene. Gevinstene av dette er ikke regnet inn. Det er heller ikke tatt hensyn til besparelsene som kan oppnås gjennom reduserte kjøp på Helgeland, dersom en kommersiell direkterute til Oslo etableres. Estimatet på 1 804 millioner kroner er derfor å betrakte som et øvre estimat på tilskuddsbehovet i effektiviseringsalternativet.

1. Innledning

For å dekke transportbehovene i hele landet gjennomfører staten innkjøp av det regionale flyrutetilbudet, såkalte FOT-ruter. Oslo Economics har, sammen med Norconsult og Gravity Consult, utredet ulike sider ved FOT-rutetilbudet i Nord-Norge og utarbeidet forslag til forpliktelser og krav for neste kontraktsperiode.

1.1 Bakgrunn

I Norge er luftfart viktig for å sikre hele landet tilgang til offentlige tjenester. At befolkning og næringsliv i hele landet har god tilgjengelighet til lufthavner med et tilstrekkelig rutetilbud til en overkommelig pris er en uttalt målsetting i regjeringens luftfartsstrategi.

Regjerings luftfartsstrategi oppgir fire bærekraftsmål for luftfarten (Meld. St. 10 (2022-2023)):

- **Sosialt**: At aktørene skal ha like rammebetingelser slik at konkurransen i luftfarten ikke medfører svekkede lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte.
- **Geografisk**: At befolkning og næringsliv i hele landet har god tilgjengelighet til lufthavner med et tilstrekkelig rutetilbud til en overkommelig pris.
- **Klima og miljømessig**: At luftfarten utvikler seg i takt med og er forenlig med nasjonale og internasjonale klimamål.
- **Økonomisk**: At aktørene skal ha rammevilkår som gjør det mulig å drive lønnsomt over tid uten statlig tilskudd.

Det meste av flytrafikken i Norge drives kommersielt. Der markedet alene ikke gir et tilfredsstillende flyrutetilbud kan Samferdselsdepartementet, for å sikre et godt flytilbud over hele landet, kjøpe flyrutetjenester etter en offentlig konkurranse blant flyselskapene, og pålegge såkalte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT). Gjennom FOT stilles det krav til billettpris, kapasitet, frekvens, ruteføring med mer. Kontrakt tildeles normalt flyselskapet som tilbyr tjenesten til den laveste kostnaden for staten, og flyselskapet får i kontraktsperioden enerett på rutetrafikk på den aktuelle flyruten.

Nåværende kontrakter for FOT-ruter i Nord-Norge utløper 31. oktober 2028. Samferdselsdepartementet har i den forbindelse bestilt en ekstern utredning av relevante forhold for fastsettelsen av nye forpliktelser til offentlig tjenesteytelse.

Tabell 1-1: Aktuelle ruter og ruteområder, Nord-Norge

Finnmark og Troms
3. Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø
4. Hasvik–Tromsø, Hasvik–Hammerfest og Sørkjosen–Tromsø
5. Lakselv–Tromsø
Lofoten, Ofoten og Vesterålen
6. Andøya–Bodø og Andøya–Tromsø
7. Harstad/Narvik–Tromsø og Harstad/Narvik–Bodø
8. Stokmarknes–Bodø og Stokmarknes–Tromsø
9. Svolvær–Bodø
10. Leknes–Bodø
11. Røst–Bodø
Helikopterruten Værøy-Bodø
Helgeland
12. Brønnøysund–Bodø og Brønnøysund–Trondheim
13. Sandnessjøen–Bodø og Sandnessjøen–Trondheim
14. Mo i Rana–Bodø og Mo i Rana–Trondheim
15. Mosjøen–Bodø og Mosjøen–Trondheim
Trøndelag
16. Namsos–Trondheim og Rørvik–Trondheim

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

1.2 Om utredningen

Utredningen er gjennomført i perioden fra april til august 2026. I arbeidet har vi innhentet informasjon fra flere ulike kilder. Vi har gjennomgått et omfattende datagrunnlag fra flyselskapenes rapportering til Samferdselsdepartementet, brukt data fra Avinor, intervjuet aktører om utfordringer med dagens flyrutetilbud og gjennomført egne analyser.

Utredningen omhandler flere temaer som er relevante for anskaffelsen av regionale ruteflyvninger i Nord-Norge. Hovedoppgaven er å utarbeide forslag til FOT-krav basert på definerte transportstandard-kriterier. Anbefalingen bygger på vurderinger av dagens rutetilbud, og hvorvidt det sikrer en tilfredsstillende transportstandard og prognoser for passasjerutviklingen i neste kontraktsperiode. Utredningen inneholder i tillegg vurderinger av om, og eventuelt hvordan, det er formålstjenlig å ta klima- og miljøhensyn i anskaffelsen, samt hvordan staten kan innrette konkurransen for å begrense statens utgifter sett hen til målene med konkurransen.

1.2.1 Ruter og ruteområder

Utredningen omfatter alle FOT-rutene i Nord-Norge. Flyrutene, og hvilket rutenummer disse hadde i forrige anskaffelse, er listet opp i Tabell 1-1. I tillegg inkluderer utredningen vurderinger av helikopterruten Værøy-Bodø.

Til anskaffelsen mottok Samferdselsdepartementet tilbud fra to operatører, DAT og Widerøe, på ruteområdene

- Lakselv-Tromsø
- Andøya-Bodø, Andøya-Tromsø
- Harstad/Narvik-Bodø, Harstad/Narvik-Tromsø

Widerøe vant disse ruteområdene, og ble også tildelt de resterende ruteområdene i Nord-Norge etter forhandlinger (Samferdselsdepartementet, 2023). I konkurransen om helikopterruten Værøy-Bodø kom det inn fire tilbud. Lufttransport vant, og ble tildelt kontrakten.

1.3 Rapportstruktur

I kapittel 2 beskrives metoden vi bruker for å vurdere dagens flyrutetilbud og i kapittel 3 til 6 presenteres historisk trafikkutvikling, ruteføring, priser og belegg for alle FOT-rutene i Nord-Norge. Kapittel 7 inneholder vurderinger av klima- og miljøbestemmelser, mens i kapittel 8 drøftes hvordan staten kan innrette konkurransen for å begrense statens utgifter sett hen til målene med konkurransen. I kapittel 9 diskuteres aktuelle prismodeller og i kapittel 10 presenteres forslagene til FOT i neste kontraktsperiode.

2. Metode for vurdering av dagens flyrutetilbud

Sentralt i utformingen av FOT-kravene er vurderinger av om rutetilbudet i dag og i neste kontraktsperiode er tilpasset etterspørselen. I dette kapittelet gis en nærmere beskrivelse av metoden benyttes i vurderingene. Vi gjør rede for hvilke avveininger som er gjort, samt hvilke datakilder som ligger til grunn.

2.1 Hvordan vurdere tilbudet?

Det er ulike måter å tilnærme seg spørsmålet om hvorvidt rutetilbudet er tilpasset etterspørselen. En tilnærming er å stille spørsmål ved om tilbudet er tilpasset etterspørselen, gitt gjeldende krav til priser og ruteføring. En annen tilnærming er å stille spørsmål ved om gjeldende krav til priser og ruteføring legger til rette for utviklingen som ønskes stimulert gjennom FOT-ordningen.

For hvert område kombineres disse to tilnærmingene. Først beskrives trafikken, herunder ruteføring, historisk utvikling i antall betalende passasjerer og prognoser for fremtidig trafikk. Deretter undersøkes det om definerte transportstandardkriterier er oppfylt, før kapasitetsutnyttelse, eller belegg, vurderes. Til slutt oppsummeres situasjonen innenfor hvert ruteområde. Gjennomgangen av hvert område gis i de påfølgende kapitler, mens metodene presenteres i det følgende.

2.2 Beskrivelse av trafikk

FOT-kontraktene følger ikke kalenderår, men løper fra 1. april til 31. mars. Vi har gjort et uttrekk av trafikktall fra de siste ti årene. Dermed har vi tall for antall passasjerer fra og med 1. april 2016 til og med 31. mars 2026.

Den foretrukne indikatoren for utviklingen i trafikk er antall betalende passasjerer. Tallene for denne indikatoren hentes fra flyselskapenes rapportering til Samferdselsdepartementet og viser trafikkstrømmen for betalende passasjerer mellom to lufthavner, uavhengig av om passasjerene reiser direkte eller mellomlander.

Vi har kun tall for antall betalende passasjerer på FOT-rutene. For ruter som bare har FOT-trafikk i deler av analyseperioden, må trafikkdata for øvrige år hentes fra alternative kilder. I dette tilfellet har vi primært benyttet Avinors tall på *passasjerer kommet og reist* som datakilde. Denne statistikken gir antallet passasjerer som «sjekker inn» og «sjekker ut» ved lufthavnen, i praksis antall passasjerer som starter eller slutter en flyreise ved lufthavnen.[1]

I perioden 2016/17 til 2025/2026 har mye skjedd med trafikken på FOT-rutenettet, som kan ønskes forklart med bruk av trafikktall. Dette inkluderer momenter som den generelle trenden for trafikk, hvordan trafikken har endret seg mellom kontraktsperioder, om trafikken har hentet seg inn etter pandemien og om trafikken har endret seg som følge av halveringen av maksprisene våren 2024.

Figur 2-1 gir et overordnet bilde på noen av de nevnte momentene. Figuren viser utviklingen i antall betalende passasjerer på FOT-rutenettet i Nord-Norge fra 2016/17 og frem til i dag.

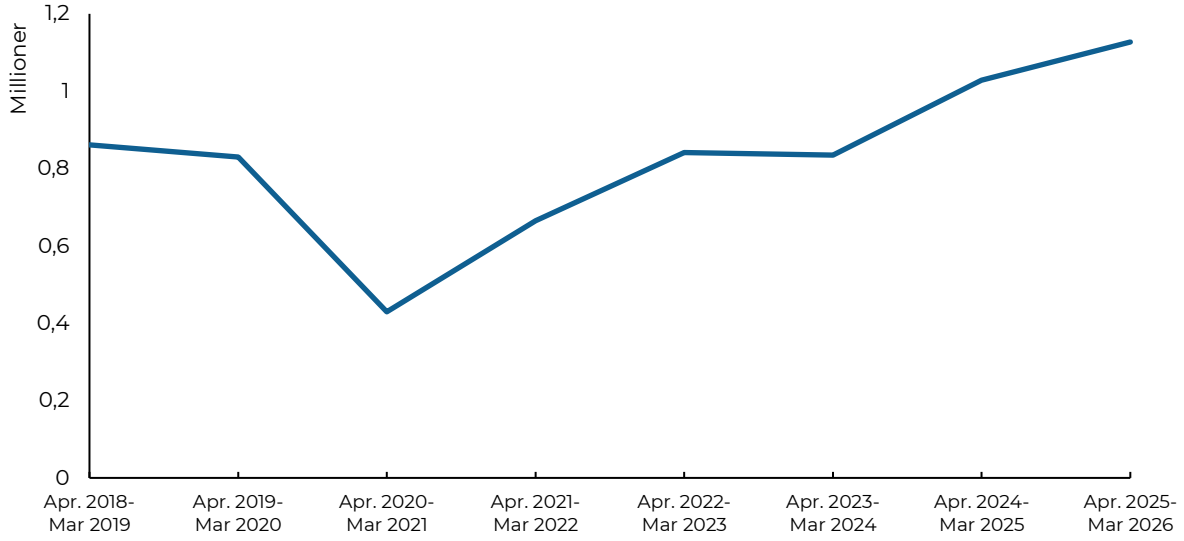
For FOT-trafikken i Nord-Norge startet en ny kontraktsperiode 1. april 2024. Samme år ble maksprisene halvert. Antall betalende passasjerer vokste med tretti prosent dette året, og ti prosent året etter. Justert for lavere reiseaktivitet i forbindelse med pandemien i 2020, var utviklingen i 2019/20 flat sammenlignet med 2018/19. Første hele år med pandemi og redusert reiseaktivitet (2020/21) innebar en nedgang på om lag femti prosent i antall betalende passasjerer.

Etter pandemien har passasjertallene gradvis gått oppover. Det var derimot ikke før 2024/25, med samtidig halvering av maksimaltakstene, at passasjertallene for første gang kom over nivået i 2019/20.

I de kommende kapitlenes vurdering av hvert ruteområde presenteres den historiske trafikkutviklingen, med primært fokus rettet mot trafikken i 2025/26.

[1] Unntaket er transferpassasjerer uten gjennomgangsbillett. Altså transferpassasjerer som må sjekke inn på nytt.

Figur 2-1: Antall betalende passasjerer på FOT-rutenettet i Nord-Norge



Note: Inkluderer ruter med FOT-tilskudd. For nye FOT-ruter er passasjertall fra Avinor benyttes for historikk. Kilde: Samferdselsdepartementet/Widerøe/Avinor.

2.2.1 Om tolkning av passasjertall

Passasjertallene må tolkes med varsomhet. Endringer i antall passasjerer mellom år kan være et resultat av endret etterspørsel, og et resultat av endret rute-føring. Dette gjelder særlig i kontrakters overgangsperioder. Etterspørselen vil også være påvirket av det kommersielle rutetilbudet på stamruteflyplassene.

2.3 Beskrivelse av transportbrukere

Kunnskap om hvilke typer passasjerer som benytter de ulike lufthavnene, og hva som er formålet med reisene, er viktig av flere årsaker. Dette er blant annet sentralt for utarbeidelsen av trafikkprognoser, der befolkningsutviklingen og utvikling i antall arbeidsplasser i lufthavnenes influensområder inngår som viktig inngangsverdier (se kapittel 2.4).

Sammensetningen av brukere er også viktig for den samfunnsøkonomiske vurderingen av endringer i rutetilbudet. Endringer i ruter med høy andel forretningsreisende vil, alt annet likt, innebære større samfunnsøkonomiske konsekvenser enn endringer i ruter med en høy andel fritidsreisende. Årsaken er at tidsverdien for forretningsreisende normalt anses å være høyere enn for fritidsreisende. Tidsverdien for reisende vil ofte variere mellom transportbrukere.

For å identifisere lufthavnenes influensområder og passasjerenes reisehensikt har vi benyttet data fra Avinors årlige undersøkelse om flypassasjerenes reisevaner, sammen med nettverksanalyser i GIS.

2.3.1 Avinors reisevaneundersøkelse (RVU)

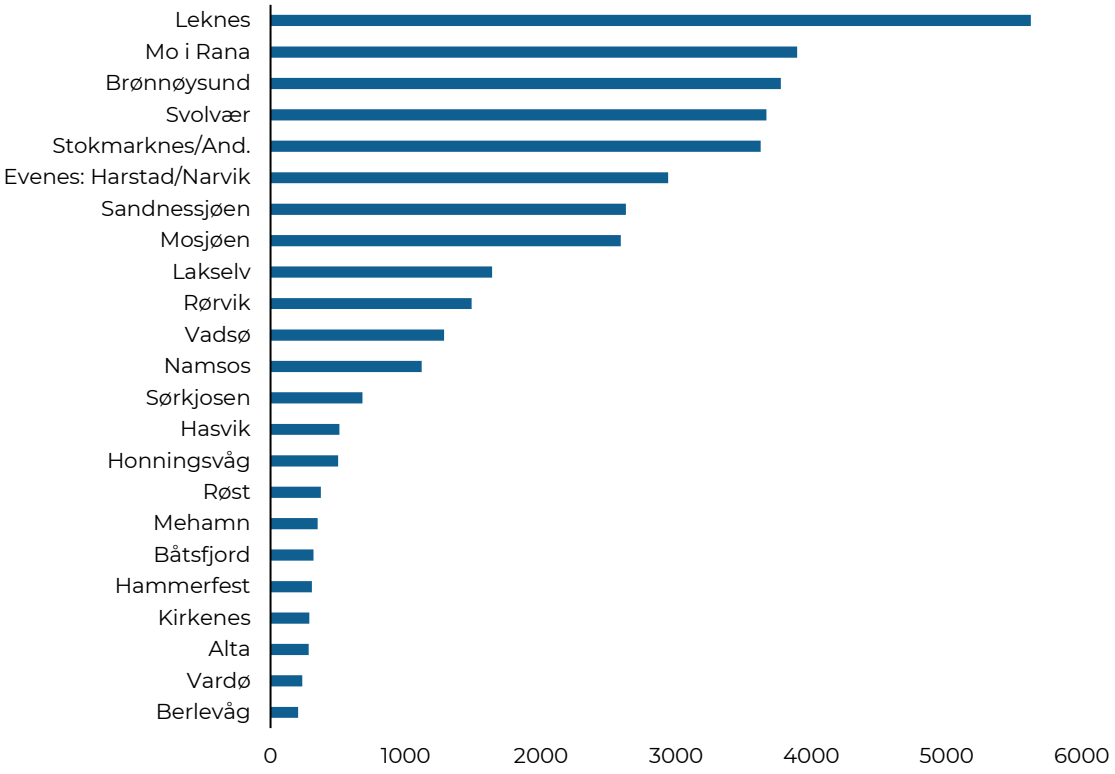
Data fra Avinors reisevaneundersøkelsen er stilt til rådighet av Avinor. Dette er en undersøkelse om flypassasjerers reisevaner. Passasjerer inviteres til å fylle ut et spørreskjema på utvalgte lufthavner i Norge, som dekker det meste av trafikken innenriks og tilnærmet all utenriks rutetrafikk fra Avinors lufthavner. Undersøkelsen er gjennomført jevnlig siden 1972.

Fra flere av lufthavnene opereres både kommersielle ruter og FOT-ruter. For å identifisere passasjerer på FOT-rutene har vi tatt utgangspunkt i passasjerer som har en reise til eller fra en av de aktuelle lufthavnene, og som samtidig har reist med en FOT-rute.

For å sikre et tilstrekkelig datagrunnlag har vi slått sammen data fra flere år av Avinors RVU, nærmere bestemt 2017-2019 og 2022-2025. Til tross for dette valget er antallet observasjoner begrenset for enkelte lufthavner. Dette gir statistisk usikkerhet, og resultatene bør derfor tolkes med varsomhet. Det samlede datagrunnlaget omfatter 37 352 flyreiser, fordelt på de ulike lufthavnene jf. figur 2-2 [2].

[2] Pga. svært få svar fra Andøya og Værøy vises ikke resultater fra disse lufthavnene.

Figur 2-2: Antall svar fra reisende med FOT-ruter i Nord-Norge i Avinors reisevaneundersøkelse for årene 2017-2019 og 2022-2025.



Kilde: Datauttak fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly

2.3.2 GIS-analyser for å beregne influensområder

SSB har delt landet inn i om lag 14 000 grunnkretser, som igjen er gruppert sammen til rundt 1 550 delområder. I analyser av influensområder benytter vi data på delområdenivå.

Nettverksanalysene i GIS er utgangspunktet for vurderingene av lufthavnenes. I GIS-analysene beregner vi hvilken lufthavn innbyggerne i ulike delområder er nærmest basert på reisetid. Influensområdene er normalt definert som områder som ligger under 90 minutters kjøretid fra den aktuelle lufthavnen.

GIS-analysen tar ikke hensyn til forskjeller i flytilbud ved hver lufthavn eller avstandskostnad mellom startpunkt og lufthavn. For eksempel kan noen trafikanter velge å kjøre litt lengre til en lufthavn med et bedre flytilbud. Dette vil ikke GIS-analysen fange opp.

GIS-analysene er supplert med data fra Avinors reisevaneundersøkelse. RVU-dataene angir bosteds-postnummer for reisende, og benyttes for å kvalitetssikre GIS-analysene. Det er gjort mindre justeringer i influensområdene i de tilfellene der RVU-tallene viser at de reisende fra et område velger en annen lufthavn enn det GIS-analysen skulle tilsi.

2.4 Trafikkprognoser

Trafikkprognosene er utarbeidet med en kombinasjon av dataanalyser og skjønnsmessige vurderinger. Prognosene forutsetter en videreføring av dagens FOT-krav, med tilhørende rutestruktur. Det er ikke tatt hensyn til begrensninger i kapasitet. Prognoser behøver et basisår, og vi har valgt å benytte året fra 1. april 2025 til 31. mars 2026.[3]

[3] Alle årstall refererer til perioden 1. april-31. mars. Eksempelvis vil trafikktallet for 2024/25 omfatte perioden 1. april 2024 – 31. mars 2025.

2.4.1 Prognosemetodikk

Prognoser er utarbeidet for alle dagens FOT-ruter i Nord-Norge i neste kontraktsperiode, altså fram til 31. oktober 2033. Prognosene er utarbeidet ved bruk av et vektet gjennomsnitt av kilder gjort rede for i det følgende.

Grunnprognose (TØI)

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 har Transportøkonomisk institutt (TØI) revidert framskrivingene for persontransport i Norge. Disse beregningene bygger på de befolkningsprognosene fra SSB og økonomisk utvikling fra Perspektivmeldingen, i tillegg til eventuelle nye infrastrukturtiltak (kun vedtatte tiltak).

I prognosene anvender vi TØIs grunnprognoser for gjennomsnittlig årlig prosentvis vekst i samlet antall innenlandske flyreiser for perioden 2020 – 2030. I denne perioden er det beregnet en gjennomsnittlig årlig endring i antall innenlands flyreiser på 0,32 prosent (Madslien & Steinsland, 2022).

Nasjonal transportmodell (NTM)

NTM6, eller Nasjonal Transportmodell, er utviklet over flere år i regi av Samferdselsdepartementet, transportetatene og Avinor for å fremskrive transportetterspørsel for lange reiser (over 200 km) og mellomlange reiser (mellom 70-200 km) i Norge. Transportmodellen håndterer blant annet sammenhengen mellom transporttilbudet og trafikantgruppers preferanser. Modellen brukes for å analysere endringer i reiseetterspørselen som følge av endringer i tilbud, infrastruktur, pris, eller rammebetingelser og befolkningsutvikling. Beregningene baserer seg blant annet på sosioøkonomiske faktorer, som kjønn, alder, inntektsnivå og utdannelsesnivå, og antall arbeidsplasser fordelt på ulike næringskategorier i de ulike sonene i modellen. Modellen er estimert på tverrsnittsdata fra Nasjonal reisevaneundersøkelse.

I prognosene anvender vi gjennomsnittlig årlig prosentvis vekst i reiser på regionale undergrupper av FOT-ruter med NTM6 (Trøndelag, Helgeland, Lofoten, Vesterålen, Harstad/Narvik, Finnmark/Troms).

Befolknings- og arbeidsplassutvikling

I trafikkprognosene benytter vi utviklingen i befolkning og arbeidsplasser i influensområdene til lufthavnene som betjenes av FOT-rutene. Som grunnlag benytter vi SSBs middelframskrivninger fra 2024. SSB publiserte oppdaterte framskrivninger i juni 2026, som blant annet viser en noe sterkere forventet befolkningsnedgang i Nordland. Forskjellene fra 2024-framskrivningene er imidlertid små, og antas ikke å påvirke prognosene i særlig grad.

Historiske passasjertall

Som beskrevet i kapittel 2.2 har vi undersøkt den historiske utviklingen i trafikk. I prognosene anvender vi utviklingen i passasjertallene for 2016–2023 på den aktuelle FOT-ruten, altså perioden før prisreduksjonen.

Vekting av kildene

Dersom informasjon fra alle kildene er tilgjengelig for én bestemt rute anvendes vekter som vist i Tabell 2-1. Vektingen er basert på en skjønnsmessig vurdering. Den historiske passasjerutviklingen er kilden som er direkte knyttet til hver enkelt lufthavn, og vi legger derfor størst vekt på slik data. Deretter har lokal utvikling i befolkning og arbeidsplasser fått nest størst vekt (til sammen 25 prosent). Grunnprognosen til TØI og NTM6 har fått mindre vekt.

Tabell 2-1. Vektene som benyttes regelmessig for beregninger av prognosene

Datakilde	Vekt
Grunnprognose (TØI)	10,0 %
Nasjonal transportmodell (NTM6)	15,0 %
Befolkningsutvikling	12,5 %
Arbeidsplassutvikling	12,5 %
Historiske passasjertall	50,0 %

Kilde: Oslo Economics/Norconsult/Gravity Consult

2.4.2 Langtidseffekt av prisnedgang

Reduksjonen i maksimaltakstene fra 1. april 2024 har resultert i økt etterspørsel på de fleste FOT-rutene. Som følge av generell treghet i folks tilpasning til transportendringer, kan det forventes en viss langtidseffekt av prisendringen, i tillegg til den umiddelbare korttidseffekten (Norheim, 2017).

Selv om det er rimelig at en slik langtidseffekt er størst de første årene før den avtar og etter hvert opphører, har vi for enkelhets skyld antatt en lineær effekt, med en forventet etterspørselsøkning som følge av prisnedgangen på 1 prosent årlig fram til 2033.

2.4.3 Korreksjon for nye infrastrukturprosjekter

Nye infrastrukturprosjekter vil påvirke etterspørselen etter flyreiser. Vi har foretatt en gjennomgang av aktuelle infrastrukturprosjekter i influensområdene til lufthavnene med FOT-ruter og gjort en overordnet vurdering av endrede brukerbehov.

Åpningen av ny flyplass i Mo i Rana er innarbeidet i prognosegrunnlaget. Det er lagt til grunn et fremtidig rutetilbud bestående av to daglige avganger i hver retning mellom Mo i Rana og Oslo.

I 2028 åpner Hålogalandsvegen, noe som reduserer kjøretiden til Evenes med om lag 40 minutter fra Lofoten og Vesterålen. Dette er også innarbeidet.

Etterspørselsendringer av disse tiltakene er beregnet ved hjelp av Nasjonal Transportmodell (NTM6).

Eksempel på utforming av prognose, Rørvik-Trondheim

Rørvik-Trondheim-Oslo hadde 42 000 passasjerer i 2025/26. Den årlige endringen i antall passasjerer på ruten beregnes med et vektet gjennomsnitt av kildene vist i tabell 2-1. Beregningene er gjengitt i tabell 2-2. Dette gir en forventet årlig endring i passasjerer på ruten Rørvik-Oslo på: (0,10*0,32) + 0,15*(-0,9) + 0,125*(0,09) + 0,125*(-0,12) + 0,50*(0,7) = 0,24 prosent.

I tillegg antar vi en langtidseffekt av prisreduksjonen på 1 prosent per år. Prognosen blir da 0,24+1 = 1,24 prosent. Med andre ord tilsier prognosene at antall passasjerer mellom Rørvik og Trondheim vil øke litt gjennom den neste kontraktsperioden.

2.4.4 Usikkerhet

Prognosene er beheftet med betydelig usikkerhet. Dette tas hensyn til ved å beskrive usikkerheten. For det første er det usikkert hvor mye prisendringen fra 1. april 2024 vil påvirke etterspørselen på lang sikt. Langtidseffekten kan være større eller mindre enn 1 prosent per år.

Usikkerheten reflekteres også i at kildene vi anvender for å utarbeide prognosene gir ulike svar på forventet vekst. En annen vekting enn det vi benytter, vist i Tabell 2-1, vil derfor gi et annerledes resultat.

Bruken av historiske passasjertall som datagrunnlag innebærer også usikkerhet. Prognosene har lagt til grunn lineær utvikling, basert på perioden 2016-2023. Samtidig har den faktiske trafikkutviklingen i perioden vært mer ujevn enn lineær.

Videre er det knyttet stor usikkerhet til hvordan de nye infrastrukturprosjektene – ny lufthavn i Mo i Rana og ny E10 Hålogalandsveien – vil påvirke etterspørselen etter flyreiser med FOT-ruter. Konsekvensene av ny lufthavn på Mo i Rana vil nok være størst. For Helgeland har vi derfor beregnet prognoser med og uten ny lufthavn på Mo i Rana.

Det er også usikkert hvordan endringer i faktorer som energipriser, reisepreferanser, konjunkturer og annet vil påvirke veksten på sikt. Dette gjelder særlig den store økningen i internasjonal turisme, som i området Lofoten, Vesterålen og Ofoten. For dette området har vi derfor regnet sensitiviteter på nevnte størrelser.

Tabell 2-2: Eksempel på inndata til utforming av prognose, Rørvik-Oslo

Inndata	
Passasjerer i 2024	42 000 pass./år
Årlig vekst:	
Grunnprognose (TØI)	+0,32 %
Beregning NTM, FOT-ruter Trøndelag	-0,90 %
Befolkningsutvikling	0,09 %
Arbeidsplassutvikling	-0,12 %
Historisk utvikling	0,70 %
Langtidseffekt av prisendring	+ 1,00 %

Kilde: Oslo Economics/Norconsult/Gravity Consult

2.5 Transportstandardkriterier

Til utredningene av statens kjøp av regionale flyruter på for kontraktsperiodene på 2010-tallet ble det utviklet transportstandardkriterier som brukes for å vurdere om FOT-tilbudet gir en tilfredsstillende transportstandard.[4]

Det er utfordrende å etablere objektive mål på en tilfredsstillende transportstandard. Transport-standardkriteriene setter derfor ikke et minimums-krav til flyrutetilbudet, men gir sammen med samfunnsøkonomiske vurderinger av kapasitet, frekvens og pris et nødvendig grunnlag for å vurdere utformingen av flyrutetilbudet.

2.5.1 Kriterier for Nord-Norge

Kriteriene som anvendes for å vurdere transport-standarden i Nord-Norge er de samme fem kriterier som ble anvendt i den forrige utredningen av kjøp av regionale flyruter i Norge-Norge: tilgang til hovedstad, stamruteflyplass, universitetssykehus, utvidet helsetilbud og fylkesadministrasjon. Hva som måles er vist i tabellene under og hvordan kriteriene måles beskrives i det følgende.

Tilgang til hovedstad

Tilgang til hovedstad skal vise hvilke muligheter en reisende har til å gjennomføre en vanlig dagsreise fra

[4] Se Bråthen, et al. (2018) og Bråthen, et al. og Bråthen, et al. (2015)

hjemstedet til Oslo og tilbake. For beregning av reisetid legger vi til grunn at reisen begynner når den reisende forlater hjemstedet. På utreisen inkluderes derfor kjøretiden fra hjemsted til aktuell lufthavn, flyreisen og eventuelle mellomlandinger eller flybytter. Etter ankomst på Oslo lufthavn legger vi til 15 minutter for å komme seg ut av flyplassen og 25 minutter for reisen (inkludert ventetid) med toget til Oslo sentrum. Det er lagt til grunn at den reisende ikke har innsjekket bagasje. Både ankomsttidspunktet i Oslo og samlet reisetid på utreisen måles dermed fra hjemsted til Oslo sentrum.

Lengden på oppholdet måles som tiden den reisende kan oppholde seg i Oslo sentrum. På returreisen inngår transporten fra Oslo sentrum til Oslo lufthavn, nødvendig oppmøtetid før avgang, flyreisen og eventuelle mellomlandinger eller flybytter. Etter landing inngår også transporten fra ankomstlufthavnen tilbake til hjemsted. Returtidspunktet i vurderingen av kriteriet måles fra planlagt avgang fra Oslo lufthavn, mens den samlede reisetiden på returen måles fra Oslo sentrum til hjemsted. Vurderingen inkluderer dermed hele reisen, altså fra vedkommende forlater hjemsted om morgenen, til Oslo sentrum, og tilbake.

Det er ingen FOT-ruter direkte mellom Nord-Norge og Oslo. Oppfyllelsen av hovedstadskriteriet avhenger derfor av kombinasjonen av FOT-ruter, kommersielle flyruter og overgangene mellom disse. Endringer i det kommersielle rutetilbudet kan dermed påvirke scoresettingen, selv om kravene til FOT-rutene er uendret. Samferdselsdepartementet kan derfor bare delvis påvirke måloppnåelsen gjennom kravene i FOT-kontraktene.

Tilgang til stamruteflyplass

Tilgang til stamruteflyplass måles som muligheten til å reise fra hjemstedet til en lufthavn med et bredere rutetilbud. Reisen begynner når den reisende forlater hjemstedet. Reisetiden omfatter kjøretiden fra hjemstedet til avreiselufthavnen, og nødvendig oppmøtetid før flyavgang. Det legges til grunn at den reisende må være på lufthavnen 30 minutter før avgang. Deretter inngår flyreisen, inkludert eventuelle mellomlandinger og flybytter. Reisetiden avsluttes når flyet lander på den aktuelle stamruteflyplassen. For returflyet regnes starttidspunktet når den reisende befinner seg på stamruteflyplassen, flytiden, 15 minutter for å komme seg ut av flyplassen og reisetid til hjemstedet.

Hensikten med stamruteflyplasskriteriet er at innbyggerne i Norge skal ha mulighet til å komme seg til lufthavner med et bredere flytilbud. Derfor medregnes ikke tid for å komme seg ut av lufthavnen.

Tilgang til universitetssykehus

Tilgang til universitetssykehus måles som muligheten til å gjennomføre en dagsreise fra hjemstedet til universitetssykehuset i den aktuelle helseregionen og tilbake. For reisende i Nord-Norge er de aktuelle sykehusene enten Universitetssykehuset Nord-Norge i Tromsø eller St. Olavs i Trondheim. Tilgjengeligheten måles til universitetssykehuset i den reisendes helseregion.

Reisen begynner når den reisende forlater hjemstedet. På utreisen inkluderer vi kjøretiden til aktuell lufthavn og nødvendig oppmøtetid før avgang. Det legges til grunn at den reisende må være på lufthavnen 45 minutter før avgang på store lufthavner og 30 minutter før avgang på små lufthavner. Deretter inngår flyreisen, inkludert eventuelle mellomlandinger og flybytter, samt transporten fra ankomstlufthavnen til sykehuset. Ankomsttidspunktet og samlet reisetid på utreisen måles dermed fra hjemstedet til sykehuset.

Lengden på oppholdet måles som tiden den reisende kan oppholde seg på sykehuset. På returreisen inngår transporten fra sykehuset til lufthavnen, nødvendig oppmøtetid før avgang, flyreisen og eventuelle mellomlandinger eller flybytter. Etter landing inngår også transporten fra ankomstlufthavnen tilbake til hjemstedet. Returtidspunktet i kriteriet måles fra planlagt avgang fra lufthavnen ved sykehuset, mens den samlede reisetiden på returen måles fra sykehuset til hjemstedet.

Tilgang til utvidet helsetilbud

Reisen begynner når den reisende forlater hjemstedet. På utreisen inkluderer vi kjøretiden fra boligen til aktuell lufthavn og nødvendig oppmøtetid før avgang. Det legges til grunn at den reisende må være på lufthavnen 45 minutter før avgang på store lufthavner og 30 minutter før avgang på små lufthavner. Deretter inngår flyreisen, inkludert eventuelle mellomlandinger og flybytter. Etter landing legger vi til 15 minutter for å komme seg ut av lufthavnen. Reiselengden måles dermed fra boligen til den reisende er ute av lufthavnen på bestemmelsesstedet.

Med utvidet helsetilbud menes lokalsykehus. I Finnmark finnes lokalsykehus i Kirkenes og Hammerfest, mens i Nord-Troms er UNN i Tromsø det aktuelle alternativ for stedene med FOT-ruter. I Vesterålen, Ofoten og Lofoten er det sykehus både i Stokmarknes, Harstad, Narvik og Bodø, mens på Helgeland er det sykehus i Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. For Trøndelag regnes sykehus i Namsos som et utvidet helsetilbud.

Tilgang til fylkesadministrasjon

Tilgang til fylkesadministrasjon måles som muligheten til å gjennomføre en dagsreise fra hjemstedet til fylkesadministrasjonen og tilbake. Reise til fylkesadministrasjonen måles til Vadsø i Finnmark, Tromsø i Troms, Bodø i Nordland og Steinkjer i Trøndelag.

Reisen begynner når den reisende forlater hjemstedet. På utreisen inkluderer vi kjøretiden fra boligen til aktuell lufthavn og nødvendig oppmøtetid før avgang. Det legges til grunn at den reisende må være på lufthavnen 45 minutter før avgang på store lufthavner og 30 minutter før avgang på små lufthavner. Deretter inngår flyreisen, inkludert eventuelle mellomlandinger og flybytter. Etter landing legger vi til 15 minutter for å komme seg ut av lufthavnen. Reiselengden måles dermed fra boligen til den reisende er ute av lufthavnen på bestemmelsesstedet.

Lengden på oppholdet måles fra den reisende har kommet seg ut av lufthavnen nærmest fylkes-administrasjonen, til vedkommende må møte opp på lufthavnen for returreisen. På returreisen inngår nødvendig oppmøtetid før avgang, flyreisen og eventuelle mellomlandinger eller flybytter. Etter landing inngår også transporten fra ankomst-lufthavnen tilbake til hjemstedet. Returtidspunktet i kriteriet måles fra planlagt avgang fra lufthavnen ved fylkesadministrasjonen, mens den samlede reisetiden på returen måles fra fylkesadministrasjonen til hjemstedet.

2.5.2 Scoresetting og vekting av kriteriene

Hvert kriterium består i realiteten av flere delkriterier som kan være tilfredsstilt i ulik grad. Oppnådd tilfredsstillelse av kriteriene indikeres med grønn, gul eller rød farge, og tolkes som henholdsvis god, tilfredsstillende og mindre tilfredsstillende standard. I tabellene som oppsummerer aktuelle steders score på transportstandardkriteriene i kapittel 3 til 6, er rød farge gitt dersom minst et delkriterium verken er grønt eller gult. Gul farge gis dersom minst et kriterium ikke er grønt, så fremt ingen er røde. Grønn farge gis når alle delkriterier er oppfylt. For mer detaljert informasjon om flyenes avgang og ankomst, samt hvordan innbyggere på ulike steder får tilfredsstiller hvert av underkriteriene, vises det til Vedlegg C.

Kriteriene er i utgangspunktet ikke vektede, men det kan argumenteres for at noen kriterier bør tillegges større vekt enn andre. For eksempel kan det argumenteres for at fysisk kontakt med fylkes-administrasjonen blir mindre viktig jo mer digitalisert samfunnet blir. Det kan også argumenteres for at hovedstadskriteriet bør tillegges mindre vekt i Nord-Norge, all den tid reisen til Oslo ikke kan gjøres med en FOT-rute alene. Vi foretar ingen formell vekting av kriteriene, men understreker at transportstandard-kriteriene er retningsgivende, ikke bindende.

2.5.3 Definisjon av «hjemsted»

Kriteriene måles med utgangspunkt i reiser fra og til den reisendes hjemsted. I beregningene defineres hjemsted som det punktet i by- eller tettsteds-sentrum som vises når man søker etter stedet i Google Maps. Kjøretiden mellom hjemstedet og lufthavnen beregnes med utgangspunkt i dette punktet.

2.5.4 Valg av eksempeldag

Rutetilbudet kan variere over året, og mellom dager. Våre vurderinger er basert på en gjennomgang av rutetilbudet onsdag 9. september 2026. Hadde vi valgt en helgedag eller en annen dato kunne enkelte kriterier fått en annen farge. Vi mener likevel at bruk av onsdag 9. september 2026 gir et tilfredsstillende bilde på hvilke områder som med dagens rutetilbud har en god eller mindre god transportstandard.

Tabell 2-3: Transportstandardkriterium: Tilgang til hovedstad

	Grønn standard	Gul standard
Tidligste utreise fra hjemsted	05:00	04:00
Ankomst Oslo sentrum senest	10:00	
Samlet reisetid (tur)	5 timer	6 timer
Lengde på opphold		6 timer
Retur fra Oslo lufthavn tidligst	16:00	
Samlet reisetid (retur)	5 timer	6 timer
Seneste ankomst til hjemsted	00:00	00:00

Kilde: Oslo Economics/Norconsult

Tabell 2-4: Transportstandardkriterium: Tilgang til stamruteflyplass*

	Grønn standard	Gul standard
Tidligste utreise fra hjemstedet	05:00	04:00
Ankomst lufthavn senest	08:30	10:00
Samlet reisetid (tur)	3,5 timer	5 timer
Retur fra lufthavn tidligst	16:30	15:00
Samlet reisetid (retur)	4 timer	5 timer
|Seneste ankomst til hjemsted	00:00	00:00

*Alta, Bardufoss, Evenes, Mo i Rana, Tromsø, Bodø, Trondheim
Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Tabell 2-5: Transportstandardkriterium: Tilgang til universitetssykehus*

	Grønn standard	Gul standard
Tidligste utreise fra hjemsted	05:00	04:00
Ankomst sykehus senest	10:00	
Samlet reisetid (tur)	4 timer	5 timer
Lengde på opphold		6 timer
Retur fra lufthavn tidligst	16:00	
Samlet reisetid (retur)	4 timer	5 timer
Seneste ankomst til hjemsted	00:00	00:00

*Tromsø; UNN, Trondheim; St. Olav
Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Tabell 2-6: Transportstandardkriterium: Tilgang til utvidet helsetilbud*

	Grønn standard	Gul standard
Tidligste utreise fra hjemsted	05:00	04:00
Ankomst sykehus senest	10:00	
Samlet reisetid (tur)	4 timer	5 timer
Lengde på opphold		6 timer
Retur fra lufthavn tidligst	16:00	
Samlet reisetid (retur)	4 timer	5 timer
Seneste ankomst til hjemsted	00:00	00:00

*Kirkenes, Hammerfest, Harstad, Narvik, Stokmarknes, Bodø, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana, Namsos. I tillegg er universitetssykehusene i kriteriet.
Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Tabell 2-7: Transportstandardkriterium: Tilgang til fylkesadministrasjon*

	Grønn standard	Gul standard
Tidligste utreise fra hjemsted	05:00	04:00
Ankomst administrasjon senest	10:00	
Samlet reisetid (tur)	4 timer	5 timer
Lengde på opphold		6 timer
Retur fra lufthavn tidligst	16:00	
Samlet reisetid (retur)	4 timer	5 timer
Seneste ankomst til hjemsted	00:00	00:00

*Vadsø, Tromsø, Bodø, Steinkjer
Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

2.6 Ruteføring, priser og belegg

Gjennomgangen av hvert ruteområde (kapittel 3 til kapittel 6) inneholder omtaler av ruteføring, priser og belegg, med informasjon om følgende størrelser:[5]

- krav til kapasitet og ruteføring
- belegg
- priser og prissensitivitet

I det videre gis en nærmere beskrivelse av data-grunnlaget som benyttes, samt en redegjørelse for størrelsenes relevans.

2.6.1 Krav til kapasitet og frekvens

Operatøren som vinner konkurransen om en FOT-rute må tilfredsstille gitte krav til rute-føring/frekvens, setekapasitet og rutetider. I gjennomgangen av hver enkelt rute presenteres kravene som var gjeldende i 2025/26 og hvordan disse skiller seg fra kravene i forrige kontraktsperiode.

2.6.2 Belegg

Belegg er et mål på hvor stor andel av tilgjengelige seter som er fylt med passasjerer og gir en indikasjon på hvor lett eller vanskelig det er å få tak i billetter på en bestemt strekning eller en avgang. I gjennomgangen benytter vi to mål på belegg: antall betalende passasjerer som andel av setekravet og kabinfaktor på enkeltavganger.

Antall betalende passasjerer som andel av setekravet gir informasjon om hvorvidt kapasitetskravet i gjennomsnitt synes å være tilpasset etterspørselen, men viser ikke nødvendigvis hvor fulle flyene er. Dette skyldes blant annet at flere FOT-ruter kombineres med hverandre eller med kommersielle ruter. På slike avganger reiser passasjerer med ulike reiserelasjoner på samme fly. Kombinasjoner er tillatt i henhold til konkurransegrunnlaget, så lenge kapasiteten på FOT-ruten minst tilsvarer den påkrevde minimumskapasiteten.

Målet på antall betalende passasjerer/setekrav suppleres derfor med en gjennomgang av belegg på enkeltavganger (kabinfaktor). Kilden er Avinor, som har stilt til rådighet et datasett som viser belegg på enkeltavganger til/fra alle lufthavner i Norge for perioden april 2025 til mars 2026. Avinors mål på belegg (kabinfaktor) inkluderer alle som sitter på flyet, ikke kun betalende passasjerer for den aktuelle relasjonen. Det er to årsaker til at vi supplerer med en gjennomgang av kabinfaktor på enkeltavganger: svingninger i etterspørsel og kombinerte ruter.

Svingninger i etterspørselen mellom ulike dager og tidspunkter kan medføre kapasitetspress som ikke kommer fram i de aggregerte gjennomsnittstallene. Dette skyldes at kabinfaktoren på enkelte dager eller avganger kan være svært lav, mens det på andre dager er helt fullbooket.

En kombinert rute er en rute der passasjerer som skal til forskjellige reiserelasjoner sitter på samme fly. Et eksempel på det er Widerøes rutenummer WF974 (Se Figur 2-3). Kombinasjonsruten flyr fra Hammerfest til Tromsø og har en kabinfaktor i 2025/26 på 85,4 prosent. Ruten hadde oppstart i Tromsø og en mellomlanding i Hasvik og Hammerfest før flyet fortsetter tilbake til Tromsø.

[5] Ruteområde *Finnmark* er et unntak. Kravene som stilles til forbindelser nødvendiggjør en annen fremstilling enn de øvrige ruteområdene.

Beleggstallet på 85,4 prosent inneholder derfor både passasjerer som har betalt for reisen på FOT-ruten Hasvik–Tromsø og passasjerer som har betalt for reisen på den kommersielle ruten Hammerfest–Tromsø.

Hva som er et høyt eller lavt belegg vil være situasjonsbetinget, og avhengig av hvordan belegget måles. Som et utgangspunkt har vi anvendt følgende inndeling når vi omtaler belegg:

- under 30 prosent: svært lavt
- 30 til 50 prosent: lavt
- 50 til 70 prosent: moderat
- 70 til 90 prosent: høyt
- over 90 prosent: svært høyt

2.6.3 Priser

Det er i kontraktene satt en maksimalpris for hver rute og før inneværende kontraktsperiode ble maksimalprisene halvert. Flyselskapet som vinner kontrakten har adgang til å justere maksimalprisen årlig i tråd med konsumprisindeksen.

Vi har data på selskapenes innrapporterte inntekter per rute og benytter dette for å regne ut gjennom-snittsinntekten for de tre siste driftsårene. Inntektene inneholder ikke flypassasjer-, security-, og passasjeravgifter til Avinor, samt merverdiavgift, slik at gjennomsnittsprisen forbrukerne betaler er noe høyere enn den oppgitte gjennomsnitts-inntekten.

2.6.4 Prissensitivitet

Som en del av oppdraget skal det blant annet gjøres en vurdering av ulike prismodeller. Etterspørselseffekten av endret pris påvirkes blant annet av priselastisiteter.

En priselastisitet er et mål på hvor mye etterspørselen etter en vare eller tjeneste endres når prisen endres med én prosent. Enkelt forklart betyr en priselastisitet på -0,3 at en prisreduksjon på 10 prosent gir 3 prosent økt etterspørsel. Priselastisiteten antas å ha logaritmisk form, det vil si at etterspørselseffekten avhenger av hvor stor prisendringen er.

Priselastisiteten påvirkes av flere forhold. I områder med få andre alternative transportmuligheter er trolig elastisiteten lavere enn i områder hvor det finnes alternative transportmuligheter. Type trafikanter påvirker også priselastisiteten, hvor fritidsreisene antas å ha en annen prisfølsomhet enn arbeids- og tjenestereiser (Oslo Economics, 2016; Norheim, 2017).

For å vurdere prissensitivitet, har vi tatt utgangspunkt i priselastisiteter som ble beregnet i utredningen fra 2022. Denne analysen viste forskjell i prissensitivitet, fra middels prissensitivitet i Lofoten til lav prissensitivitet i Finnmark.

Tabell 2-8: Tabell over benyttede priselastisiteter, basert på litteratursøk.

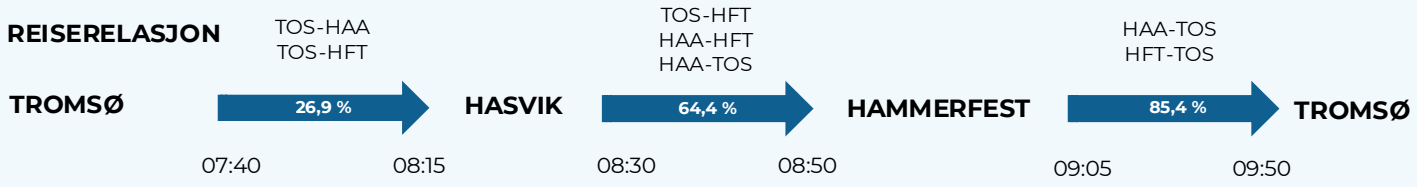
	Prisendring			
	+/- 20 %	+/- 30 %	+/- 40 %	+/- 50 %
Lav	-0,45	-0,39	-0,33	-0,29
Middels	-0,85	-0,79	-0,73	-0,68
Høy	-1,25	-1,19	-1,13	-1,08

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Justeringen av maksimaltakstene fra 1. april 2024 gir oss en mulighet til å se hvordan faktiske endringer i pris har påvirket etterspørselen. Dette gjøres ved å sammenligne pris- og etterspørselsendringer fra perioden april 2023-mars 2024 med perioden april 2024-mars 2025.

Det er imidlertid andre etterspørselsdrivere enn pris. Slike har vi ikke hatt anledning til å kontrollere

Figur 2-3: Eksempel på kapasitetsutnyttelse på kombinert rute



Kilde: Avinor. Note: Bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

En typisk kombinasjonsrute i Nord-Norge er WF974 (Tromsø–Hasvik–Hammerfest–Tromsø). Hvis man kun ser på passasjertallene for reiserelasjonen Hasvik–Tromsø, får man et feilaktig bilde av den reelle kapasitetssituasjonen. Dette skyldes at passasjerene fra Hasvik må dele kapasitet med passasjerer på de andre etappene. Som vist i bildet over, er den siste etappen fra Hammerfest til Tromsø fylt opp til 85,4 %. Mye av denne kapasiteten spises opp av passasjerer som reiser direkte Hammerfest–Tromsø, noe som betyr at det i praksis er denne etappen som er flaskehalsen for hvor mange som kan få være med fra Hasvik-Tromsø.

for i dette oppdraget. Basert på beregnet priselastisitet og en overordnet vurdering av andre utviklingstrekk, gjør vi en kvalitativ vurdering av de ulike områdenes prissensitivitet. Denne vurderingen danner utgangspunkt for hvilke priselastisiteter som legges til grunn i beregninger av etterspørselseffekter av endret pris.

Priselastisitetene som brukes i beregninger i denne rapporten, er basert på en litteraturstudie som ble gjennomført i utredningen fra 2022. og gjengis i tabellen under. Priselastisiteten er større per prosentvis endring i pris for små endringer i pris enn for store endringer i pris. I utgangspunktet er ikke priselastisiteten symmetrisk – fordi prisreduksjoner gjerne får lavere etterspørselseffekt enn prisøkninger. Som en forenkling har vi imidlertid antatt symmetri i våre analyser.

3. Finnmark og Troms

I Finnmark og Troms går det en eller flere FOT-ruter fra til sammen 13 lufthavner. Majoriteten av rutene faller inn under ruteområde 1, som inkluderer ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø. I Finnmark for øvrig går det FOT-ruter fra Hasvik til Tromsø og Hammerfest, samt mellom Lakselv og Tromsø. I Troms er det kun én FOT-rute, den går mellom Sørkjosen og Tromsø.

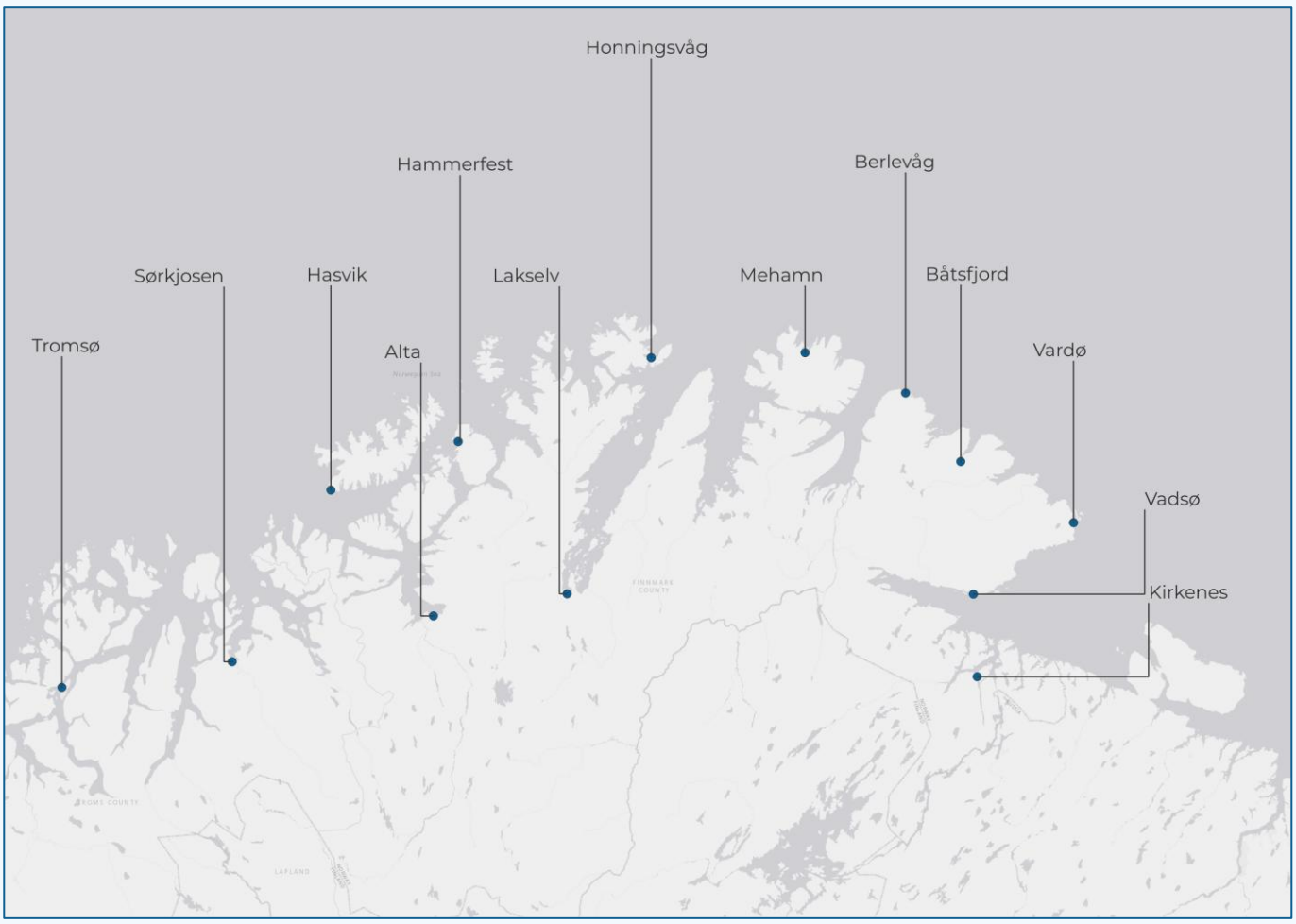
3.1 Rutestruktur i Finnmark og Troms

Betjeningen av FOT-rutene i Finnmark og Troms er et resultat av geografi, rullebanelengder og forskjeller i passasjergrunnlag. Figur 3-2 viser hvilke flyvninger som gjennomføres til/fra de aktuelle lufthavnene på en typisk hverdag med nåværende ruteopplegg. Hver strek er en flyvning, og som figuren viser må eksempelvis passasjerer som skal til Tromsø fra flere av lufthavnene påregne en rekke mellomlandinger på reisen.

For rutene som inngår i ruteområde 1 viser Figur 3-2 at det går et skille ved Tana-fjorden (mellom Mehamn og Berlevåg). Øst for Tana-fjorden er det FOT-ruter ved lufthavnene i Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø, og disse rutes videre til Tromsø via Kirkenes. Vest for Tanafjorden er det FOT-ruter fra Mehamn og Honningsvåg. Her rutes de reisende som skal til Tromsø via Hammerfest og den kommersielle ruten Hammerfest-Tromsø. Reisetider og tidspunkt for de som eksempelvis skal til/fra Tromsø eller Oslo varierer mellom lufthavnene øst og vest for Tanafjorden. Hvilke implikasjoner dette har for transportstandarden diskuteres nærmere i kapittel 3.4.

Ved Hasvik lufthavn er det krav til FOT-ruter til/fra Hammerfest og Tromsø, men det stilles ikke krav om direkteforbindelser. Ruten betjenes derfor som en trekantrute med mellomlandinger. Figur 3-2 viser hvordan det fra Tromsø går et fly til Hasvik på

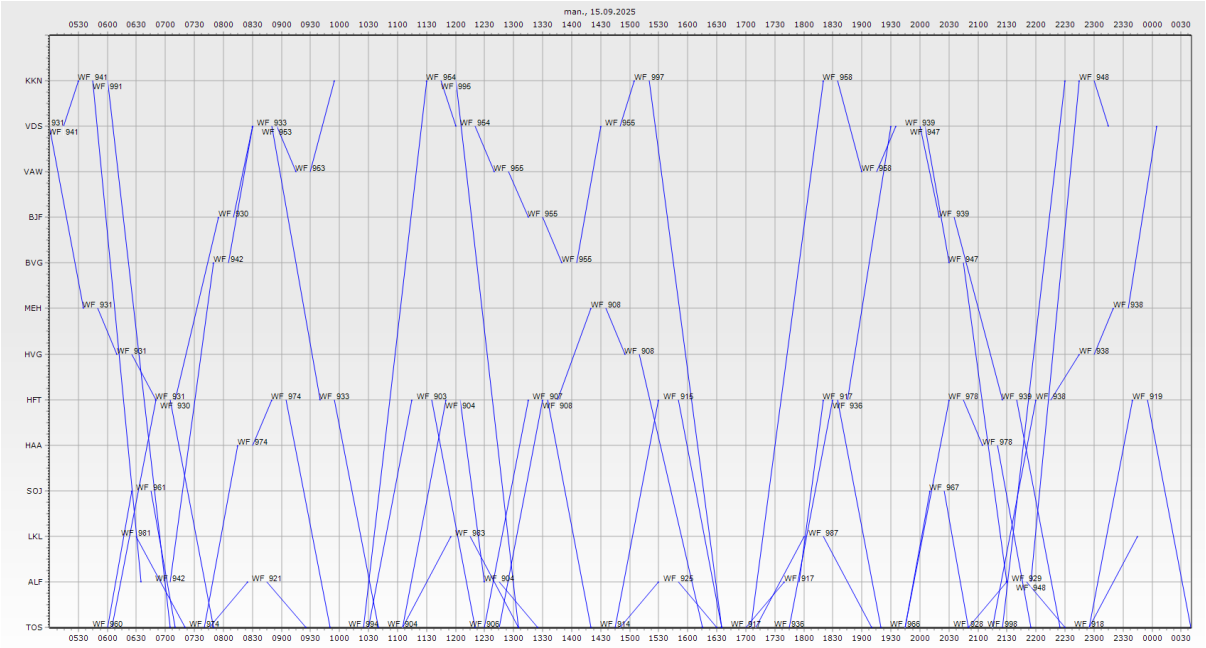
Figur 3-1 Lufthavner med FOT-ruter i Troms og Finnmark



morgenen, og hvordan dette flyet går videre til Hammerfest og tilbake til Tromsø med ankomst før kl. 10. Neste forbindelse til/fra Hasvik er et kveldsfly som ankommer Hasvik litt over kl. 21 etter først å ha reist fra Tromsø via Hammerfest. Flyet returnerer så til Tromsø. Å kombinere FOT-ruter med kommersielle ruter slik Widerøe gjør for trekantsamarbeidet Hasvik-Hammerfest-Tromsø er tillatt så fremt det samlede kapasitets- og frekvenskravet til FOT-rutene opprettholdes.

Sørkjosen og Lakselv betjenes begge med direkteruter. Sørkjosen har to daglige avganger hver vei, mens Lakselv har tre. Ved Lakselv har i tillegg Forsvaret en avtale med Norwegian med omsetningsgaranti for to direkteruter mellom Lakselv og Oslo tur-retur per uke. Dette innebærer at Lakselv, i motsetning til Sørkjosen, også har et direkte rutetilbud som går på mandager og fredager til Oslo.

Figur 3-2: Ruteføring i Finnmark og Troms



Kilde Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: basert på publiserte ruter hos OAG høsten 2025.

3.1.1 Endringer i rutestruktur og krav før inneværende kontraktsperiode

Rutestrukturen i Finnmark ble endret fra 1. april 2024. På hverdager ble forbindelseskravene mellom Båtsfjord og Hammerfest, Berlevåg og Hammerfest, Mehamn og Kirkenes samt Honningsvåg og Vadsø erstattet med korrespondansekrav i begge retninger. For Hammerfest–Kirkenes ble forbindelseskravet i begge retninger erstattet med et korrespondansekrav bare fra Hammerfest mot Kirkenes. Det ble ikke stilt et tilsvarende krav i motsatt retning. De tidligere forbindelseskravene i helgene ble ikke videreført som korrespondansekrav. For Honningsvåg–Vadsø ble kravet på hverdager samtidig redusert fra minst to daglige forbindelser til minst én korrespondanse i hver retning. Samtidig ble Kirkenes–Tromsø tatt inn som FOT-rute.

Hensikten var å få et mer effektivt rutetilbud ved å kutte ned krav om interne forbindelser og å bedre korrespondansen til Tromsø og videre sørover. Reisende fra Mehamn og Honningsvåg skulle rutes til Tromsø via Hammerfest, mens reisende fra lufthavner øst for Tana-fjorden skulle rutes til Tromsø via Kirkenes.

Endringene i ruteføring ledet også til enkelte justeringer av setekrav til/fra de fire sentrale lufthavnene i Finnmark. Kravet om antall seter til/fra Alta ble redusert fra 33 000 til 30 000 og på Hammerfest ble det redusert fra 45 000 til 25 000. På Kirkenes ble kravet økt fra 45 000 til 60 000 og på Vadsø fra 67 750 til 75 000.

På de øvrige ruter i Finnmark og Troms ble setekravene For Lakselv–Tromsø økt fra 36 500 til 40 000 seter per år i hver retning. Frekvenskravet ble også økt til tre daglige avganger (opp fra 2 daglige avganger i forrige periode). Kravene til trafikk til/fra Hasvik og Sørkjosen er de samme i inneværende kontraktsperiode som i den forrige.

Før oppstarten av kontraktsperioden ble enkelte krav justert gjennom en tilleggskontrakt signert 15. februar 2024, med virkning fra 1. april 2024. Kravet til første landing i Kirkenes fra Vadsø, Båtsfjord og

Berlevåg ble endret fra senest kl. 09.00 til senest kl. 10.00. Frekvenskravene mellom Mehamn og Hammerfest og mellom Honningsvåg og Hammerfest ble samtidig redusert fra to til én daglig forbindelse mandag til fredag. I stedet fikk Mehamn og Honningsvåg en kommersiell forbindelse til Tromsø.

3.2 Trafikkutvikling i Finnmark og Troms

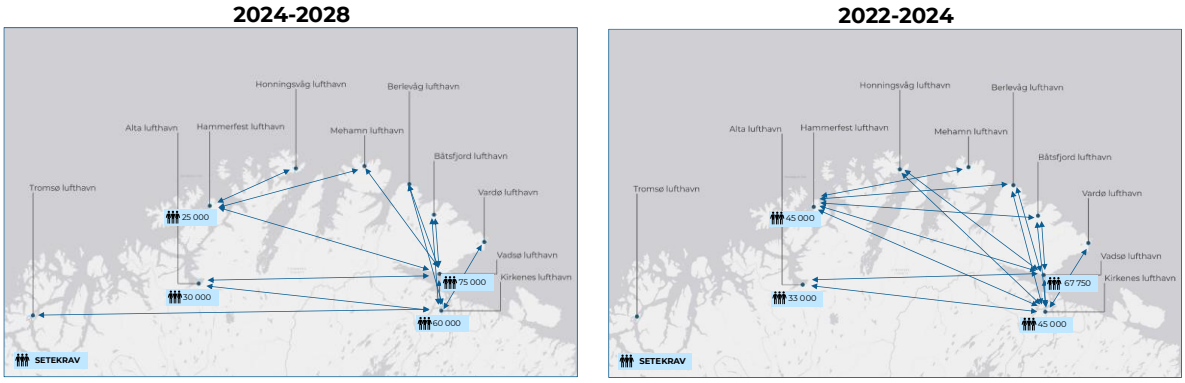
Tabell 3-1 viser utviklingen i antall betalende passasjerer på FOT-rutene i Finnmark og Troms. Trafikken falt markant under pandemien, men har siden tatt seg opp. Samlet var passasjertallet i 2025/26 om lag 55 prosent høyere enn i 2019/20.

Veksten har særlig kommet etter inngangen til ny kontraktsperiode og halveringen av maksimaltakstene fra 1. april 2024. Fra 2023/24 til 2025/26 økte trafikken samlet med om lag 55 prosent.

Utviklingen varierer betydelig mellom rutene. Veksten har vært særlig sterk på Kirkenes–Tromsø, Kirkenes–Vadsø, Lakselv–Tromsø og Hasvik–Tromsø. Samtidig har blant annet Båtsfjord–Kirkenes og Berlevåg–Kirkenes hatt nedgang. Endringene må ses i sammenheng med både prisreduksjonen og omleggingen av rutestrukturen fra april 2024, som har endret trafikkstrømmene mellom lufthavnene.

.

Figur 3-3. Setekrav for nåværende og forrige kontraktsperiode (ruteområde 1)



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på setekrav 2022-2024 og 2024-2028.

Tabell 3-1: Antall betalende passasjerer, april-mars, Finnmark og Troms

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Alta-Kirkenes	9 400	6 000	8 200	8 100	6 900	3 600	5 200
Alta-Vadsø	6 400	2 800	4 400	5 500	4 500	13 900	10 600
Båtsfjord-Kirkenes	5 200	4 300	5 900	5 200	5 200	2 800	1 200
Båtsfjord-Vadsø	2 300	1 600	2 700	2 200	2 300	5 000	4 500
Berlevåg -Vadsø	900	600	1 000	900	700	2 200	2 400
Berlevåg-Kirkenes	1 900	1 500	2 300	2 200	1 900	1 300	700
Hammerfest-Mehamn	2 800	2 400	3 900	4 700	4 000	5 200	4 600
Hammerfest-Honningsvåg	1 900	700	1 400	1 700	1 100	1 800	1 200
Hammerfest-Vadsø	2 900	1 100	1 500	1 700	2 000	7 900	8 500
Kirkenes-Vardø	6 600	2 900	4 900	5 800	5 600	5 400	8 200
Kirkenes-Vadsø	16 100	8 400	13 100	15 800	16 700	25 200	30 700
Honningsvåg-Vadsø	400	200	400	400	400	300	300
Kirkenes-Tromsø	23 300	14 800	32 700	47 400	41 300	49 700	72 800
Hasvik-Tromsø	8 100	5 400	7 500	9 500	10 400	11 500	15 100
Hasvik-Hammerfest	1 900	1 700	1 900	1 600	1 400	1 300	1 500
Sørkjosen- Tromsø	11 800	4 900	8 400	10 100	10 100	11 300	12 700
Lakselv-Tromsø	47 100	25 100	36 300	35 000	35 300	43 100	51 300

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet.

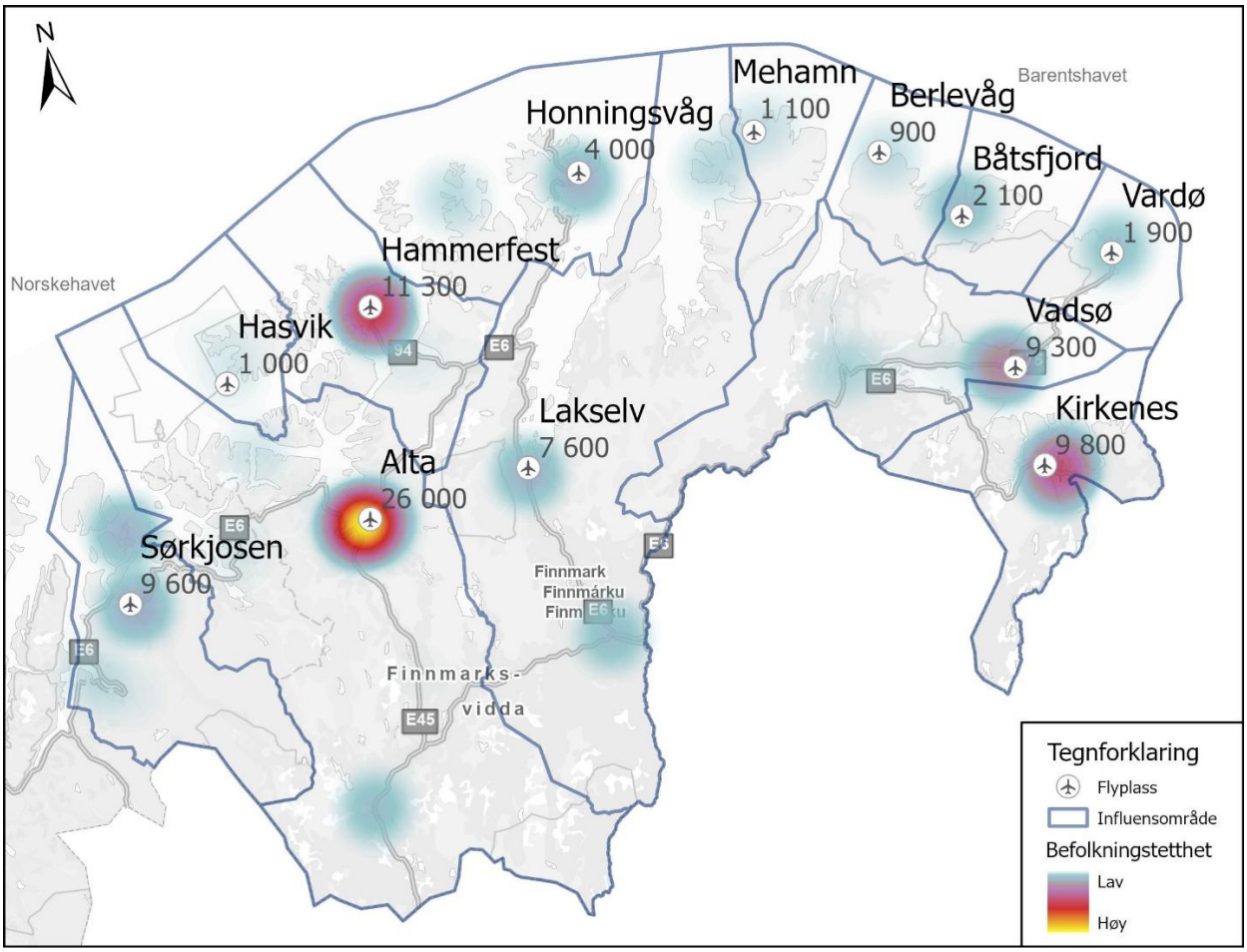
3.3 Influensområder og brukere

Influensområdene til de aktuelle lufthavnene i Finnmark og Troms er vist i Figur 3-4 sammen med befolkningstetthet og antall bosatte. Influens-området til Alta er størst, både i utstrekning og i befolkningsgrunnlag. Lakselv har det nest største befolkningsgrunnlaget, etterfulgt av Hammerfest. Befolkningsgrunnlaget i influensområdene er hovedsakelig sentrert i nærheten av lufthavnene, med noen mindre befolkningskonsentrasjoner andre steder i influensområdet. Influensområdet til Lakselv lufthavn har eksempelvis en to-kjernet befolkningsstruktur, med en befolknings-konsentrasjon i Lakselv (i nærheten av lufthavnen) og en i Karasjok lengre sør. Influensområdet til Sørkjosen lufthavn har en mer spredt befolkningsstruktur enn de øvrige.

Lufthavnene har ulik brukerprofil (Se Figur 3-5). Alta og Hammerfest har en høy andel arbeids- og tjenestereiser. Berlevåg, Mehamn, Vardø og Hasvik har høy andel fritidsreiser.

Selv om andelen pasientreiser er lav sammenlignet med andelen arbeids- og fritidsreiser har FOT-rutene en viktig funksjon for pasientreiser. I 2025 gjennomførte Helse Nord 125 000 pasientreiser. Av disse var det 43 000 i eller til/fra Finnmark, hvorav 30 000 gikk til Tromsø, mens 7 500 var interne reiser mellom sykehusene i fylket.

Figur 3-4. Influensområder til lufthavner i Finnmark og Troms



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: basert på data fra Avinor reisevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra SSB.

3.4 Prognoser for fremtidig trafikk

Prognosene for utviklingen i antall betalende passasjerer på FOT-rutene er vist i Tabell 3-2. I prognosene er det lagt til grunn at det ikke gjøres større endringer i infrastrukturen i perioden som kan tenkes å påvirke transportetterspørselen, eller at det skjer større skift i etterspørselen til viktige brukergrupper. Reisetiden mellom lufthavnene antas å være cirka den samme framover som i dag.

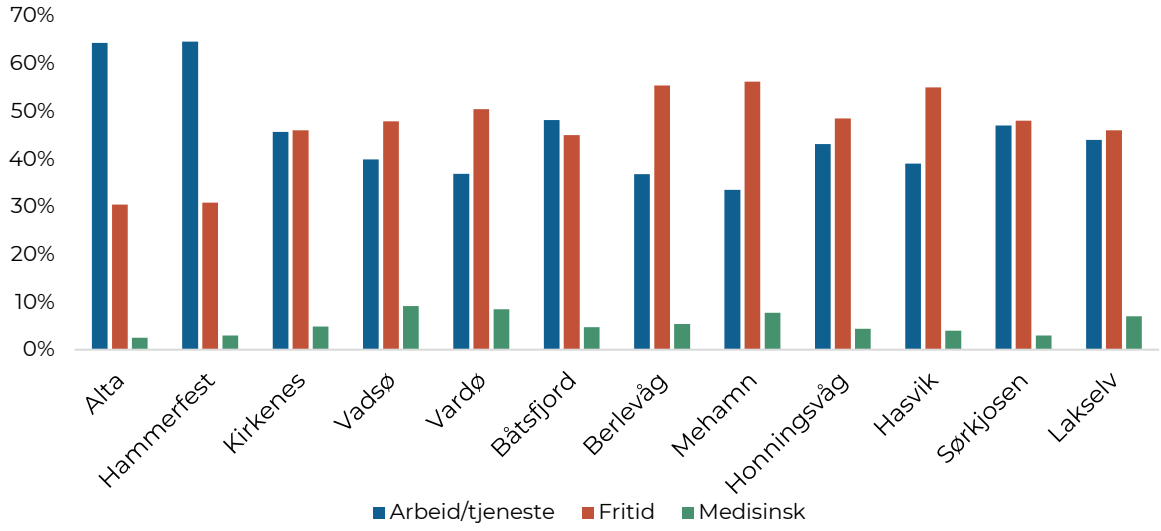
For strekningene som inngår i ruteområde 1 varierer prognosene mellom en årlig vekst og en årlig reduksjon. Den største driveren for prognosene er historisk passasjerutvikling, hvor den for mange strekninger har vist en negativ trend.

Den største økningen i *antall passasjerer* innenfor ruteområde 1 finnes for Kirkenes-Tromsø, med en prognostisert økning på 4 400 reisende fra 2025/26 til 2033/34. Dette er en strekning som ikke tidligere har vært en FOT-rute. Prognosen baserer seg derfor hovedsakelig på demografisk utvikling (75 prosent), samt beregnet regional utvikling i antall reiser (15 prosent) og nasjonal grunnprognose for innenlandske flyreiser (10 prosent). Denne prognosen er derfor mer usikker enn de øvrige prognosene.

Den største reduksjonen i antall passasjerer mellom 2028/29 og 2033/34 finnes mellom Vadsø og Alta, med en nedgang på 1 100, noe som først og fremst skyldes en negativ historisk passasjerutvikling.

For de øvrige rutene i Finnmark og Troms viser prognosene en kraftig vekst i antall passasjerer i kommende kontraktsperiode for strekningen Hasvik-Tromsø, og en svak nedgang for øvrige strekninger. Ruten mellom Hasvik og Tromsø antas å få en årlig økning i antall passasjerer på 6,6 prosent. Dette skyldes blant annet at historisk vekst tillegges stor vekt i utarbeidelse av prognosen. Dette gir også størst vekst for samme rute målt i antall reisende, med 6 800 flere passasjerer i 2033/34 enn i 2028/29.

Figur 3-5: Reisehensikt for FOT-ruter ved de aktuelle lufthavnene i Finnmark og Troms



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: basert på datauttak fra Avinors reisevaneundersøkelse for fly.

Tabell 3-2: Prognoser for utvikling i antall betalende passasjerer, Finnmark og Troms

Strekning	2025/26	2028/29	2033/34	Årlig endring (2028-2033)
Ruteområde 1				
Alta-Kirkenes	5 200	5 000	4 700	-1,2 %
Hammerfest-Vadsø	8 500	7 700	6 900	-2,2 %
Vadsø-Kirkenes	30 700	31 400	32 700	0,8 %
Vadsø-Alta	10 600	9 500	8 400	-2,4 %
Vardø-Kirkenes	8 160	8 200	8 200	0,1 %
Båtsfjord-Kirkenes/Vadsø	5 700	5 800	5 900	0,5 %
Berlevåg-Kirkenes/Vadsø	3 100	3 000	2 900	-0,7 %
Mehamn-Hammerfest	4 600	4 700	5 000	1,2 %
Honningsvåg-Hammerfest/Vadsø	1 500	1 40	1 200	-1,8 %
Kirkenes-Tromsø	72 800	75 300	79 700	1,1 %
Øvrige ruter i Finnmark og Troms				
Hasvik-Tromsø	15 100	18 100	24 900	6,6 %
Hasvik-Hammerfest	1 500	1 500	1 500	-0,4 %
Sørkjosen- Tromsø	12 700	12 600	12 500	-0,2 %
Lakselv-Tromsø	51 300	50 600	48 800	-0,6 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

3.4.1 Prisutvikling og prissensitivitet

Tabell 3-3 viser utviklingen i prisene på FOT-rutene, fra året før halveringen av maksimaltakstene og frem til i dag. Mellom driftsåret april 2023 til mars 2024 og april 2024 til mars 2025 gikk gjennomsnittsprisen i ruteområde 1 ned med 43 prosent samlet sett. Prisen gikk ytterligere ned i driftsåret april 2025 til mars 2026.

For å vurdere områdets prissensitivitet, har vi sett på etterspørselseffekten av prisreduksjonen fra 1. april 2024. Fra perioden 2023/2024 til perioden 2024/2025 økte etterspørselen med 46 prosent. Dette tilsier en priselastisitet på -0,7.[6]

Den beregnede priselastisiteten anses isolert sett som middels. Vi antar likevel at området har lav prissensitivitet, det vil si at endring i pris i liten grad påvirker antall passasjerer. En viktig årsak til dette er at det i mange tilfeller ikke finnes alternativer til fly. I tillegg kombinerer mange av de reisende FOT med kommersielle ruter på sine reiser. Prisen på FOT-ruten kan da utgjøre en liten andel av den totale reisekostnaden.

Når priselastisiteten er beregnet til middels kan det også skyldes at de endringer vi observerer i antall reisende er et resultat av endringer i rutestrukturen heller enn endringer i pris. Prisreduksjonen skjedde samtidig med endringer i rutestrukturen, og vi har ikke den fulle oversikt over hvordan dette har påvirket trafikkstrømmene internt i Finnmark.

For strekningene i Troms og Finnmark for øvrig gikk gjennomsnittsprisen ned mellom 43-53 prosent fra 2023/24 til 2024/25, og i driftsåret 2025/26 har snittprisene hatt en nedgang på ytterligere 1,8 prosent.

Halveringen av maksimaltakstene ledet til en moderat passasjervekst på de fleste rutene. Unntaket er ruten mellom Hasvik og Hammerfest, som hadde en nedgang i antall passasjerer på 6 prosent, samtidig som gjennomsnittsprisen ble halvert. Beregnet priselastisitet for strekningene i området varierer mellom -0,4 til -0,2. Dette ligger innenfor det vi har definert som lav priselastisitet. En lav prissensitivitet betyr at endring i pris i liten grad antas å påvirke antall passasjerer.

[6] 7 (LN(endring i reiser)/LN(endring i pris).

Tabell 3-3: Makspriser og gjennomsnittspriser

	2023/24		2024/25		2025/26		Endring i snittpris	
	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	23/24 -24/25	24/25 -25/26
HVG-HFT	1035	493	530	313	549	313	-37%	0%
HFT-HVG	1035	774	530	395	549	304	-49%	-23%
MEH-HFT	1289	757	660	398	684	384	-47%	-4%
HFT-MEH	1289	761	660	457	684	396	-40%	-13%
HFT-VDS	1585	899	811	442	840	454	-51%	3%
VDS-HFT	1585	886	811	548	840	486	-38%	-11%
BJF-VDS	926	466	474	241	491	237	-48%	-1%
VDS-BJF	926	450	474	233	491	255	-48%	9%
ALF-VDS	1626	995	832	599	862	552	-40%	-8%
VDS-ALF	1626	971	832	546	862	521	-44%	-5%
KKN-VDS	619	396	316	164	327	157	-59%	-4%
VDS-KKN	619	343	316	179	327	168	-48%	-6%
ALF-KKN	1676	1002	857	609	888	549	-39%	-10%
KKN-ALF	1676	924	857	549	888	516	-41%	-6%
KKN-VAW	1001	664	512	362	530	292	-45%	-19%
VAW-KKN	1001	632	512	368	530	359	-42%	-2%
KKN-TOS			1196	880	1,239	776		-12%
TOS-KKN			1196	888	1,239	772		-13%
HAA-TOS	1270	824	650	478	673	488	-42%	2%
TOS-HAA	1270	815	650	440	673	492	-46%	12%
HAA-HFT	918	519	470	245	487	247	-53%	1%
HFT-HAA	918	505	470	240	487	268	-52%	12%
SOJ-TOS	990	604	506	336	524	322	-44%	-4%
TOS-SOJ	990	599	506	332	524	323	-45%	-3%
TOS-LKL	1921	1181	983	661	1,018	661	-44%	0%
LKL-TOS	1921	1191	983	682	1,018	675	-43%	-1%

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet.

3.5 Transportstandard i Finnmark og Troms

Tabell 3-4 viser hvilken transportstandard brukerne av lufthavnene i ruteområdet *Finnmark og Troms* har som følge av dagens rutetilbud. Som forklart i kapittel 2.5 angir fargene samlet måloppnåelse for hvert hovedkriterium: grønn tilsvarer god standard, gul tilsvarer tilfredsstillende standard og rød tilsvarer mindre tilfredsstillende standard. Rød farge gis dersom minst ett delkriterium verken er grønt eller gult, gul gis dersom minst ett delkriterium ikke er grønt og ingen er røde, mens grønn gis når alle delkriterier er oppfylte. For detaljert informasjon om oppnåelsen av hvert delkriterium vises det til Vedlegg C.

For ruteområde 1 er det brukerne av lufthavnene vest for Tanafjorden som har den beste transport-standarden, målt etter transportstandardkriteriene.

Fra Mehamn går det en tidlig avgang via Honningsvåg til Hammerfest med mulighet til å nå et fly som er i Tromsø før kl. 08:00 på morgenen. Videre er det forbindelser tilbake både midt på dagen og sent på kvelden. Dette sikrer god standard på samtlige kriterier med unntak av hovedstadskriteriet og fylkesadministrasjon. Det som trekker ned fra god til tilfredsstillende standard for tilgang til hovedstad og fylkesadministrasjon er at flyet fra Tromsø lander på Oslo lufthavn kl. 10:15 og at returreisen fra Vadsø til Mehamn tar over fire timer. Den samme begrensningen gjelder Alta, Hammerfest, Kirkenes og Honningsvåg, som også får gul score (tilfredsstillende standard) på hovedstadskriteriet.

Øst for Tanafjorden har brukerne av Vadsø, Vardø, Båtsfjord og Berlevåg lufthavn en mindre tilfredsstillende transportstandard målt etter hovedstadskriteriet. For Båtsfjord og Berlevåg er tidligste ankomst i Tromsø kl. 10:40, og retur fra Tromsø går før kl. 18:00. Den mulige oppholdstiden i Oslo blir dermed for kort til å oppnå en tilfreds-stillende standard.

Båtsfjord og Berlevåg har i tillegg tilfredsstillende, men ikke god standard på tilgang til stamruteflyplass, universitetssykehus og utvidet helsetilbud med fly. For disse kriteriene er hovedbildet at flyene kommer fram senere enn det som kreves for god standard, men uten at tilbudet vurderes som mindre tilfredsstillende.

Vadsø skiller seg noe fra de øvrige lufthavnene øst for Tanafjorden. Fra Vadsø er det mulig å nå Tromsø før kl. 08:00 ved enten å benytte et fly tidlig om morgenen via Kirkenes eller via Mehamn, Honningsvåg og Hammerfest. Vadsø får likevel mindre tilfredsstillende standard på hovedstadskriteriet fordi den samlede reisetiden blir for lang. Reisende kan ta fly fra Vadsø kl. 05.15 og ankomme Oslo lufthavn kl. 10.15, med retur kl. 18.50. Samlet reisetid fra hjemsted til Oslo sentrum overstiger dermed 6 timer. Vadsø har også tilfredsstillende, men ikke god, standard på tilgang til universitetssykehus. Dette skyldes at flyet som går tidlig nok til å rekke å nå sykehuset før kl. 10:00 går 05:15 noe som, kombinert med reisetid og ventetid på flyplassen, gir tilfredsstillende standard.

Fra Vardø er første mulige ankomst i Tromsø ved bruk av fly kl. 13:05. Reisende kan alternativt kjøre til Vadsø og benytte flytilbudet derfra, men dette gir tidligere avreise og lengre samlet reisevei enn for innbyggerne i Vadsø.

For de tre lufthavnene i Troms og Finnmark utenfor ruteområde 1 er vurderingene mer sammensatte. Sørkjosen har tilfredsstillende standard på hovedstadskriteriet. Dette skyldes at det første flyet som kan nås til Oslo etter ankomst i Tromsø lander på Oslo lufthavn kl. 10:15. Ankomsten til Oslo sentrum blir da for sen til å oppnå god standard. Hasvik har mindre tilfredsstillende standard på hovedstadskriteriet og fylkesadministrasjon, og tilfredsstillende standard på stamruteflyplass og universitetssykehus. For hovedstadskriteriet skyldes dette at det første flyet som kan nås til Oslo etter ankomst i Tromsø lander på Oslo lufthavn kl. 12:40, mens returflyet går kl. 17:10. Det gir for kort oppholdstid i Oslo sentrum. For fylkes-administrasjon lander flyet i Vadsø kl. 12:00, og returflyet går allerede kl. 14:50.

Lakselv har mindre tilfredsstillende standard på hovedstadskriteriet og tilfredsstillende standard på fylkesadministrasjon. For hovedstadskriteriet skyldes dette at returflyet fra Oslo via Tromsø lander i Lakselv kl. 23:45, slik at ankomst til hjemsted blir for sen. For fylkesadministrasjon gir flytilbudet for kort oppholdstid i Vadsø, med ankomst kl. 12:00 og retur allerede kl. 14:50. Bilalternativet tar over fire timer, som er innenfor kravet til tilfredsstillende standard.

Tabell 3-4: Vurdering av transportstandardkriteriene – Finnmark og Troms

	Hovedstad	Stamrute-flyplass	Universitets-sykehus	Utvidet helsetilbud	Fylkes-administrasjon
Alta					
Hammerfest					
Kirkenes					
Vadsø					
Vardø					
Båtsfjord					
Berlevåg					
Mehamn					
Honningsvåg					
Hasvik					
Sørkjosen					
Lakselv					

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

3.5.1 Effekter av endret rutestruktur

I forkant av den inneværende kontraktsperiode ble det gjort enkelte endringer i rutestrukturen i Finnmark med mål om bedre og mer effektive forbindelser til Tromsø og reiser videre sørover. Målet var å redusere krav til antall ruter og heller øke krav til frekvens. Videre var målet med å gjøre ruten Kirkenes-Tromsø til FOT å kunne sette opp tidtabeller som sikrer en tilfredsstillende transportstandard for bosatte rundt de mindre lufthavnene øst i Finnmark (Se kapittel 3.1.1)

Gjennomgangen av dagens transportstandard i Finnmark og Troms viser at endringene ikke har hatt ønsket effekt på transportstandarden. I den forrige transportfaglige utredningen var de identifiserte hovedproblemene at reisende fra flyplassene øst for Tanafjorden (Vardø, Båtsfjord og Berlevåg) ikke kom seg tidsnok til Tromsø for å dekke hovedstadskravet. Tidligste landing i Tromsø for reiser fra disse lufthavnene var da klokka 12:10 på eksempeldagen. Første landing i Tromsø er nå tidligere (10:40), men ikke tidlig nok til å sikre en tilfredsstillende transportstandard. Det er også slik at det ikke er Kirkenes-ruten som bringer reisende øst for Tana-fjorden raskest til Tromsø, men fly via Vadsø og Hammerfest.

De tre avgangene fra Kirkenes til Tromsø går kl. 06:00, 12:00 og 15:25. Morgenavgangen er for tidlig til å samle opp reisende fra andre lufthavner enn Vadsø. Den primære effekten av å gjøre Kirkenes-Tromsø til FOT har derfor vært å gi et bedre tilbud til reisende fra Kirkenes. For å komme seg til Tromsø, og videre til Oslo måtte reisende fra Kirkenes ta flyet 04:45 i forrige kontraktsperiode. Dette gikk så til Vadsø, og videre derfra 05:15. En avgang klokken 06:00 er dermed en forbedring. For reisende fra Vadsø er situasjonen den samme. De må ta flyet 05:15, men da til Kirkenes og vente der på morgenavgangen til Tromsø.

3.5.2 Alternativer til bruk av lokal flyplass

I Finnmark er det relativt korte avstander mellom to par av lufthavner. Med bil er det er cirka 1 time mellom Vadsø og Vardø, og cirka 1,2 timer mellom Båtsfjord og Berlevåg. Mellom disse parene av lufthavner vil det derfor i teorien være mulig å oppnå samme transportstandard ved å samle trafikken ved en av de to lufthavnene.

3.6 Kapasitet på flyene

Oppfyllelsen av transportstandardkriteriene er en viktig indikator for transportstandard. Samtidig er det også en viktig forutsetning for transport-standarden at det er plass på flyene. Vi har dermed sett nærmere på kapasitetsutnyttelse/belegg på de aktuelle avgangene gjennom året (se Kapittel 2.6.2 for nærmere beskrivelse av datagrunnlag og metode).

Ruteområdet Finnmark og Troms er det mest komplekse ruteområdet i Norge. Mange av FOT-rutene inngår i kombinasjonsruter, der samme fly betjener flere strekninger og frakter passasjerer

med ulike reiserelasjoner (se Figur 3-3). For kombinerte ruter kan ikke kapasitetssituasjonen på en FOT-strekning vurderes ved å se utelukkende til antall passasjerer opp mot setekrav. Når ruter kombineres kan et høyt belegg på en annen delstrekning begrense antall tilgjengelige seter, selv om belegget på den aktuelle reiserelasjonen isolert sett fremstår som lavt.

Generelt er det god kapasitet på FOT-rutene i Troms og Finnmark, men det finnes unntak. Det er høyt belegg på enkelte avganger på rutene Kirkenes-Tromsø og Lakselv-Tromsø. Men de største utfordringene er på kombinerte ruter til/fra Kirkenes, og kombinerte ruter mellom Hasvik og Tromsø.

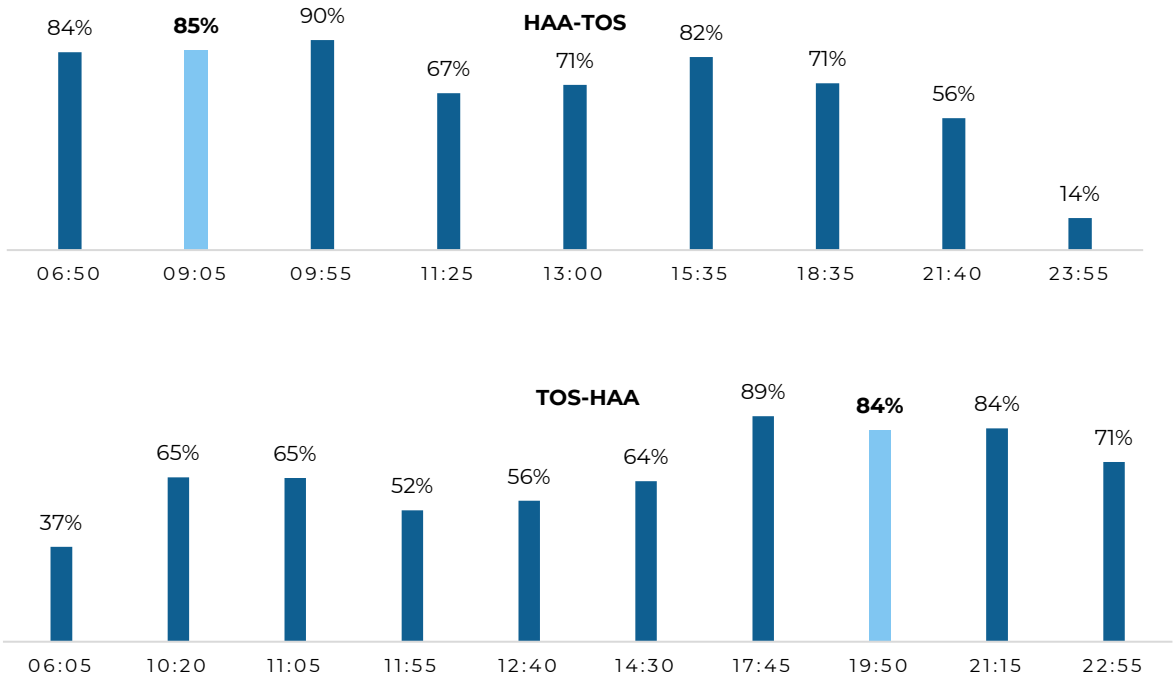
3.6.1 Kombinerte ruter mellom Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø og Kirkenes

Til Vadsø i tidsrommet mellom kl. 8:30-9:00 om morgenen ankommer det to fly. Det ene har begynt reisen tidlig om morgen fra Vadsø og reist Vadsø-Kirkenes-Alta-Berlevåg før retur til Vadsø. Det andre har reist Tromsø-Hammerfest-Båtsfjord-Vadsø. Et av flyene returnerer til Hammerfest, det andre reiser videre til Kirkenes via Vardø. Fra Kirkenes er det så videre forbindelser til Tromsø, men først klokken 12:00. I gjennomsnitt over året har flyet fra Vadsø til Kirkenes via Vardø et belegg på 91 prosent, hvilket er svært høyt. Dette indikerer at det kan være utfordrende for reisende fra Båtsfjord og Berlevåg å få plass på dette flyet, selv om antall passasjerer fra de aktuelle lufthavnene isolert sett er lavt.

Flyet som ankommer Kirkenes fra Vadsø via Vardø snur på formiddagen og reiser til Vadsø og videre til Vardø, Båtsfjord og Berlevåg. Ved avgang fra Kirkenes til Vadsø hadde flyet i 2025/26 er gjennomsnittlig belegg på 87 prosent. Også dette er et høyt belegg.

Om ettermiddagen ankommer det et fly fra Tromsø til Kirkenes i 18-tiden og dette har forbindelser videre til lufthavnene ved kysten av Finnmark. Det reiser først til Vardø og så videre til Vadsø. Avgangen fra Kirkenes til Vardø hadde et gjennomsnittlig belegg på 75 prosent over året, hvilket er relativt høyt. Fra Vadsø går det så et fly til Berlevåg som fortsetter til Hammerfest, og et fly til Berlevåg som fortsetter til Alta.

Figur 3-6: Kabinfaktor på enkeltavganger Hammerfest-Tromsø



Kilde: Avinor. Note: Figuren er bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

3.6.2 Hasvik-Hammerfest-Tromsø

Hasvik betjenes av en trekantrute mellom Tromsø, Hasvik og Hammerfest. Antall passasjerer mellom Hasvik og Tromsø var i 2025/26 om lag det samme som setekravet, men som følge av kravet om to frekvenser mellom Hasvik og Tromsø ble det levert flere seter enn dette.[7] Utfordringen for reisende til/fra Hasvik er at belegget på enkeltavganger blir høyt når ruten kombineres med Tromsø. Dette ble illustrert i Figur 2-3, og en nærmere gjennomgang

[7] 39 seter x 2 turer x 312 dager = 24 336. 312 dager tilsvarer produksjon 260 ukedager og 52 helger.

av kabinfaktordata viser at det særlig er strekningen mellom Hammerfest og Tromsø som har høy kabinfaktor.

Figur 3-6 viser kabinfaktor for flyene som betjener den kommersielle ruten mellom Tromsø og Hammerfest. I figurene er søylene som er markert lyseblå, avganger som inngår i kombinasjonsruten Tromsø–Hasvik–Hammerfest–Tromsø. Her er kabinfaktoren på rundt 85 prosent, som betyr at billetter for reisende mellom Hasvik og Tromsø i perioder kan være vanskelig å få tak i.

3.7 Oppsummert om situasjonen i Finnmark og Troms

Finnmark er en desentralisert region, hvor viktige samfunnsfunksjoner er fordelt på ulike byer. Fylkesadministrasjonen er i Vadsø og sykehus er i Hammerfest og Kirkenes. Sykehusene har ulik spesialisering. Uansett bosted i Finnmark må derfor noen pasienter til Hammerfest sykehus, mens andre må til Kirkenes sykehus. Andre igjen vil måtte reise til Tromsø, som følge av at UNN Tromsø har viktige spesialfunksjoner for hele Nord-Norge. Alta har ingen av disse funksjonene, men er Finnmarks største by og huser blant annet en stor UiT-campus.

Lav befolkningstetthet og desentralisering av sentrale funksjoner gjør tilgjengelighet til en utfordring i Finnmark. FOT-rutene spiller slik sett en avgjørende rolle for å sikre tilgjengelighet, og bidrar til at mange i Finnmark får en tilfredsstillende transportstandard, målt etter transportstandardkriteriene. Samtidig er det også utfordringer ved dagens rutestruktur. Hovedutfordringen med dagens flytilbud er manglende muligheter for de reisende til å komme seg til Tromsø på morgenen, og eventuelt videre til Oslo. For stedene øst i Finnmark er hovedproblemet tidspunktet for avgang og ankomst, mens vest i Finnmark er hovedutfordringen kapasitet. Det er et frekvent tilbud mellom Hammerfest og Tromsø, men flyene er ofte fulle. Dette gjelder særlig på avganger som korresponderer med fly mellom Tromsø og Oslo.

Begrensede muligheter for dagsbesøk i Tromsø og Oslo som følge av både rutetider og kapasitet er også et tema som går igjen i høringsinnspillene som ble gitt i forbindelse med rapporten om hvordan det regionale rutetilbudet kan optimaliseres fra 2025. Samtidig er det også flere innspill som tar til orde for bedre forbindelser internt i Finnmark.

I forkant av den inneværende kontraktsperioden ble det gjort enkelte endringer i rutestrukturen i Finnmark med mål om bedre og mer effektive forbindelser til Tromsø og reiser videre sørover. Målet var å redusere krav til antall ruter og heller øke krav til frekvens. Videre var målet med å gjøre ruten Kirkenes-Tromsø til FOT å kunne sette opp tidtabeller som sikrer en tilfredsstillende transportstandard for bosatte rundt de mindre lufthavnene øst i Finnmark. Gjennomgangen av transportstandarskriteriene viser at endringene ikke har hatt ønsket effekt.

4. Lofoten, Vesterålen og Ofoten

FOT-rutene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten knytter de lokale lufthavnene til Bodø og Tromsø. Andøya, Harstad/Narvik og Stokmarknes har FOT-ruter både mot Bodø og Tromsø, mens Svolvær, Leknes, Røst og Værøy har ruter til/fra Bodø. Området omfatter de største FOT-rutene i landet, med over 100 000 passasjerer ved både Leknes, Svolvær og Stokmarknes. Området omfatter også mindre ruter, til Værøy og Røst, som begge har under 10 000 passasjerer. Se Figur 4-1 for oversikt.

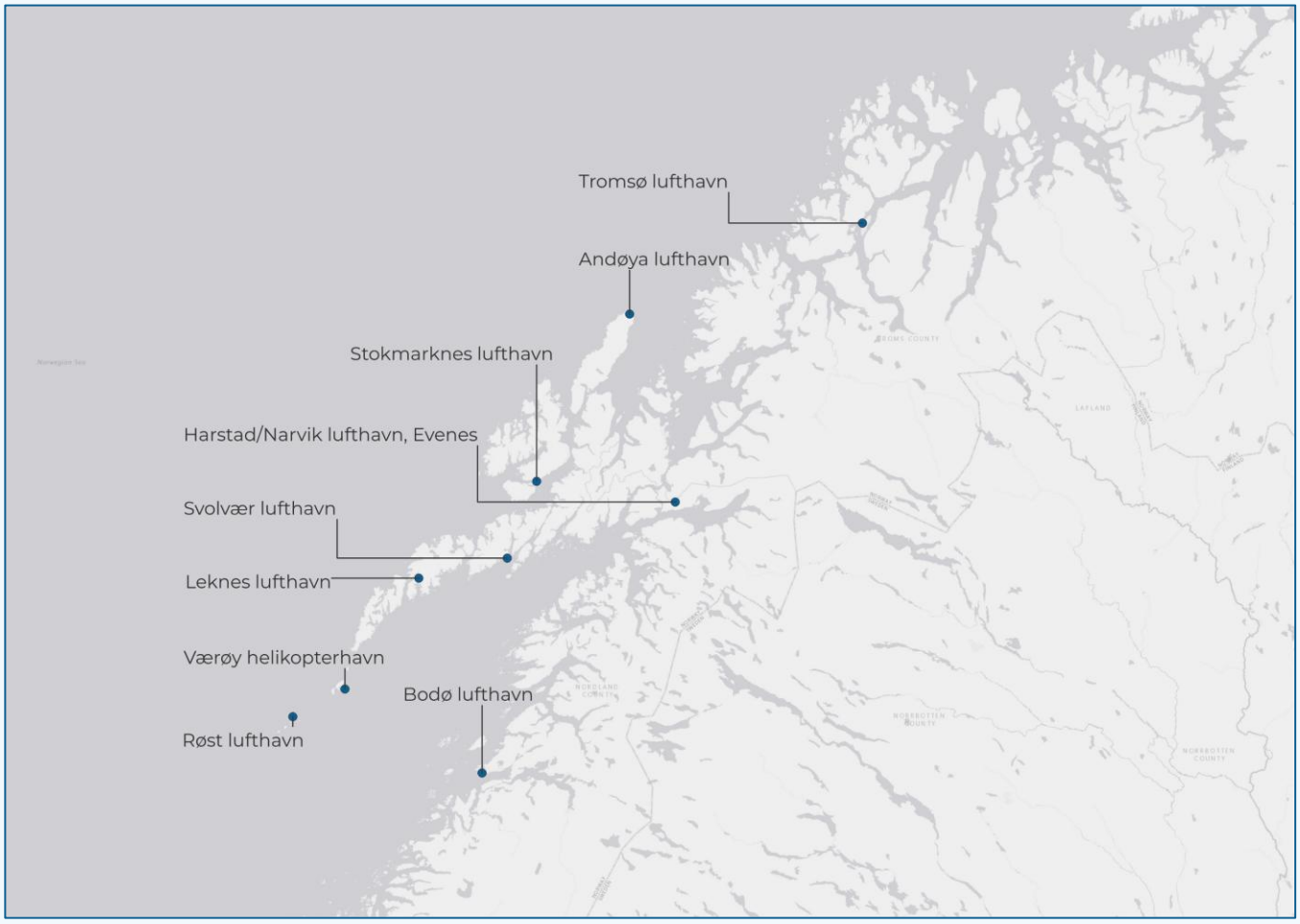
4.1 Rutestruktur i Lofoten, Vesterålen og Ofoten

Det er Widerøe som opererer alle FOT-ruter med fly i Lofoten, Vesterålen og Ofoten, og Figur 4-2 viser hvordan de har valgt å legge opp tilbudet for å dekke kravene til FOT.

FOT-rutene til og fra Evenes og Andøya flys i kombinasjon, med ett fly som betjener ruten. Flyet overnatter på Andøya og flyr hver morgen strekningen Andøya-Evenes-Bodø. Deretter flyr det strekningen Bodø-Evenes-Andøya-Tromsø tur/retur to ganger. Siste tur går Bodø-Evenes-Andøya, hvor flyet overnatter. Dette gir tre daglige turer til/fra Bodø og to turer til/fra Tromsø ved flyplassene på Andøya og Evenes.

Stokmarknes og Svolvær betjenes med direkte-ruter, mens Leknes og Røst flys i kombinasjon.

Figur 4-1 Lufthavnene som inngår i ruter for markedsområde Lofoten, Vesterålen og Ofoten

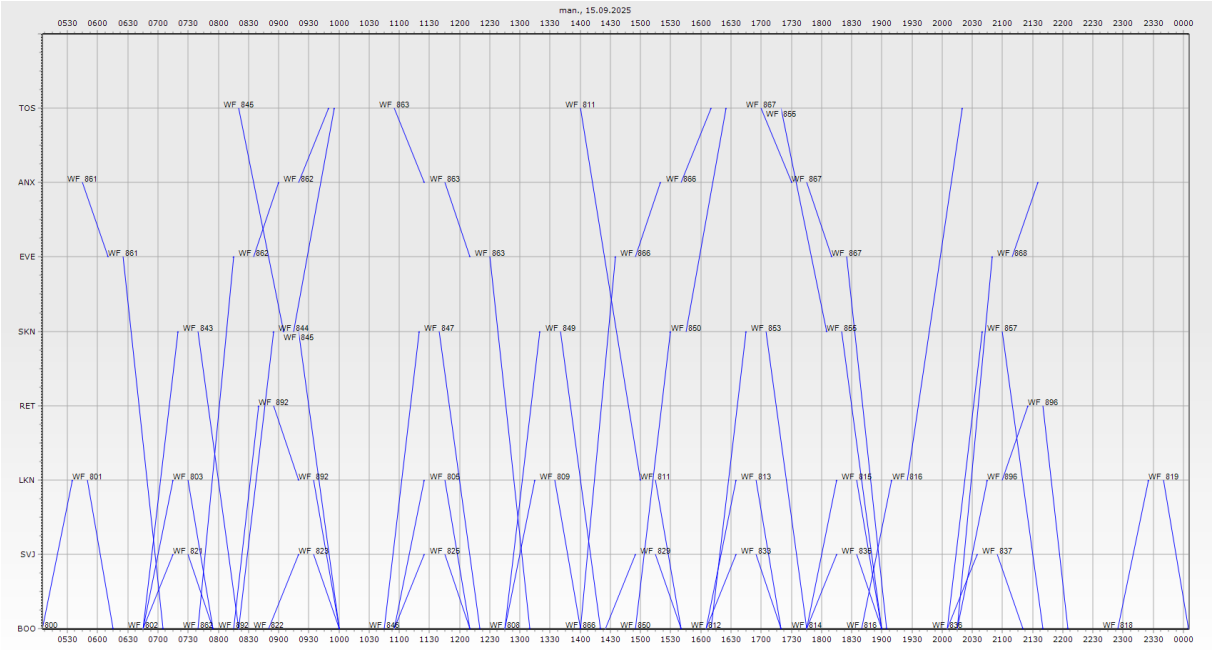


Illustrasjon: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Kartgrunnlag: ESRI og Kartverket

Felles for de fire lufthavnene er at flyene overnatter i Bodø. Dagens første avganger går derfor fra Bodø, mens de siste avgangene går til Bodø. Leknes har totalt ni ankomster og ti avganger til Bodø, og det er kun to ankomster/ avganger som flys i kombinasjon med Røst.

I tillegg til flyplassene betjenes Værøy av et helikopter som flyr direkte mellom Bodø og Værøy to ganger daglig. Tabellen viser også at det går fly mellom Leknes og Tromsø. Dette er en kommersiell rute som driftes av Widerøe.

Figur 4-2: Ruteføring i Lofoten, Vesterålen og Ofoten



Kilde Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på publiserte ruter hos OAG høsten 2025

4.1.1 Endringer i rutestruktur og krav før inneværende kontraktsperiode

Kravspesifikasjonen i ruteområdet ble endret fra 1. april 2024. Se Tabell 4-1 for minimumskrav i nåværende kontraktsperiode (2024–2028), og endringer siden forrige kontraktsperiode (2022–2024).

Sammenlignet med forrige kontraktsperiode er setekravene økt for Harstad/Narvik–Tromsø, Harstad/Narvik–Bodø, Stokmarknes–Bodø, Stokmarknes–Tromsø, Svolvær–Bodø, Leknes–Bodø og Værøy–Bodø. Frekvenskravet er kun økt for Leknes–Bodø. For Andøya–Bodø/Andøya–Tromsø og Røst–Bodø er kravene uendret.

4.2 Trafikkutvikling i Lofoten, Vesterålen og Ofoten

Tabell 4-2 viser utviklingen i antall betalende passasjerer på FOT-rutene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Passasjertallene falt

Tabell 4-1: Minimumskrav og endringer siden forrige kontraktsperiode

	Minimumskrav		**Endringer**	
	Sete	Frekvens	Sete	Frekvens
Andøya-Bodø Andøya-Tromsø	57 500	2	0	0
Harstad/Narvik-Tromsø	36 000	2	7 500	0
Harstad/Narvik-Bodø	55 000	2	25 000	0
Stokmarknes-Bodø	133 000	3	35 000	0
Stokmarknes-Tromsø	41 000	2	4 000	0
Svolvær-Bodø	145 000	3	33 000	0
Leknes-Bodø	187 500	4	31 500	1
Røst-Bodø	13 000	2	0	0
Værøy-Bodø	16 000	2	3 000	0

Kilde: Samferdselsdepartementet. Note: For frekvens vises frekvens på hverdager, og ikke helg. Setekrav er samlet for begge retninger.

markant under pandemien, men har tatt seg opp igjen og har i dag et antall betalende passasjerer som ligger klart over nivået før pandemien.

Utviklingen må ses i sammenheng med tre forhold: opphentingen etter pandemien, endringer i tilbudet i ny kontraktsperiode og økt reiseaktivitet i regionen, blant annet knyttet til turisme. Fra bunnivået i 2020/21 til 2022/23 økte passasjertallene med 52 prosent. Deretter flatet utviklingen ut, før passasjertallene igjen økte tydelig fra oppstarten av nåværende kontraktsperiode, da maksimalprisene ble halvert og setekapasiteten på flere ruter økte.

Samlet har antall betalende passasjerer økt med 40 prosent sammenlignet med nivået før pandemien i 2018/19. Før halveringen av maksimaltakstene i 2024/25 var passasjertallene om lag på nivå med før pandemien. I driftsåret 2024/25 økte passasjertallene med 29 prosent, etterfulgt av en ytterligere økning på 8 prosent i 2025/26.

Den brede oppgangen i passasjertall må også ses i sammenheng med økte setekrav. Samlet setekrav for flyrutene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten er økt fra 531 500 seter i forrige kontraktsperiode til 667 500 seter i inneværende kontraktsperiode. Den største økningen gjelder Stokmarknes–Bodø, der setekravet er økt fra 98 000 til 133 000 seter.

Økt turisme har også bidratt til trafikkveksten i området. Ruteområdet Lofoten, Vesterålen og Ofoten har attraktive reisemål, og etterspørselen påvirkes ikke bare av lokalbefolkningens reisebehov, men også av besøkende til regionen. Dette kan særlig bidra til økt trafikk i perioder med høy reiseaktivitet, og kan forsterke effekten av økt setekapasitet. Samtidig vil turisttrafikken kunne variere betydelig gjennom året, slik at veksten ikke nødvendigvis fordeler seg jevnt mellom ruter eller sesonger.

Tabell 4-2: Antall betalende passasjerer, april-mars, Lofoten, Vesterålen og Ofoten

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Andøya-Bodø	14 100	9 600	14 600	13 500	12 000	20 300	17 600
Andøya-Tromsø	16 000	12 400	15 100	17 300	17 600	27 700	29 400
Harstad/Narvik-Tromsø	19 000	12 000	13 700	12 600	12 500	20 000	20 000
Harstad/Narvik-Bodø	29 900	7 300	20 600	31 000	30 400	35 100	40 400
Stokmarknes-Bodø	70 000	35 400	41 100	61 300	63 100	79 500	89 600
Stokmarknes-Tromsø	21 100	10 600	21 200	25 100	26 300	33 400	36 100
Svolvær-Bodø	76 900	36 100	61 700	79 000	78 900	101 200	108 100
Leknes-Bodø	99 500	54 200	82 600	100 500	105 800	128 800	139 500
Røst-Bodø	6 400	3 900	5 500	5 200	4 800	6 100	6 700
Værøy-Bodø	6 900	6 300	5 300	6 300	7 800	10 000	-

Kilde: Samferdselhar epartementet/Widerøe. Note: Driftsåret for helikopterruten Værøy-Bodø går fra august-juli. Grunnet sen rapportering er ikke tall for driftsåret 2025-2026 inkludert.

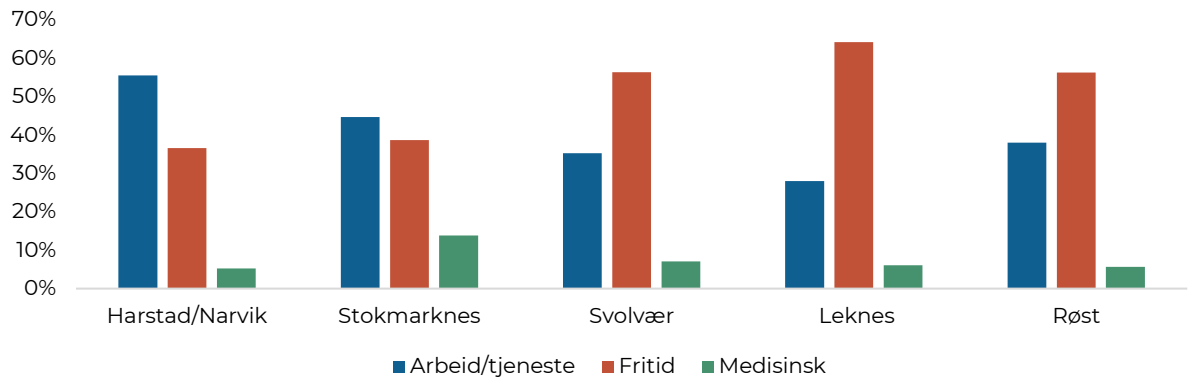
4.3 Influensområder og brukere

Figur 4-4 viser influensområdene til de aktuelle lufthavnene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Figuren illustrer også befolkningstetthet og tall på antall bosatte.

Influensområdet til Harstad/Narvik er størst, både i utstrekning og i befolkningsgrunnlag. Befolknings-grunnlaget i influensområdet er konsentrert i Harstad nord for lufthavnen og Narvik i øst. Influensområdet til Stokmarknes lufthavn har også en to-kjernet befolkningsstruktur, med et befolkningstyngdepunkt rundt lufthavnen i Stokmarknes og et i Sortland, lenger nord. Deler av området rundt Sortland faller også inn under influensområdet til Harstad/Narvik. For influens-områdene til de øvrige lufthavnene er befolkningen hovedsakelig konsentrert i et område rundt lufthavnen.

Lufthavnene har ulik brukerprofil (se Figur 4-3) Harstad/Narvik har en høy andel arbeids- og tjenestereiser, mens Svolvær, Leknes og Røst har høy andel fritidsreiser. Når det gjelder pasientreiser viser tall fra Helse Nord at det var cirka 40 000 pasientreiser til/fra Lofoten/Vesterålen i 2025. Av disse gikk 30 000 til Bodø og 6 500 til Tromsø. Flest pasientreiser var det på strekningen Stokmarknes – Bodø med 15 700 passasjerer, deretter følger Leknes – Bodø med 6 900 passasjerer. Pasientreiser utgjør likevel en liten andel av reiser ved alle lufthavner med unntak av Stokmarknes, hvor Nordlands-sykehuset Vesterålen ligger. Her er andelen helsereiser, basert på RVU-data, på 14 prosent.

Figur 4-3: Reisehensikt for FOT-ruter ved de aktuelle lufthavnene i Lofoten, Vesterålen og Ofoten.



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på datauttak fra Avinors reisevaneundersøkelse for fly

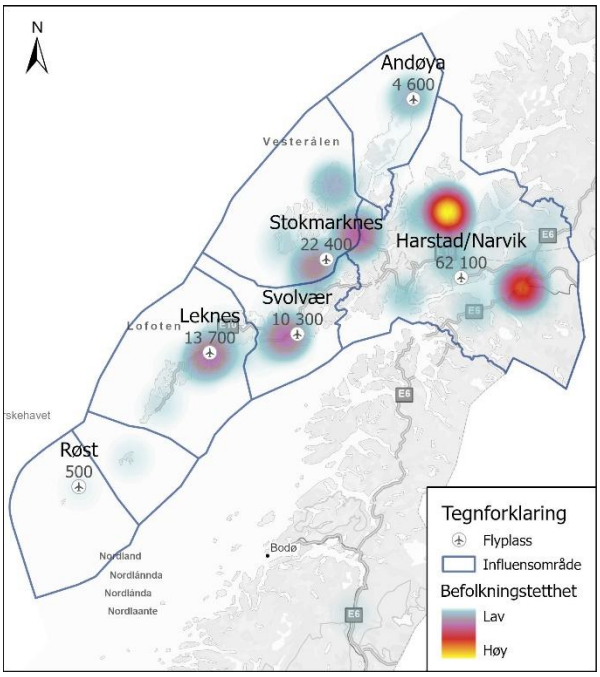
4.4 Prognoser for fremtidig trafikk

For området Lofoten, Vesterålen og Ofoten er det særlig to forhold som skaper vesentlig usikkerhet i prognosene for passasjerer på FOT-rutene. Det ene er den fremtidige utviklingen i turisme, mens det andre er de transportmessige virkningene av ny E10 Hålogalandsveien.

4.4.1 Turisme

Området har hatt en betydelig vekst i antall turister de siste årene. En analyse av overnattingsstatistikk fra Innovasjon Norge[8] viser blant annet en vekst i antall overnattinger på 50 prosent fra 2022 til 2025, drevet særlig av vekst i utenlandske turister. Ifølge Avinor har andelen internasjonale turister til og fra flypassene i Lofoten økt fra 25 prosent i 2023 til 33 prosent i 2025.[9]

Figur 4-4: Influensområder til lufthavner i Lofoten, Vesterålen og Ofoten



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.
Note: basert på data fra Avinor reisevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra SSB

Det er usikkert hvorvidt den sterke veksten i turisme vil fortsette i samme tempo fremover. For å belyse betydningen av dette har vi derfor utarbeidet to prognosealternativer for området; ett med fortsatt vekst i turisttrafikken, og ett som forutsetter stabil turisttrafikk.

I prognosen med fortsatt vekst i turisme har vi lagt inn passasjervekst det siste året som et ekstra vekt-kriterium i prognosene. For området som helhet har det vært en passasjervekst på 8 prosent siste år. Passasjervekst det siste året inngår som en del av den historiske passasjerveksten, hvor siste års passasjervekst vekter 50 prosent og passasjervekst fra 2016–2023 vekter 50 prosent.

4.4.2 E10 Hålogalandsveien

Ny E10 Hålogalandsveien er Nord-Norges største samferdselsprosjekt, og vil gi kortere reisetid og økt fremkommelighet i regionen. Byggingen startet sommeren 2023 og skal etter planen være ferdig i desember 2028. Veien vil gi kortere reisetid til Harstad/Narvik, og trolig påvirke trafikken ved lufthavnene i området.

Hvordan E10 Hålogalandsveien antas å påvirke passasjertallene for berørte FOT-ruter er i utgangspunktet beregnet ved hjelp av NTM6, gitt dagens tilbud ved Evenes. Beregningene viser en reduksjon i antall passasjerer mellom Stokmarknes og henholdsvis Bodø og Tromsø, og mellom Andøya og Tromsø, på mellom 5 og 10 prosent. Samtidig anslås en passasjervekst på om lag 12 prosent mellom Evenes og Tromsø. Disse effektene er lagt inn i prognosene fra og med 2028/29.

Utviklingen i antall passasjerer som følger av NTM6-beregningene gir langt mindre overført trafikk til Evenes enn hva andre beregninger predikerer. Avinor og Statens vegvesen utredet i 2020 fremtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen som innspill til NTP 2022 – 2033. En del av utredningen var å vurdere hvordan åpningen av Hålogalandsvegen og 40 minutters redusert kjøretid til Evenes ville påvirke reisevanene med fly i Lofoten og Vesterålen. Kjøretiden er i dag 1:45 fra Sortland til Evenes og reduseres til 1:05 når Hålogalandsvegen åpner. Fra Svolvær til Evenes vil kjøretiden reduseres fra 2:20 til 1:40. Fra Leknes vil kjøretiden reduseres fra 3:30 til 2:50.

Data fra RVU viste at det allerede var betydelig lekkasje av passasjerer fra de lokale lufthavnene til Evenes. Det var særlig innbyggere i Vesterålen og Svolvær som skulle til steder sør for Trondheim som kjørte til Evenes. RVU data viste at andel av de som skulle til steder sør for Trondheim som kjørte til Evenes var 17 prosent fra Leknes, 41 prosent fra Svolvær og 76 prosent fra Stokmarknes. Andelen

8 https://reiseliv.innovasjonnorge.no/seksjon/overnattingsstatistikk

9 https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qnid=116198

var synkende med økende kjøretid, og dette forholdstallet mellom reisetid og lekkasje ble brukt for å beregne overført trafikk med den nye veien. Etter åpningen av Hålogalandsvegen blir eksempelvis kjøretiden fra Svolvær den samme som den er fra Stokmarknes i dag og i beregningen av overført trafikk ble lekkasjeandel på Stokmarknes benyttet som estimat på fremtidens lekkasjeandel på Svolvær.

Ved bruk av tilsvarende metodikk som Avinors for sammenhengen mellom lekkasje og kjøretiden til Evenes vil passasjergrunnlaget fra Stokmarknes etter veiåpningen i hovedsak bestå av passasjerer med Bodø som reisemål. De som skal lengre sør vil reise til Evenes. Vurdert på denne måten vil passasjertallet på Stokmarknes første hele år etter åpningen reduseres til 54.000 passasjerer og på Svolvær til 62.000, noe som er betydelig lavere enn tallene som fremkommer ved bruk av NTM6. Denne usikkerheten i prognosene reflekteres i vårt forslag til FOT i kapittel 10.5.

Tabell 4-3: Prognoser for utvikling i antall betalende passasjerer

	2025/26	2028/29	2033/24	Årlig endring (2028-2033)	2028/29	2033/24	Årlig endring (2028-2033)
		Forutsatt fortsatt økt turisme			Uten fortsatt økning i antall turister		
Andøya-Bodø	17,600	18 100	20 000	2,0 %	17 100	16 600	-0,5 %
Andøya-Tromsø	29,400	29 800	33 100	2,6 %	27 400	28 300	0,7 %
Harstad/Narvik-Tromsø	20,000	22 500	24 600	1,9 %	21 500	20 600	-0,8 %
Harstad/Narvik-Bodø	40,400	42 300	47 800	2,5 %	40 100	40 500	0,3 %
Stokmarknes-Bodø	89,600	87 970	99 060	2,4 %	82 000	82 700	0,2 %
Stokmarknes-Tromsø	36,100	36 900	42 000	2,6 %	35 300	37 100	1,0 %
Svolvær-Bodø	108,100	118 150	139 490	3,4 %	115 700	129 400	2,2 %
Leknes-Bodø	139,500	152 100	179 100	3,3 %	149 000	166 200	2,2 %
Røst-Bodø	6,700	6 830	7 450	1,8 %	6 200	5 700	-1,6 %
Værøy-Bodø	9,980	10 600	12 000	2,6 %	10 100	10 400	0,5 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Tabell 4-4: Makspriser og gjennomsnittspriser

	2023/24		2024/25		2025/26		Endring i snittpris	
	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	23/24 -24/25	24/25 -25/26
ANX-BOO	1913	1267	979	635	1,014	672	-50%	6%
BOO-ANX	1913	1214	979	670	1,014	688	-45%	3%
ANX-TOS	1419	960	726	498	752	501	-48%	1%
TOS-ANX	1419	943	726	476	752	484	-50%	2%
EVE-TOS	1602	1144	819	547	848	609	-52%	11%
TOS-EVE	1602	1146	819	549	848	577	-52%	5%
BOO-EVE	1585	1077	837	525	867	547	-51%	4%
EVE-BOO	1585	1135	837	515	867	552	-55%	7%
BOO-SKN	1560	1095	798	551	827	552	-50%	0%
SKN-BOO	1560	1092	798	543	827	543	-50%	0%
SKN-TOS	1765	1253	903	618	936	621	-51%	0%
TOS-SKN	1765	1238	903	607	936	602	-51%	-1%
SVJ-BOO	1372	964	702	498	727	495	-48%	-1%
BOO-SVJ	1372	973	702	506	727	501	-48%	-1%
LKN-BOO	1360	949	695	482	720	481	-49%	0%
BOO-LKN	1360	948	695	489	720	481	-48%	-2%
RET-BOO	1365	882	698	410	723	409	-54%	0%
BOO-RET	1365	885	698	427	723	412	-52%	-3%
BOO-VRY*	1,241	924	653	494			-47%	
VRY-BOO*	1,241	924	653	494			-47%	

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet. Note: For Værøy-Bodø benyttes tall for driftsåret som varer august-juli.

4.4.3 Prognoser

Med en antagelse om fortsatt økt turisme, og de forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av prognoser, viser prognosene for Lofoten, Ofoten og Vesterålen en vekst i antall passasjerer i kommende kontraktsperiode for alle strekningene.

Både prosentvis og målt i antall passasjerer er veksten størst for strekningene Svolvær-Bodø og Leknes-Bodø. Antall reisende mellom Bodø og Svolvær og Leknes antas å øke med henholdsvis 31 400 og 39 600 fra 2025 til 2033.

Dersom det legges til grunn at veksten i turisme gradvis flater ut i årene fremover, blir bildet noe annerledes. Det forventes fortsatt en økning i antall passasjerer på strekningen Svolvær-Bodø og Leknes-Bodø, på henholdsvis 21 300 og 26 700 fra 2025 til 2033. Både historisk passasjerutvikling, demografisk utvikling og regional utvikling i reiseomfang tilsier positiv utvikling på disse strekningene.

Uten økt turisme tilsier prognosene en nedgang i antall passasjerer på strekningene Andøya-Bodø, Harstad/Narvik-Tromsø og Røst-Bodø. Dette skyldes hovedsakelig negativ historisk passasjerutvikling.

4.5 Prisutvikling og prissensitivitet

Tabell 4-4 viser utvalgte nøkkeltall for utviklingen i priser i Lofoten, Vesterålen og Ofoten de siste årene.

Prisreduksjonen fra 1. april 2024 medførte at gjennomsnittsprisen i området gikk ned rundt 50 prosent fra 2023/24 til 2024/25. Videre viser tall fra driftsåret 2025/26 at prisene sank med ytterliggere 1,7 prosent. De fleste strekningene har hatt en moderat passasjervekst, på mellom 15 og 28 prosent fra 2023/24 til 2024/25. Beregnede pris-elastisiteter ligger mellom -0,2 og -0,4, noe som innebærer lav prissensitivitet.

Unntaket er reiser fra Andøya, hvor Andøya-Bodø har hatt en passasjervekst på 69 prosent, og Andøya-Tromsø har hatt en vekst på 58 prosent. Dette gir en beregnet priselastisitet på henholdsvis -0,8 og -0,7. På Andøya har det i noen år vært høy aktivitet, blant annet knyttet til anlegget til Andfjord Salmon og aktiviteten ved Andøya Space. Det er derfor rimelig å anta at den økte etterspørselen i mindre grad er drevet av prisendring. Vi antar derfor at området har lav prissensitivitet, det vil si at endring i pris i liten grad påvirker antall passasjerer.

4.6 Transportstandard i Lofoten, Vesterålen og Ofoten

Tabell 4-4 viser hvilken transportstandard innbyggerne i Lofoten Vesterålen og Ofoten oppnår som følge av dagens rutetilbud. Som forklart i kapittel 2.5 angir fargene samlet måloppnåelse for hvert hovedkriterium: grønn tilsvarer god standard, gul tilsvarer tilfredsstillende standard og rød tilsvarer mindre tilfredsstillende standard. Rød farge gis dersom minst ett delkriterium verken er grønt eller gult, gul gis dersom minst ett delkriterium ikke er grønt og ingen er røde, mens grønn gis når alle delkriterier er oppfylt. For detaljert informasjon om oppnåelsen av hvert delkriterium vises det til Vedlegg C.

I ruteområdet er det stor forskjell på tilgjengelig-heten til Bodø mellom Røst og de øvrige flyplassene. Fra Røst går det fly til Bodø som lander 10:00, og returflyet går 20:25. Første mulighet for forbindelser til Oslo er da 10:30 flyet som lander 12:00 i Oslo, og returflyet går 17:30. Dette gir ikke god nok tid til å ha opphold i Oslo sentrum i minst 6 timer, og hovedstadskriteriet oppnår derfor ikke tilfredsstillende standard. Ankomstidspunktet i Bodø innebærer også at de øvrige kriteriene i beste fall kan oppfylles med tilfredsstillende standard.

De øvrige lufthavnene (utenom Leknes) får tilfreds-stillende standard for tilgang til universitetssykehus. Reisende fra Evenes (Harstad/Narvik), Andøya og Stokmarknes lander i Tromsø 09:50. Dette gir tidligste ankomst på sykehuset 10:00. Flyet fra Svolvær lander 10:00. Derfor får de tilfredsstillende standard på kriteriet tilgang til universitetssykehus. Flyene fra Andøya og Stokmarknes som sikrer videre forbindelser til Oslo gir reisetid over fem timer og dermed tilfredsstillende, men ikke god standard.

Fra Værøy lander helikopteret i Bodø 09:40 og returen går 16:30. Disse tidene gjør dagsreiser utenfor Bodø krevende. Bodø er både stamrute-flyplass, har utvidet helsetilbud og er fylke-sadministrasjonen, men for hovedstadskriteriet og tilgang universitetssykehuset i Tromsø får Værøy mindre tilfredsstillende standard.

Tabell 4-5: Vurdering av transportstandardkriteriene – Lofoten, Vesterålen og Ofoten

	Hovedstad	Stamruteflyplass	Universitetssykehus	Utvidet helsetilbud	Fylkes-administrasjon
Andøya					
Harstad/Narvik					
Stokmarknes					
Svolvær					
Leknes					
Røst					
Værøy					

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

4.6.1 Alternativer til bruk av lokal flyplass

Fra Stokmarknes lufthavn er det i dag om lag 2 timer til Harstad/Narvik lufthavn Evenes og om lag 1,5 timer til Svolvær lufthavn, men da med bruk av ferge.[10] Dette er avstander som er for lange til å sikre brukerne av Stokmarknes lufthavn en tilfreds-stillende transportstandard ved bruk av alternative lufthavner. Dette endrer seg imidlertid med åpningen av E10 Hålogalandsveien i 2029. Nye E10 reduserer reisetiden mellom Stokmarknes og Evenes med cirka 40 minutter, noe som gjør det mulig å gi innbyggerne i influensområdet til Stokmarknes lufthavn en tilfredsstillende transportstandard ved bruk av et tilpasset tilbud ved Evenes.

Når det gjelder Svolvær og Leknes, er kjøretiden mellom lufthavnene på 1 time og 15 minutter. Implikasjonen av dette er at reisende fra Svolvær kunne oppnådd lignede standard ved bruk av Leknes, og motsatt.

4.7 Kapasitet på flyene

Oppfyllelsen av transportstandardkriteriene forteller bare delvis hvorvidt transportbrukerne sikres et tilfredsstillende transporttilbud. Ledig plass på flyene er også en viktig faktor. Vi har derfor sett nærmere på hvilket belegg det i gjennomsnitt er på de aktuelle avgangene gjennom året (Se kapittel 2.6.2 og 2.6.3 for en nærmere beskrivelse av datagrunnlag og metode)

4.7.1 Andøya-Bodø, Andøya-Tromsø, Evenes-Bodø, Evenes-Tromsø

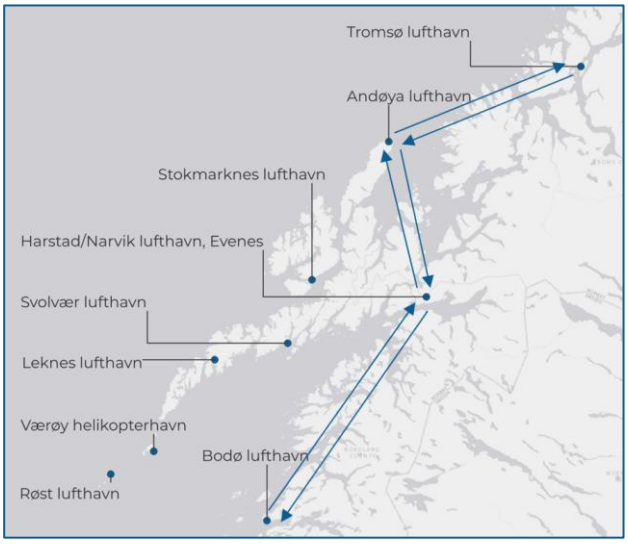
For Andøya-Bodø og Andøya-Tromsø er det stilt et krav om 28 750 seter hver vei for begge ruter samlet. I 2025/26 var det i sum 47 000 passasjerer på de to rutene noe som gir et belegg (pax/setekrav) på 82 prosent. Tilsvarende tall for ruten Evenes-Tromsø er på 52 prosent, mens det er 73 prosent på Evenes-Bodø. Dette indikerer god kapasitet på ruten Evenes-Tromsø, men relativt høyt press på de øvrige ruter.

Flyrutene mellom Andøya, Bodø, Evenes og Tromsø opereres imidlertid med bruk av mellomlandinger (se Figur 4-5). For ruter som opereres med mellomlandinger kan vurdereringer basert på belegg, målt som antall passasjerer delt på setekravet, gi et feilaktig bilde av kapasitets-situasjonen.

Figur 4-6, som inneholder belegg på enkelt-avganger, viser hvordan noen avganger har god kapasitet, mens andre er relativt fulle. Belegget er normalt høyest på strekningene inn mot de største byene, og lavest på delstrekningen mellom Andøya og Evenes.

Tallene viser hvordan pax/setekrav gir et feilaktig bilde av ledig plass på flyene mellom Tromsø og Evenes. Reisende som skal fra Evenes til Tromsø må mellomlande på Andøya, og dermed «konkurrere» med reisende fra Andøya på avgangen til Tromsø. De to avgangen fra Evenes via Andøya til Tromsø har gjennomsnittlig belegg på henholdsvis 74 og 84 prosent, hvilket er vesentlig høyere enn de på 52 prosent som fremkommer av passasjerer delt på setekrav.

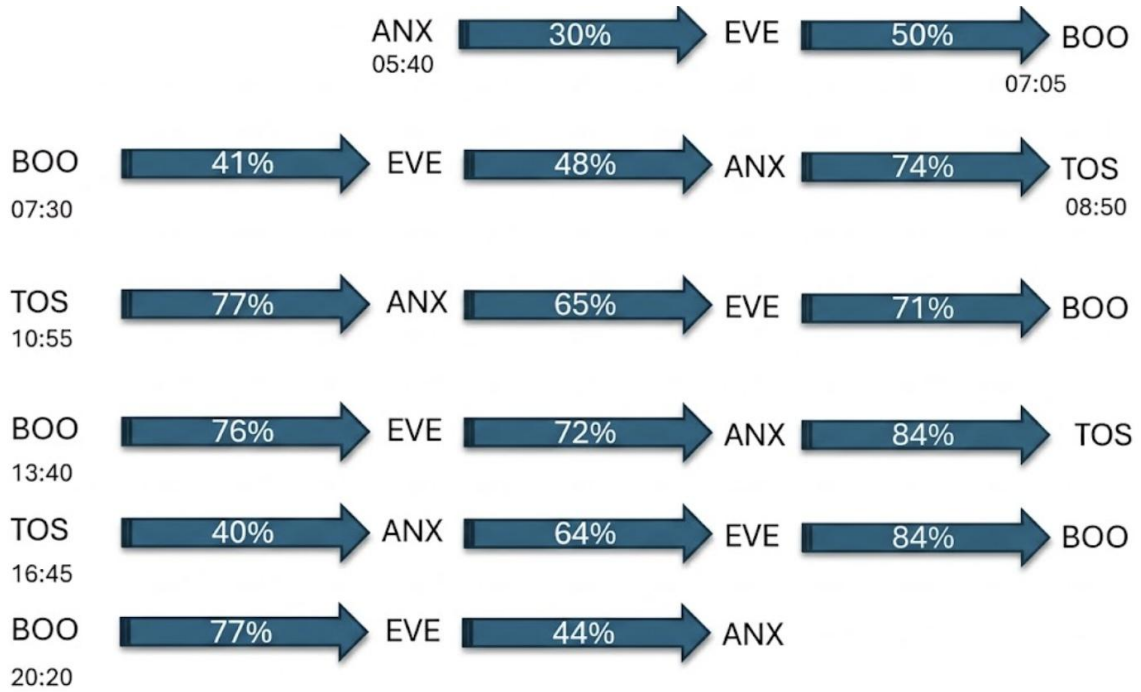
Figur 4-5: Kombinasjonsruten mellom TOS-ANX-EVE-BOO



Illustarsjon: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

[10] Reisetiden til Evenes kan avvike i perioder grunnet byggingen av E10 Hålogalandsveien.

Figur 4-6: Belegg på enkeltavganger Bodø-Evenes-Andøya-Tromsø



Kilde: Avinor. Note: Bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

4.7.2 Stokmarknes-Bodø og Stokmarknes-Tromsø

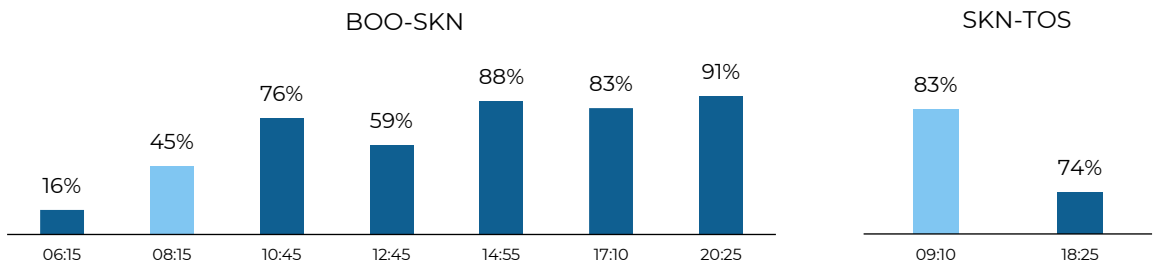
Flytilbudet mellom Stokmarknes og Bodø/Tromsø betjenes av direkteforbindseler til begge byene. Det er to daglige avganger til Tromsø og sju til Bodø.

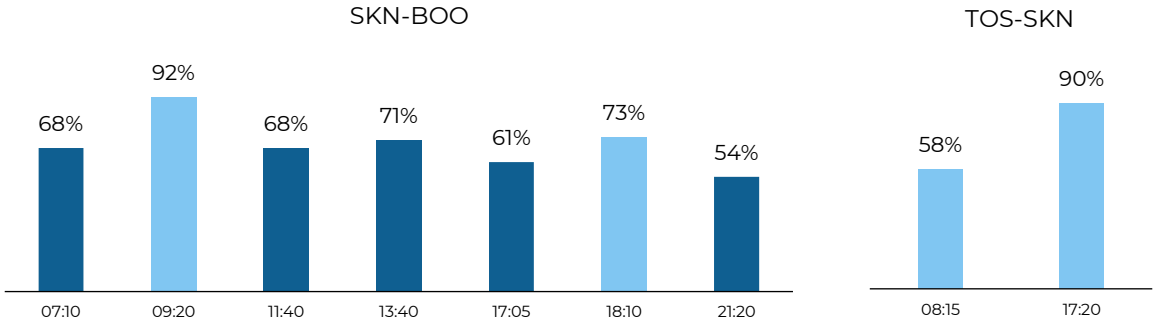
Det gjennomsnittlige belegget, målt som antall passasjerer delt på setekrav, er 67 prosent for Stokmarknes-Bodø og 88 prosent for Stokmarknes-Tromsø. Et snittbelegg på 88 prosent indikerer at det kan være vanskelig å få plass på ønsket flyvning for de som skal mellom Stokmarknes og Tromsø.

For å undersøke kapasitetssituasjonen nærmere har vi sett på belegg på enkeltavganger (kabinfaktor). Tallene vises i Figur 4-7, hvor flyene som går videre, som en del av kombinasjonsruten BOO-SKN-TOS, er markert lysblå.

På Bodø-ruten er presset størst på morgenavgangene til Bodø og ettermiddags-avgangen fra Bodø. Særlig er det høyt belegg på avgangene som kombineres med Tromsø. Til/fra Tromsø er situasjonen den samme som for Bodø, med høyt press på morgenavgangen til Tromsø og ettermiddagsavgangen fra Tromsø. Typisk vil dette være flyvninger som er attraktive for pasienter ved sykehuset i Stokmarknes som skal til dag-behandling/oppfølging ved UNN i Tromsø. Reisende til/fra Tromsø har færre avganger å velge mellom enn reisende til/fra Bodø, og det gjennomsnittlige belegget på ruten er også høyere.

Figur 4-7: Kabinfaktor på fly inn/ut Bodø og Tromsø til Stokmarknes



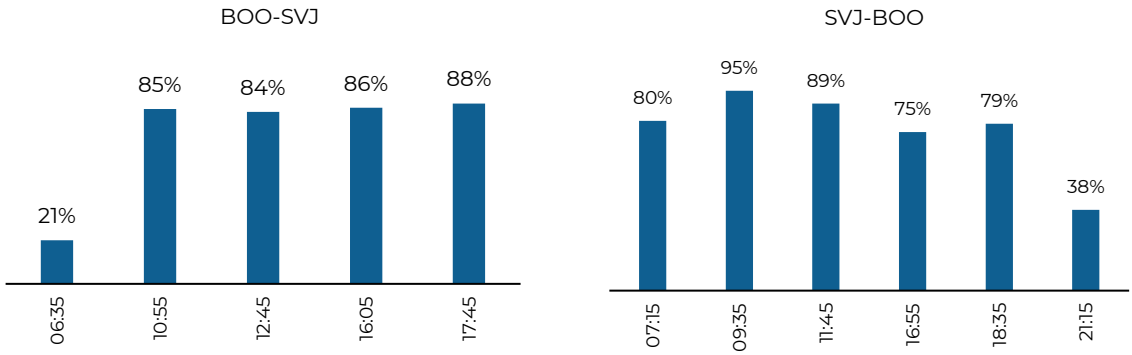


Kilde: Avinor. Note: Bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

4.7.3 Svolvær-Bodø

Svolvær-Bodø betjenes av direkteflygninger og har et gjennomsnittlig belegg på cirka 75 prosent. Det gjennomsnittlige belegget skjuler store variasjoner på enkeltavganger. Flyet som betjener Svolvær overnatter i Bodø. Dette gir både tidlige avganger Bodø-Svolvær og sene avganger Svolvær-Bodø. Som vist i Figur 4-8 har dagens første og dagens siste avgang lavt belegg, noe som trekker ned gjennomsnittlig belegg. Ser man bort fra disse avgangene er det høyt til svært høyt belegg på de resterende flygningene mellom Svolvær og Bodø.

Figur 4-8: Kabinfaktor på enkeltavganger Svolvær-Bodø



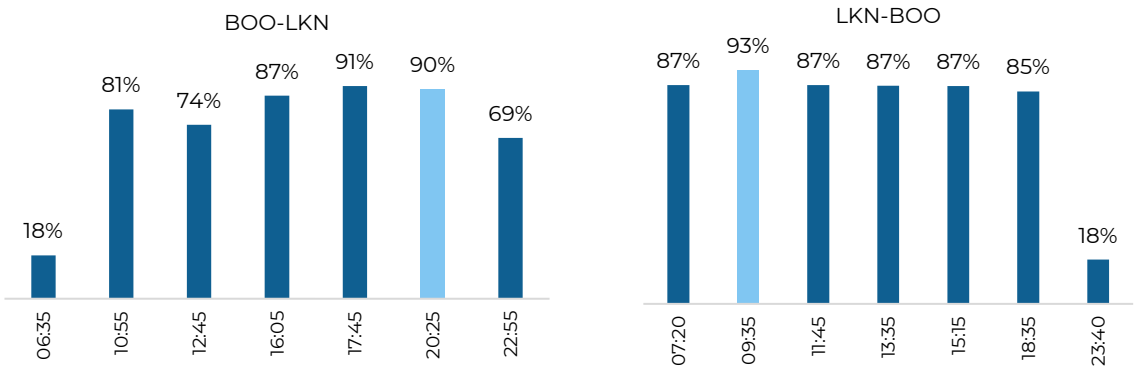
Kilde: Avinor. Note: Bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

4.7.4 Leknes-Bodø og Røst-Bodø

Flyruten mellom Leknes og Bodø betjenes i all hovedsak av direkteruter, med unntak av morgenavgangen Leknes-Bodø som kommer fra Røst og den ene ettermiddagsavgangen Bodø-Leknes som fortsetter videre til Røst. Kabinfaktoren til enkeltavgangene er vist i Figur 4-9 og rutene som kombineres med Røst er vist i lyseblå.

Situasjonen på Leknes ligner situasjonen på Svolvær. Med overnattende fly i Bodø blir det både en morgenavgang Bodø-Leknes og en kveldsavgang Leknes-Bodø med lavt belegg. Utover dette er belegget på avgangene til/fra Leknes høyt til svært høyt. Dette gjelder særlig avgangene som kombineres med Røst.

Figur 4-9: Kabinfaktor på enkeltavganger Leknes-Bodø



Kilde: Avinor. Note: Bearbeidet av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

Rutetilbudet omfatter samtidig en meget tidlig avgang fra Bodø og en meget sen retur fra Leknes. Disse avgangene har svært få passasjerer.

4.7.5 Værøy-Bodø

Værøy til Bodø betjenes av den eneste helikopterruten i FOT-nettverket og betjenes av Lufttransport. Det går et helikopter fra Værøy til Bodø kl. 09:15 og en tilbake til Værøy kl. 16:30. Belegget på strekningen er moderat, om lag 55%.

4.8 Oppsummert om situasjonen i Lofoten, Vesterålen og Ofoten

Lofoten, Vesterålen og Ofoten omfatter flere av de største FOT-rutene i landet, med et betydelig innslag av turistpassasjerer. Leknes var i 2025 den største kortbaneflyplassen i Norge, med om lag 160 000 passasjerer, mens både Stokmarknes og Svolvær hadde mer enn 100 000 passasjerer. Selv om setekravene er økt sammenlignet med forrige kontraktsperiode, er det fortsatt høyt belegg og mange fulle fly på flere ruter. Kapasitets-utfordringene er særlig tydelige ved Svolvær og Leknes, som har høyt gjennomsnittlig belegg, og i Vesterålen, hvor flere ruter har høyt belegg på enkeltavganger.

Rutetilbudet preges også av hvordan flyene disponeres gjennom døgnet. Flere av rutene betjenes dels som direkteflygninger og dels som kombinasjonsruter, der fly går mellom Bodø og Tromsø og mellomlander ved én eller flere lufthavner underveis. Widerøe overnatter alle flyene i Bodø, noe som gir mange tidlige avganger fra Bodø og sene avganger til Bodø. Disse avgangene har få passasjerer fordi reisetidene er lite attraktive og ofte gir begrensede muligheter for videre forbindelser. Det innebærer at det praktiske setetilbudet for reisende i regionen kan sies å være lavere enn hva det formelle setekravet tilsier.

5. Helgeland

Helgeland har fire flyplasser med FOT-ruter til både Bodø og Trondheim. Samtlige ruter opereres av Widerøe. Brønnøysund har en kommersiell rute til Oslo, mens de øvrige flyplassene kun har FOT-ruter. Dette kan endre seg med åpningen av den nye, store lufthavnen i Mo i Rana i 2027. Hvilke tilbud som etableres her kan få store konsekvenser for passasjerutviklingen til FOT-rutene.

5.1 Rutestruktur i Helgeland

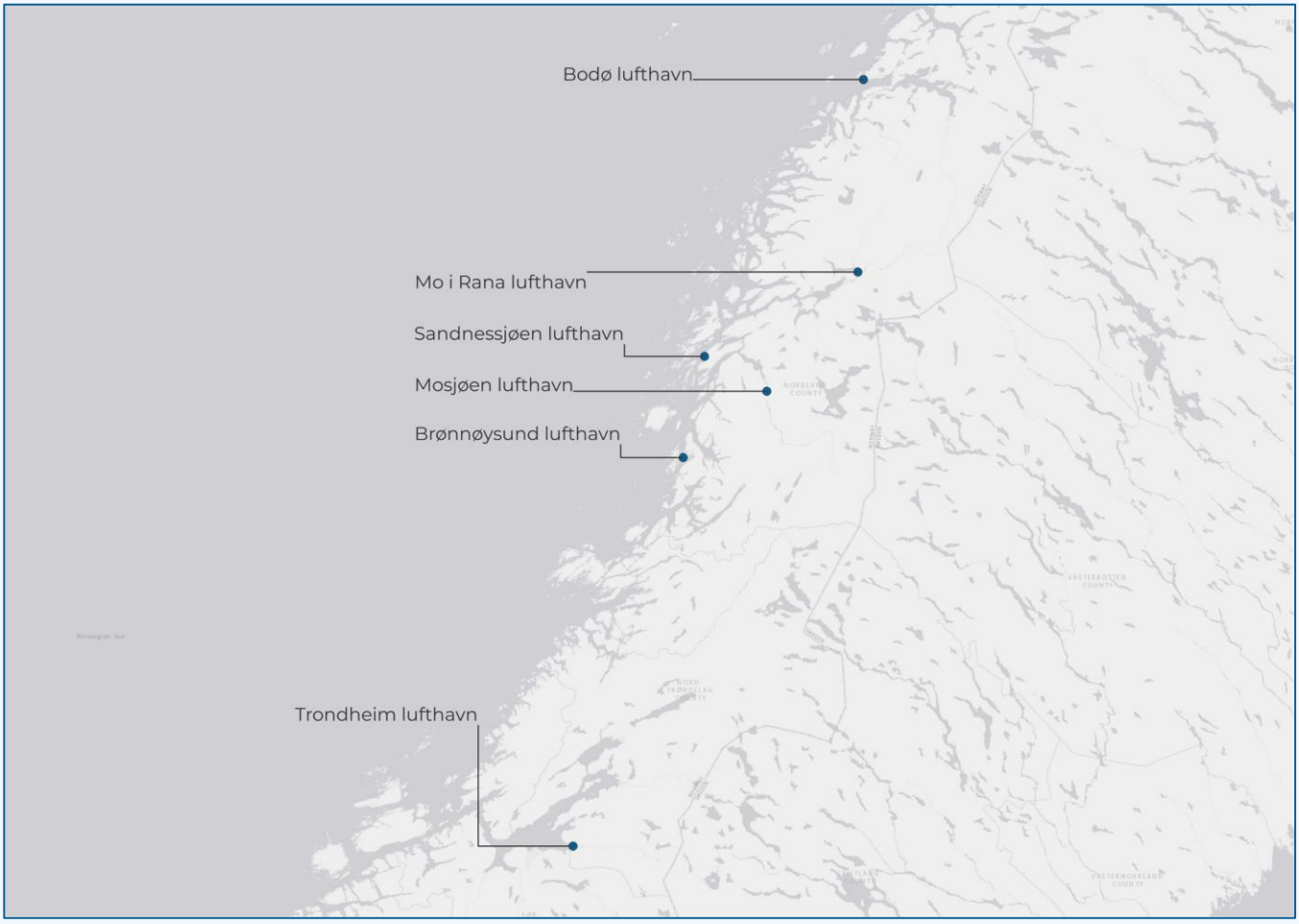
Det er Widerøe som opererer alle FOT-ruter på Helgeland, og Figur 5-2 viser hvordan de har valgt å legge opp tilbudet for å dekke kravene til FOT.

De fire lufthavnene på Helgeland har hver sitt overnattende fly som på morgenen flyr til Trondheim før de returnerer og går videre til Bodø. Dette gjør at de første flyene fra Helgeland lander i Bodø cirka kl. 10:00, og at første mulige ankomst i Tromsø er rundt lunsjtider. Hvilke implikasjoner dette har for transportstandarden diskuteres i kapittel 5.6.

5.1.1 Endringer i rutestruktur og krav før inneværende kontraktsperiode

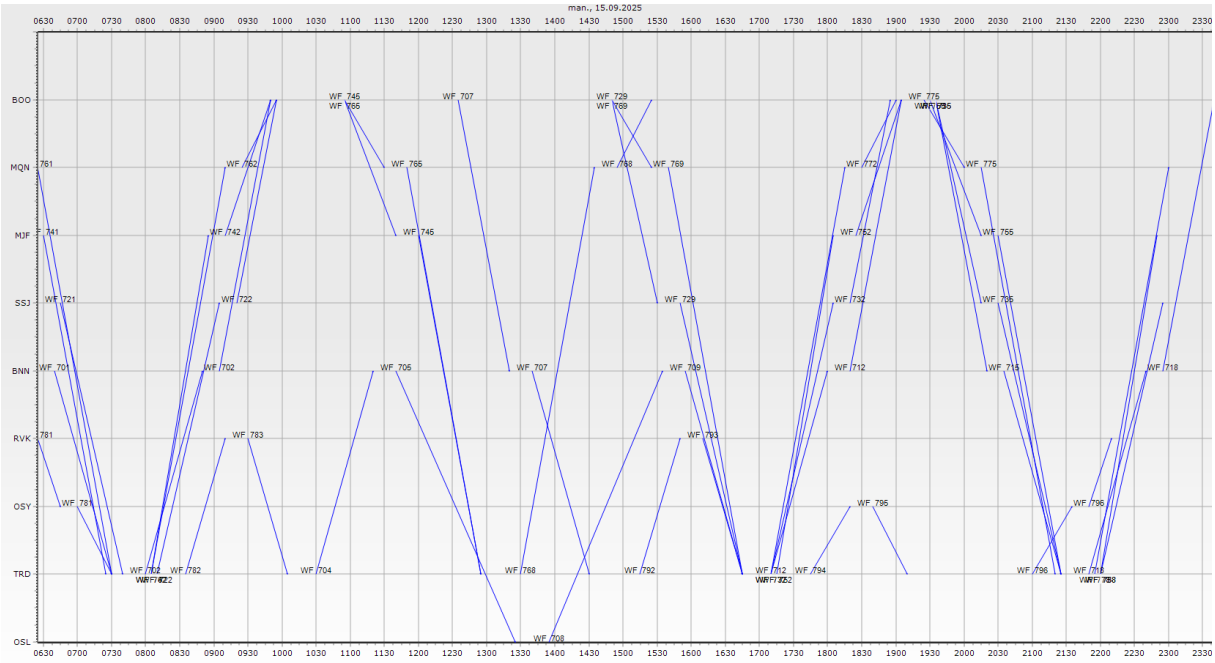
Tabell 5-1 viser minimumskravene for FOT-rutene på Helgeland i nåværende kontraktsperiode (2024-28), og endringer siden forrige (2022-24). Halvparten av FOT-rutene på Helgeland fikk en økning i setekravene, mens kravene til frekvens var uendret. Samlet økte setekravet med 12 500 seter, en 3 prosents økning.

Figur 5-1: Lufthavnene som inngår i ruter for markedsområde Helgeland



Før oppstarten av kontraktsperioden ble tidskravene for flere av rutene til Bodø justert gjennom en tilleggskontrakt signert 15. februar 2024, med virkning fra 1. april 2024. Kravet til første landing i Bodø fra Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana og Mosjøen ble endret fra senest kl. 08.30 til senest kl. 10.00 mandag til fredag.

Figur 5-2: Ruteføring i Helgeland



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på publiserte ruter hos OAG høsten 2025

5.2 Trafikkutvikling på Helgeland

Tabell 5-2 viser utviklingen i antall passasjerer på FOT-rutene på Helgeland. I 2025/26 var passasjertallene på Helgeland klart høyere enn før pandemien, og veksten har særlig kommet etter halveringen av maksimaltakstene fra 2024/25.

Det siste året økte trafikken på alle rutene til og fra Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen. Samlet gikk derimot trafikken på rutene til og fra Brønnøysund noe ned. Nedgangen må ses i sammenheng med at Widerøe fra 31. mars 2025 etablerte en kommersiell direkterute mellom Brønnøysund og Oslo, som har avlastet FOT-ruten til Trondheim for gjennomgangstrafikk til Østlandet.

Tabell 5-1: Minimumskrav og endringer siden forrige kontraktsperiode

	Minimumskrav		**Endringer**	
	Sete	Frekvens	Sete	Frekvens
Brønnøysund-Bodø	41 500	2	4 500	0
Brønnøysund-Trondheim	85 500	3	2 500	0
Mo i Rana-Bodø	71 500	2	500	0
Mo i Rana-Trondheim	82 500	3	0	0
Mosjøen-Bodø	31 000	2	9 500	0
Mosjøen-Trondheim	69 500	2	0	0
Sandnessjøen-Bodø	41 000	2	0	0
Sandnessjøen-Trondheim	59 000	2	0	0

Tabell 5-2: Antall betalende passasjerer, april-mars, Helgeland

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Brønnøysund-Bodø	25,100	14,300	20,600	27,700	24,100	29,000	29,500
Brønnøysund-Trondheim	52,100	27,000	42,600	51,700	51,900	63,900	60,300
Mo i Rana-Bodø	43,500	14,700	25,600	39,000	36,900	39,300	51,100
Mo i Rana-Trondheim	44,500	19,100	29,500	54,400	54,500	54,300	61,400
Mosjøen-Bodø	18,900	9,700	13,800	19,200	20,100	25,500	28,600
Mosjøen-Trondheim	34,900	17,400	26,400	36,200	32,000	38,100	41,600
Sandnessjøen-Bodø	18,400	12,500	16,000	18,400	19,500	32,100	34,600
Sandnessjøen-Trondheim	32,800	18,600	30,300	37,700	37,700	41,700	47,500

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet

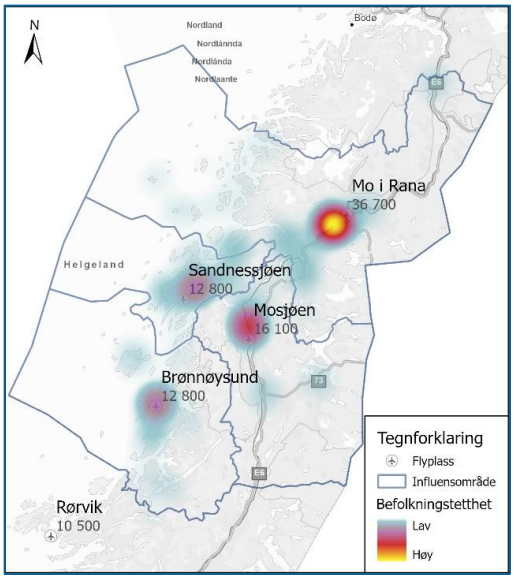
5.3 Influensområder og brukere

Figur 5-3 viser influensområdene til de aktuelle lufthavnene på Helgeland, inkludert en illustrasjon av befolkningstetthet og antall bosatte.

Influensområdet til Mo i Rana er størst, både i utstrekning og i befolkningsgrunnlag, og befolkningsgrunnlaget i influensområdet er konsentrert i området rundt lufthavnen. Også for influensområdene til de øvrige lufthavnene er befolkningen i hovedsakelig konsentrert i et område rundt lufthavnen.

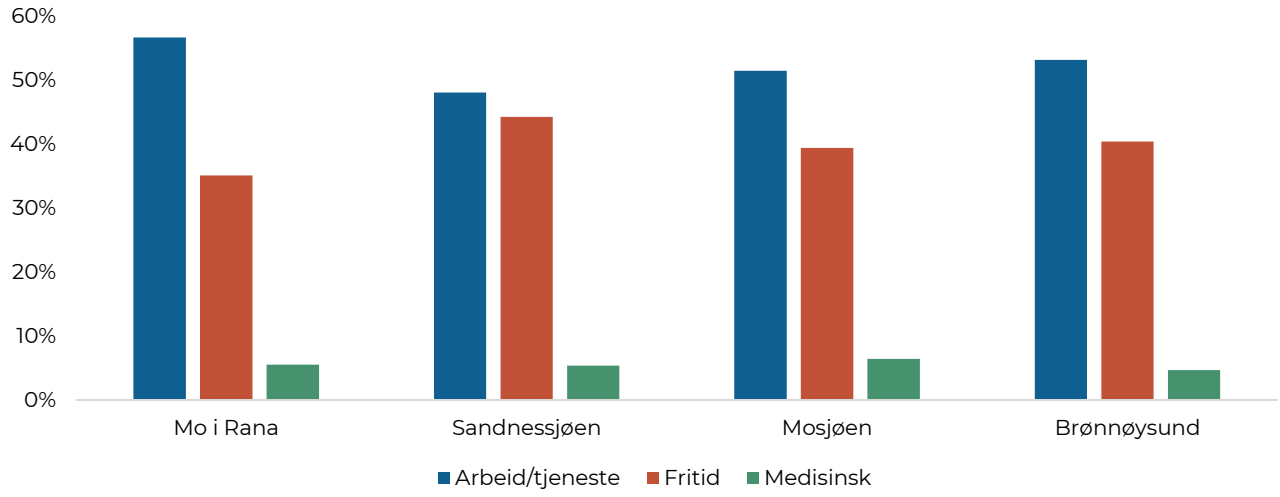
Lufthavnene på Helgeland har noe ulik brukerprofil (Se Figur 5-4). Mo i Rana har høyest andel arbeids- og tjenestereiser. Også ved Mosjøen og Brønnøysund er det en høyere andel arbeids- og tjenestereiser enn fritidsreiser. Ved Sandnessjøen er fordelingen mellom arbeids- og tjenestereiser og fritidsreiser mer jevn. Når det gjelder pasientreiser viser tall fra Helse Nord at det var 18 000 pasientreiser til/fra Helgeland. Av disse gikk 7 500 til Bodø og 5 500 til Tromsø. Av de øvrige gikk de fleste til Trondheim. Helsereiser utgjør imidlertid en liten andel av reisene for alle lufthavnene i området.

Figur 5-3: Influensområder til lufthavner på Helgeland.



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på data fra Avinor reisevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra SSB.

Figur 5-4: Reisehensikt for FOT-ruter ved de aktuelle lufthavnene på Helgeland



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: Basert på datauttak fra Avinors reisevaneundersøkelse.

Tabell 5-3: Prognoser for utvikling i antall betalende passasjerer

Strekning	2025/26	2028/29	2033/34	2028/29	2033/34	Årlig endring (2028-2033)
		Med kommersiell rute til Oslo		Uten kommersiell rute til Oslo		
Brønnøysund – Bodø	29 500	29 300	31 400	30 800	33 000	1,4 %
Brønnøysund – Trondheim	60 300	52 400	54 300	61 500	63 700	0,7 %
Sandnessjøen – Bodø	34 600	33 600	35 000	35 400	36 800	0,8 %
Sandnessjøen – Trondheim	47 500	34 500	36 500	49 100	51 900	1,1 %
Mo i Rana – Bodø	51 100	26 000	26 400	51 600	52 600	0,3 %
Mo i Rana – Trondheim	61 400	19 500	20 700	63 800	68 000	1,2 %
Mosjøen – Bodø	28 600	26 900	28 900	29 600	29 900	1,4 %
Mosjøen - Trondheim	41 600	25 300	25 700	41 900	42 500	0,3 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

5.4 Prognoser for fremtidig trafikk

Det pågår bygging av en ny lufthavn ved Mo i Rana, med planlagt åpning 30. september 2027. Et kommersielt rutetilbud ved den nye lufthavnen kan få stor betydning for den forventede trafikken ved de øvrige lufthavnene, men det er usikkert hvilket rutetilbud som etableres. Vi har derfor utarbeidet to prognoser; en med en kommersiell rute til/fra Oslo etter åpning av lufthavnen og en uten.

Med en kommersiell rute til Oslo forventes en reduksjon i antall passasjerer på samtlige FOT-ruter på Helgeland, i større eller mindre grad. Årsaken er at mange av de reisende som tidligere reiste til Oslo, via enten Trondheim eller Bodø, antas å ville benytte seg av direkteruten. Beregninger foretatt med den nasjonale transportmodellen (NTM6) viser at endringen er størst for ruten Mo i Rana-Trondheim, hvor prognosen tilsier en forventet nedgang i antall passasjerer på 70 prosent fra 2026 til 2027. Også på rutene Mosjøen-Trondheim, Sandnessjøen-Trondheim og Mo i Rana-Bodø kan det forventes en betydelig nedgang i antall passasjerer, på mellom 30-50 prosent. Dette innebærer at antall passasjerer fra og med ny kontraktsperiode vil være vesentlig lavere enn i dag.

Uten kommersiell rute til Oslo forventes det en moderat passasjervekst for alle strekningene fram til perioden 2028/29. Veksten er størst på strekningen Mo i Rana-Trondheim, med en forventet vekst i antall passasjerer på 2 400 fra i dag til 2028/29. Det er forventet lavest vekst mellom Mosjøen og Trondheim, hvor antall passasjerer er

forventet å øke med 300 fra i dag og til oppstart av ny kontraktsperiode.

Uansett utgangspunkt, viser prognosen for den nye kontraktsperioden, det vil si perioden 2028/2029 – 2033/34 kun mindre endringer i antall passasjerer, med en svak positiv passasjervekst på alle de aktuelle rutene. Den prosentvise veksten er størst på strekningene Brønnøysund-Bodø og Mosjøen-Bodø. Dette skyldes først og fremst en positiv historisk passasjerutvikling, som oppveier en svak negativ befolknings- og arbeidsplassutvikling.

Foruten den nye lufthavnen antas infrastrukturen, og dermed reisetiden mellom lufthavnene, å være den samme gjennom prognoseperioden.

5.5 Prisutvikling og prissensitivitet

I Tabell 5-4 har vi inkludert utvalgte nøkkeltall for utviklingen i priser på Helgeland de senere årene.

Prisreduksjonen fra 1. april 2024 medførte at gjennomsnittsprisen i området gikk ned mellom 34 og 43 prosent fra perioden 2023/24 til perioden 2024/25. I driftsåret 2025/26 gikk prisene videre ned med 2,9 prosent.

Fra 2023/2024 til 2024/25 har endring i antall passasjerer vært varierende. Mange av rutene har hatt en vekst på mellom 0 og 26 prosent, mens mellom Sandnessjøen og Bodø var passasjerveksten på 65 prosent. Dette gir beregnede priselastisiteter på mellom 0,0 og -0,5 for strekningene med lav passasjervekst, og på -0,9 for Sandnessjøen-Bodø.

Basert på Tabell 2-8 i kapittel 2.6.4, gir dette en lav priselasisitet for alle strekningene, unntatt Sandnessjøen-Bodø som antas å ha middels prissensitivitet.

Tabell 5-4 Makspriser og gjennomsnittspriser

	2023/24		2024/25		2025/26		Endring i snittpris	
	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	23/24 -24/25	24/25 -25/26
BNN-BOO	1861	1146	952	677	986	626	-41%	-8%
BOO-BNN	1861	1181	952	662	986	648	-44%	-2%
BOO-MQN	1381	990	706	536	731	521	-46%	-3%
MQN-BOO	1381	964	706	526	731	510	-45%	-3%
BOO-MJF	1445	980	839	604	869	585	-38%	-3%
MJF-BOO	1445	999	839	599	869	579	-40%	-3%
BOO-SSJ	1607	1049	822	583	852	571	-44%	-2%
SSJ-BOO	1607	988	822	581	852	570	-41%	-2%
BNN-TRD	1986	1298	1016	746	1,053	731	-43%	-2%
TRD-BNN	1986	1297	1016	767	1,053	750	-41%	-2%
MQN-TRD	2483	1368	1270	891	1,316	890	-35%	0%
TRD-MQN	2483	1450	1270	917	1,316	912	-37%	-1%
MJF-TRD	2194	1201	1122	774	1,162	739	-36%	-4%
TRD-MJF	2194	1206	1122	824	1,162	785	-32%	-5%
SSJ-TRD	2228	1282	1140	784	1,181	767	-39%	-2%
TRD-SSJ	2228	1287	1140	796	1,181	788	-38%	-1%

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet

5.6 Transportstandard på Helgeland

Tabell 5-5 viser hvilken transportstandard som oppnås på Helgeland med dagens rutetilbud. Som forklart i kapittel 2.5 angir fargene samlet måloppnåelse for hvert hovedkriterium: grønn tilsvarer god standard, gul tilsvarer tilfredsstillende standard og rød tilsvarer mindre tilfredsstillende standard. Rød farge gis dersom minst ett delkriterium verken er grønt eller gult, gul gis dersom minst ett delkriterium ikke er grønt og ingen er røde, mens grønn gis når alle delkriterier er oppfylt. For detaljert informasjon om oppnåelsen av hvert delkriterium vises det til Vedlegg C.

Transportbrukerne har i all hovedsak en god transportstandard, målt etter kriteriene. Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana og Mosjøen får tilfredsstillende standard med fly på kriteriene tilgang til universitetssykehus og fylkes-administrasjon. Årsaken er at de ankommer universitetssykehuset i Tromsø etter kl. 10.00. Det samme gjelder ankomsten til fylkes-administrasjonen i Bodø. De sene ankomsttids-punktene innebærer at flytilbudet gir tilfredsstillende, men ikke god, standard på begge kriteriene. Fra Mo i Rana kan man imidlertid ta bil til Bodø på under tre timer, noe som gir god standard for kriteriet fylkesadministrasjon.

5.6.1 Alternativer til bruk av lokal flyplass

Med unntak av Brønnøysund, som ligger om lag 2 timer og 20 minutter fra nærmeste alternative lufthavn, er det relativt korte avstander mellom lufthavnene på Helgeland. Det er 1 time fra Sandnessjøen til Mosjøen med bil, og 1 time og 15 minutter fra Mosjøen til Mo i Rana. For innbyggerne i Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana kan dermed en tilfredsstillende transportstandard også sikres ved bruk av nærmeste alternative lufthavn.

Tabell 5-5: Vurdering av transportstandardkriteriene – Helgeland

	Hovedstad	Stamruteflyplass	Universitetssykehus	Utvidet helsetilbud	Fylkes-administrasjon
Brønnøysund					
Sandnessjøen					
Mo i Rana					
Mosjøen					

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

5.7 Kapasitet på flyene

Oppfyllelsen av transportstandardkriteriene forteller noe om hvorvidt transportbrukerne sikres et tilfredsstillende transporttilbud, men ikke alt. Det er også en viktig forutsetning for transportstandarden at det er plass på flyene. I det følgende gjøres derfor en nærmere vurdering av belegget på de respektive rutene (Se Kapittel 2.6.2 og 2.6.3 for en nærmere beskrivelse av datagrunnlag og metode).

5.7.1 Brønnøysund – Bodø og Brønnøysund – Trondheim

Brønnøysund betjenes av tre daglige rundturer til Bodø og fire rundturer til Trondheim. Ruten til Bodø og ruten til Trondheim hadde et gjennomsnittlig belegg på rundt 70 prosent i 2025/26.

En nærmere gjennomgang av belegg på enkeltavganger (kabinfaktor) viser at det er stor variasjon i hvor fulle flyene er. Mellom Brønnøysund og Bodø er det overordnet god kapasitet og med svært få passasjerer på morgenavgangen fra Bodø. Samtidig er kveldsavgangen fra Bodø relativt full med en gjennomsnittlig kabinfaktor på rundt 80 prosent.

Mellom Brønnøysund og Trondheim er den gjennomsnittlige kabinfaktoren lavere på morgen-avgangene, men over 80 prosent på ettermiddagen.

5.7.2 Sandnessjøen – Bodø og Sandnessjøen – Trondheim

Sandnessjøen betjenes av to daglige rundturer til Bodø og tre daglige rundturer til Trondheim. Ruten til Bodø hadde et gjennomsnittlig belegg på rundt 85 prosent, samtidig hadde ruten til Trondheim et gjennomsnittlig belegg på rundt 80 prosent.

Gjennomgangen av kabinfaktor på enkeltavganger viser at kapasitetsutnyttelsen er særlig høy på ettermiddagsavgangene til og fra Trondheim, med en gjennomsnittlig kabinfaktor på rundt 89 prosent.

5.7.3 Mosjøen – Bodø og Mosjøen – Trondheim

Mosjøen betjenes av to daglige rundturer til Bodø og tre daglige rundturer til Trondheim. Belegget er høyt på rutene mellom Mosjøen og Bodø. Belegget er 89 prosent fra Bodø til Mosjøen og 96 prosent fra Mosjøen til Bodø. For rutene mellom Mosjøen og Trondheim er bildet annerledes, med et belegg på litt under 60 prosent i begge retninger.

Gjennomgangen av kabinfaktor på enkeltavganger viser at enkelte avganger har høy kabinfaktor, særlig rundturen midt på dagen til Trondheim og ettermiddagsavgangen fra Trondheim. Øvrige avganger har lavere kabinfaktor.

5.7.4 Mo i Rana – Bodø og Mo i Rana – Trondheim

Mo i Rana betjenes av tre daglige rundturer til Bodø og fire til Trondheim. På Bodø-ruten er belegget 73 prosent til Mo i Rana og 70 prosent til Bodø. Kabinfaktoren er høyere på morgenavgangen fra Mo i Rana og ettermiddagsavgangene fra Bodø, med over 80 prosent belegg.

På Trondheim-ruten er belegget litt under 70 prosent, mens kabinfaktoren på enkeltavganger er rundt 75 prosent i gjennomsnitt. Kapasitetsutnyttelsen er over 80 prosent samlet sett for formiddagsavgangen fra Mo i Rana og ettermiddags- og kveldsavgangene fra Trondheim.

5.8 Oppsummert om situasjonen i Helgeland

På Helgeland betjenes Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana med FOT-ruter til Bodø og Trondheim. Rutetilbudet sikrer innbyggerne en tilfredsstillende standard, men med bedre forbindelser sørover til Trondheim og Oslo enn nordover til Bodø og Tromsø.

Området skiller seg fra flere av de øvrige ruteområdene ved at det er relativt kort kjøreavstand mellom flere av lufthavnene, med unntak av Brønnøysund, som ligger om lag 2 timer og 20 minutter fra nærmeste alternative lufthavn. Det er ellers korte avstander mellom lufthavnene, med om lag én times kjøretid mellom Sandnessjøen og Mosjøen, og om lag 1 time og 15 minutter fra Mosjøen til Mo i Rana.

De korte avstandene innebærer at flere av lufthavnene på Helgeland i praksis har overlappende passasjergrunnlag. Reisende fra enkelte deler av regionen kan derfor i noen tilfeller benytte en annen lufthavn enn den lokale, særlig dersom den alternative lufthavnen har et bedre rutetilbud, høyere frekvens eller bedre forbindelser videre.

I 2027 åpner den nye store lufthavnen i Mo i Rana. Dette vil kunne endre flytilbudet på Helgeland og påvirke reisemønsteret ved flere av lufthavnene i området. Et bedre tilbud fra Mo i Rana, særlig dersom det etableres kommersielle ruter til Oslo, kan gjøre at flere reisende velger Mo i Rana fremfor andre lufthavner.

Utformingen av de kommende FOT-rutene på Helgeland bør derfor ses i sammenheng med utviklingen av rutetilbudet ved den nye lufthavnen i Mo i Rana.

6. Trøndelag

I Trøndelag går det FOT-ruter mellom Trondheim og lufthavnene i Namsos og Rørvik.

6.1 Rutestruktur i Trøndelag

Flyplassene i Trøndelag betjenes i dag med to daglige rundturer mellom Namsos og Trondheim og tre daglige rundturer mellom Rørvik og Trondheim. Morgen- og kveldsavgangene betjenes for begge lufthavnene samlet. På morgenen (06:30) begynner flyet i Rørvik før det mellomlander i Namsos og fortsetter til Værnes. På kvelden (21:00) flyr flyet fra Trondheim før det mellomlander på Namsos og fortsetter til Rørvik. De øvrige avgangene er direkteruter.

6.1.1 Endringer i rutestruktur og krav før inneværende kontraktsperiode

Se Tabell 6-1 for minimumskrav i nåværende kontraktsperiode (2024-28), og endringer siden forrige (2022-24). I den inneværende kontrakts-perioden ble det stilt krav til noen flere seter på ruten Rørvik-Trondheim. Kravene til frekvens på begge ruter og til antall seter på Namsos-ruten ble holdt uendret.

Tabell 6-1: Minimumskrav og endringer siden forrige kontraktsperiode

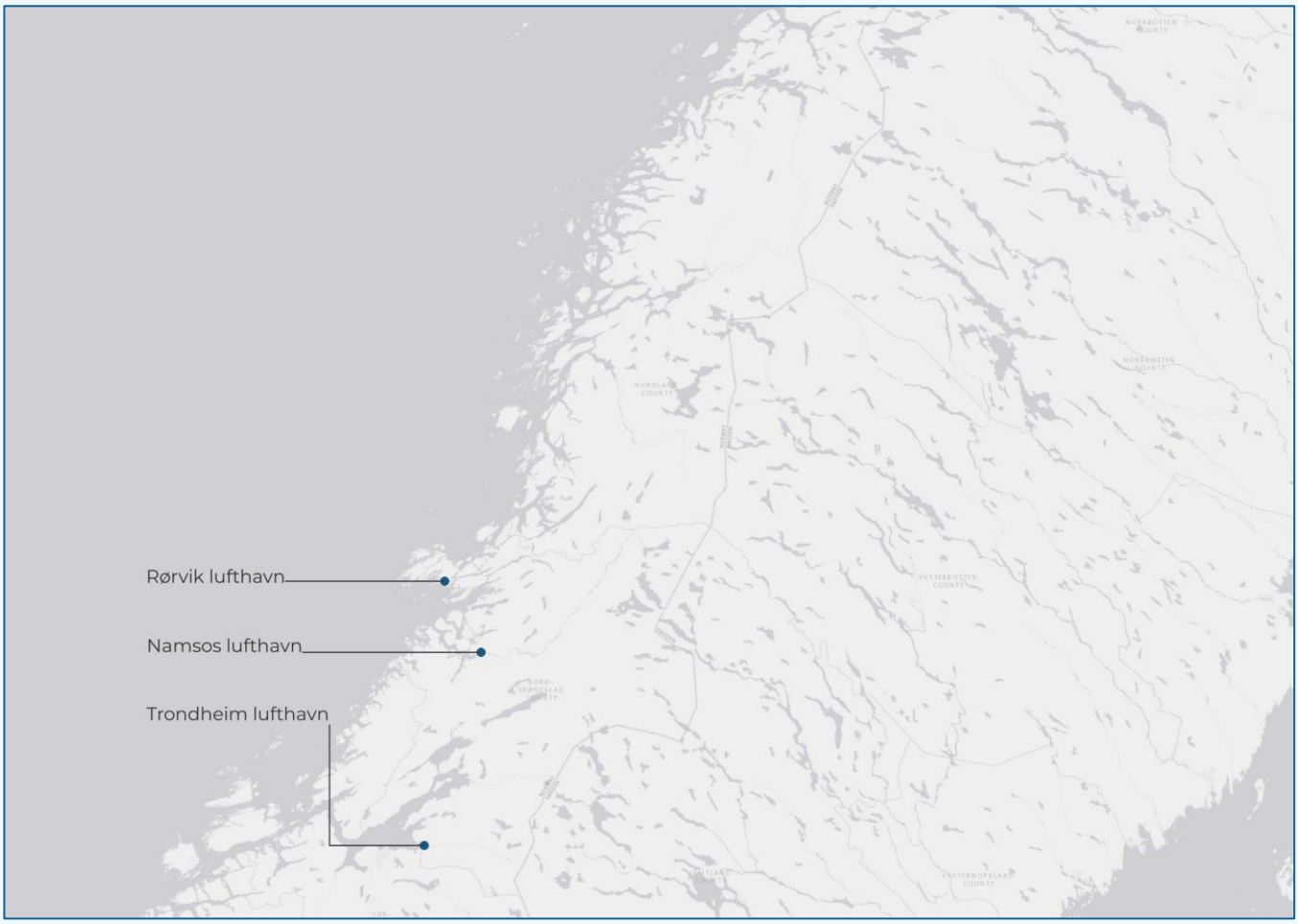
	Minimumskrav		**Endringer**	
	Sete	Frekvens	Sete	Frekvens
Trondheim-Rørvik	54 000	2	4 000	0
Trondheim-Namsos	41 500	2	0	0

Kilde: Samferdselsdepartementet

6.2 Trafikkutvikling i Trøndelag

Tabell 6-2 viser utviklingen i antall betalende passasjerer på FOT-rutene i Nord-Trøndelag. Samlet har passasjertallene økt tydelig etter inngangen til ny kontraktsperiode og halveringen av maksimaltakstene. Fra 2023/24 til 2025/26 økte trafikken på de to rutene samlet med 27 prosent. Utviklingen tyder på at prisnedgangen har bidratt

Figur 6-1 Lufthavnene som inngår i ruter for markedsområde Nord-Trøndelag



Illustrasjon: Oslo Economics/Norconsult/Gravity Consult. Kartgrunnlag: ESRI og Kartverket

til økt etterspørsel, selv om veksten også må ses i sammenheng med den generelle trafikkutviklingen etter pandemien.

Bak den samlede veksten er det særlig Rørvik som skiller seg ut. Ruten har hatt en vekst på om lag 27 prosent sammenlignet med 2019/20, og passasjertallene har økt med 24 prosent etter prisnedgangen. Veksten har kommet samtidig som setekravet er økt med 4 000 seter i ny kontraktsperiode.

Tabell 6-2: Antall betalende passasjerer, april-mars, Nord-Trøndelag

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Trondheim-Rørvik	33,000	18,500	30,200	34,500	33,900	39,200	42,000
Trondheim-Namsos	21,200	9,500	14,800	16,400	16,600	19,700	22,100

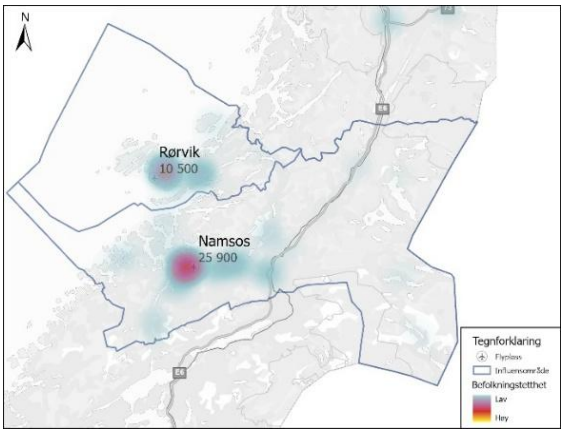
Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet

Namsos har hatt en flatere utvikling over perioden. I 2025/26 ligger passasjertallet bare om lag 4 prosent over nivået før pandemien. Samtidig har ruten hatt en tydelig økning etter prisnedgangen, med en vekst på 33 prosent fra 2023/24 til 2025/26.

6.3 Influensområder og brukere

Figur 6-2 viser et kart over influensområdene til de aktuelle lufthavnene i Nord-Trøndelag, inkludert en illustrasjon av befolkningstetthet og antall bosatte.

Figur 6-2: Influensområder til lufthavner på Helgeland.

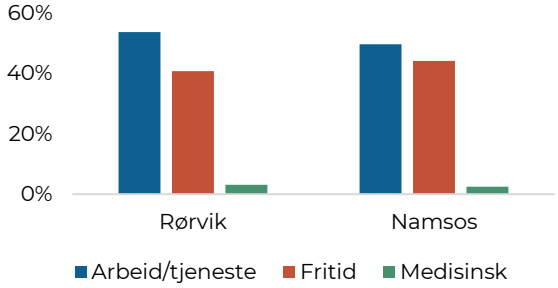


Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.
Note: Basert på data fra Avinor reisevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra SSB

Influensområdet til Namsos er størst, både i utstrekning og i befolkningsgrunnlag. Befolkningsgrunnlaget i influensområdet er konsentrert i området rundt lufthavnen. Også for influensområdene til Rørvik er befolkningen i hovedsakelig konsentrert i et område nært lufthavnen.

Litt over halvparten av reisene med FOT-rutene i Trøndelag er arbeids- og tjenestereiser og litt under halvparten er fritidsreiser (Se Figur 6-3). Andelen arbeids- og tjenestereiser er noe høyere på reiser fra Rørvik enn fra Namsos. Pasientreiser utgjør en liten andel av reisene.

Figur 6-3: Reisehensikt for FOT-ruter ved de aktuelle lufthavnene i Nord-Trøndelag.



Kilde: Oslo Economics, Gravity Consult og Norconsult.
Note: Basert på datauttak fra Avinors reisevaneundersøkelse

6.4 Prognoser for fremtidig trafikk

Med de forutsetningene som er lagt til grunn, viser prognosene for Trøndelag en svak nedgang i antall passasjerer i kommende kontraktsperiode for strekningen Namsos-Trondheim, og en vekst i antall passasjerer for strekningen Rørvik-Trondheim begge hovedsakelig drevet av historisk passasjerutvikling.

Vi har lagt til grunn at det ikke gjøres større endringer i infrastrukturen i perioden som kan tenkes å påvirke transportetterspørselen. I beregningene har vi ikke tatt hensyn til at reisetiden med bil til Værnes og Trondheim vil kortes med om lag 9 minutter som følge av ny vei mellom Åsen og Kvithammar, med planlagt åpning

mot slutten av 2026, og ny vei mellom Værnes og Ranheim, med planlagt åpning i 2031. Dette kan føre til overført trafikk fra Namsos til Værnes.

Prognosen må derfor ses på som et øvre estimat for trafikken på Namsos-ruten

Tabell 6-3: Prognoser for utvikling i antall betalende passasjerer

Strekning	2025/26	2028/29	2033/24	Årlig endring (2028-2033)
Namsos – Trondheim	22 100	21 600	21 000	-0,6 %
Rørvik – Trondheim	42 000	43 600	46 300	1,2 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

6.4.1 Prisutvikling og prissensitivitet

Tabell 6-4 viser utviklingen i prisene på FOT-rutene, fra året før halveringen av maksimaltakstene og frem til i dag. Mellom driftsåret april 2023 til mars 2024 og april 2024 til mars 2025 gikk gjennomsnittsprisen i Trøndelag ned med 40 prosent samlet sett. Prisen gikk ytterligere ned 0,8 prosent i driftsåret april 2025 til mars 2026.

Veksten i antall trafikanter har vært henholdsvis 19 prosent for Namsos-Trondheim og 16 prosent for Rørvik-Trondheim. Dette gir en beregnet priselastisitet på -0,3 for begge strekningene, hvilket er relativt lavt. Området antas dermed å ha lav prissensitivitet, det vil si at endringer i pris påvirker antall passasjerer i liten grad.

Tabell 6-4 Makspriser og gjennomsnittspriser

	2023/24		2024/25		2025/26		Endring i snittpris	
	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	Makspris	Snittpris	23/24 -24/25	24/25 -25/26
RVK-TRD	1624	1002	831	580	861	581	-42%	0%
TRD-RVK	1624	1009	831	586	861	571	-42%	-2%
OSY-TRD	1462	912	748	534	775	531	-41%	-1%
TRD-OSY	1462	886	748	531	775	536	-40%	1%

Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet

6.5 Transportstandard i Trøndelag

Tabell 6-5 viser hvilken transportstandard brukerne av lufthavnene i Nord-Trøndelag har som følge av dagens rutetilbud. Som forklart i kapittel 2.5 angir fargene samlet måloppnåelse for hvert hoved-kriterium: grønn tilsvarer god standard, gul tilsvarer tilfredsstillende standard og rød tilsvarer mindre tilfredsstillende standard. Rød farge gis dersom minst ett delkriterium verken er grønt eller gult, gul gis dersom minst ett delkriterium ikke er grønt og ingen er røde, mens grønn gis når alle delkriterier er oppfylt. For detaljert informasjon om oppnåelsen av hvert delkriterium vises det til Vedlegg C. I Trøndelag oppnår begge flyplassene god standard.

6.5.1 Alternativer til bruk av lokal flyplass

Fra Namsos tar det cirka 2,5 timer å kjøre til Værnes med bil. Forbedringer på E6 i Trøndelag gjør reisetiden kortere, blant annet med åpning av E6 Åsen-Stjørdal. Namsos kan allerede oppnå tilfredsstillende transportstandard uten FOT, men en bedre forbindelse til Værnes vil kunne gjøre tilbudet enda bedre.

Tabell 6-5: Transportstandard i Trøndelag

	Hovedstad	Stamruteflyplass	Universitets-sykehus	Utvidet helsetilbud	Fylkes-administrasjon
Namsos					
Rørvik					

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult

6.6 Belegg

Målt som antall passasjerer delt på antall seter er belegget rundt 50 prosent for Namsos og litt over 75 prosent for Rørvik.

En nærmere gjennomgang av kabinfaktor på enkeltavganger viser likevel store variasjoner mellom avgangene. Dette gjelder særlig de kombinerte morgen- og kveldsavgangene, der Namsos og Rørvik deler samme setekapasitet. På morgenavgangen fra Namsos til Trondheim/Værnes er kabinfaktoren 89 prosent. På kveldsavgangen fra Trondheim/Værnes mot Namsos er kabinfaktoren over 80 prosent.

6.7 Oppsummert om situasjonen i Trøndelag

I Trøndelag betjenes Namsos og Rørvik med FOT-ruter til Trondheim. Dagens rutetilbud gir innbyggerne en god transportstandard, men det er enkelte kapasitetsutfordringer på avganger som betjener begge lufthavnene.

Kapasitetsutfordringen gjelder særlig kombinasjonsrutene morgen og kveld, der Namsos og Rørvik deler samme setekapasitet. For reisende fra Namsos er morgenavgangen i praksis den eneste aktuelle avgangen for å gjennomføre en dagreise til Trondheim. Reisende fra Namsos som ikke får plass på morgenflyet, må i realiteten vente til neste avgang, som går etter klokken 18:45. Det gjør at kapasitetsutnyttelsen på enkeltavganger har større betydning for det reelle rutetilbudet enn det gjennomsnittlige belegget for Namsos-ruten alene tilsier.

For Namsos må flytilbudet ses i sammenheng med alternative reisemuligheter via Trondheim lufthavn Værnes. Fra Namsos tar det om lag 2,5 timer å kjøre til Værnes med bil. Forbedringer på E6 i Trøndelag, blant annet åpningen av E6 Åsen-Stjørdal, bidrar til kortere reisetid og gjør Værnes mer tilgjengelig som alternativ lufthavn. Dette gjør det relevant å vurdere om innbyggerne i Namsos kan oppnå en tilfredsstillende transportstandard også uten en egen FOT-rute til Trondheim, som diskuteres nærmere i Kapitel 10.

Rørvik skiller seg fra Namsos ved at avstanden til alternative lufthavner er mindre gunstig, og ved at dagens utfordring i større grad handler om kapasitet på enkelte avganger.

7. Miljøhensyn og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly

I dette kapittelet vurderer vi om insentiver, utover allerede eksisterende klima- og miljøbestemmelser, bør tas inn i kontraktene for å redusere utslipp. Både muligheten for innfasing av null- og lavutslippsteknologi og økt bruk av bærekraftig flydrivstoff blir vurdert.

7.1 Miljøhensyn i offentlige anskaffelser

Krav om ivaretakelse av klima- og miljøhensyn ble innført i det generelle anskaffelsesregelverket fra 2017. Etter § 5 i anskaffelsesloven skal statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til redusert miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant (Anskaffelsesloven, 2017). Imidlertid må oppdragsgiver vurdere for den enkelte anskaffelse hvilke krav som er hensiktsmessige å stille. Da klima- og miljøkrav kan medføre høyere innkjøpspriser og økte transaksjonskostnader, er det ønskelig at oppdragsgiver konsentrerer seg om sektorer og områder der det er store miljøgevinster å hente.

Anskaffelse av FOT-ruter er unntatt det generelle anskaffelsesregelverket, og gjøres etter EU-forordning 1008/2008 og Forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (Forskrift om lufttransporttjenester i EØS, 2011). Forordningen legger ingen begrensninger på muligheten til å stille klima- og miljøkrav, men per dags dato har ikke denne type krav blitt stilt ved anskaffelsen av FOT-rutene.

Selv om det ikke stilles klima- og miljøkrav, oppfordres operatører som ønsker å trafikkere FOT rutene, til å se på muligheter for å ta i bruk null- og lavutslippsfly. Dersom dette blir aktuelt i løpet av kontraktsperioden, skal operatøren gå i dialog med Samferdselsdepartementet, i tråd med konkurransegrunnlaget for anskaffelsen av regionale ruteflygninger i perioden 1. april 2024 til 31. oktober 2027/2028. Dialogen skal avdekke hvordan det kan gjøres, og om det bør gjøres, sett opp mot andre virkemiddel for å fremme null- og lavutslippsfly (Samferdselsdepartementet, 2023).

I tillegg til oppfordringen om å vurdere bruk av null- og lavutslippsfly etterspurte Samferdselsdepartementet ved den forrige anskaffelsen mer informasjon om flyrutenes CO_2-utslipp. Det ble stilt krav om rapportering av CO_2-utslipp og drivstoffbruk per rute. Tallene viser at for driftsåret 2025/26 (april-mars) var de samlede utslippene til FOT-rutene i Nord-Norge på 47 619 CO_2-ekvivialenter. Til sammenligning var de samlede klimagassutslippene fra innenriks luftfart i 2023 på 1,2 millioner tonn CO_2-ekvivalenter (SSB, 2025).

7.2 Eksisterende klima- og miljøbestemmelser for luftfarten

Både nasjonalt og internasjonalt er det innført reguleringer som enten direkte eller indirekte har til hensikt å redusere luftfartens innvirkning på klima og miljø. I det følgende beskriver vi kort de viktigste tiltakene i regi av EU og nasjonale myndigheter.

7.2.1 EUs kvotesystem

Store deler av utslippene fra norsk luftfart er kvotepliktige og inngår i EUs kvotehandelssystem (EU ETS). 90 prosent av innenriks luftfart er dekket av dette kvotehandelssystemet. Luftfartsaktiviteter som ikke omfattes av kvotene, omtales i Klimakvoteforskriftens § 1-4. Det inkluderer blant annet flygninger som utføres innenfor rammen av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) på ruter innenfor fjerntliggende regioner, eller på ruter hvor tilbudt kapasitet ikke overstiger 50 000 seter per år (Klimakvoteforskriften § 1-4, 2004). De fleste flygningene på FOT-rutene i Nord-Norge er ikke-kvotepliktige, som følge av at de fleste rutene enten har en tilbudt kapasitet under 50 000 seter per år eller går til/fra fjerntliggende regioner.

Kvotesystemet innebærer at det for hvert år settes et tak på CO_2-ekvivalenter som kan slippes ut. Under dette taket kjøper og leverer industrien klimakvoter, og dermed skapes et marked og en pris på CO_2. Taket reduseres over tid, slik at også utslippene reduseres. Fra 2026 er vederlagsfrie kvoter faset ut, der alle klimakvotene for luftfart auksjoneres bort. Færre kvoter øker prisene for CO_2 og gjør det isolert sett relativt mer lønnsomt å redusere utslipp fremfor å kjøpe klimakvoter. Luftfartsaktører som har kvotepliktig virksomhet,

står dermed overfor et bedriftsøkonomisk insentiv til å redusere sin utslipp.

7.2.2 Avgifter

I tillegg til EU ETS ilegges innenriks luftfart CO_2-avgift på fossilt flydrivstoff. Dette gjelder både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige aktører. I 2025 var avgiften på 1,77 kroner per liter for innenriks kvotepliktig luftfart, mens den for annen innenriks luftfart lå på 3,58 kroner. Fra 2026 er kvotepliktige aktører fritatt CO_2-avgift, mens for annen luftfart har avgiften økt til 4,18 kroner (Finansdepartementet, 2026). Dette tilsvarer 1 639 kroner per tonn CO_2. Med Klimaplanen 2020–2021 vedtok Stortinget som mål at den samlede karbonprisen (avgift pluss kvotepris) skal økes til rundt 2 000 kroner per tonn CO_2 i 2030, målt i faste 2020-kroner (Meld. St. 13 (2020-2021)).

Flypassasjeravgiften er en særavgift på flyreiser og ble innført 1. juni 2016. Alle avganger fra norske lufthavner ilegges avgiften, som fra 1. januar 2026 er på 61 kroner (eksklusive mva.) per passasjer med sluttdestinasjon i Europa og 350 kroner (eksklusive mva.) utenfor Europa (Prop. 1 LS (2025-2026)). Flypassasjeravgiften er en fiskal avgift, som først og fremst skal skaffe staten inntekter. Avgiften kan likevel ha en utslippsreduserende effekt da billettpriser virker etterspørselsdempende.

7.2.3 Omsetningskrav for biodrivstoff

Norge var i 2020 det første landet i verden som innførte et omsetningskrav for avansert biodrivstoff (SAF). Kravet innebærer at drivstoffleverandørene skal innblande i gjennomsnitt 0,5 prosent avansert biodrivstoff, målt som andel av total mengde drivstoff omsatt per år. At kravet gjelder alt flydrivstoff som selges i løpet av ett år, gir fleksibilitet og muligheter for å oppfylle kravet på den mest kostnadseffektive måten (Transportøkonomisk institutt, 2022).

Grunnet de kjemiske og fysiske egenskapene til SAF kan det blandes med fossilt flydrivstoff uten å foreta vesentlige endringer i motorer eller infrastruktur. Dagens flymotorer er sertifisert for opptil 50 prosent innblanding av SAF. Økt bruk av SAF kan være et viktig virkemiddel for å redusere de samlede klimagassutslippene fra luftfarten (Transportøkonomisk institutt, 2022).

I oktober 2023 vedtok EU omsetningskrav for luftfart med forordningen ReFuelEU Aviation. Den stiller krav om innblanding av 2 prosent SAF fra 2025. Innblandingskravet er volumbasert og økes trinnvis hvert femte år fram til 2050, hvor kravet vil være på 70 prosent. Etter neste justering, i 2030, vil kravet være på 6 prosent (EU, 2025).

I Norge arbeider regjeringen med å innlemme ReFuelEU Aviation i norsk regelverk så raskt som mulig. I mellomtiden økte det nasjonale omsetningskravet til 2 prosent fra 1. januar 2025, slik at Norge har samme nivå som EU-landene (Klima- og miljødepartementet, 2025).

7.3 Tilgjengelig null- og lavutslippsteknologi

«Nullutslipp» og «lavutslipp» er definert som teknologier eller løsninger der førstnevnte ikke har direkte utslipp av klimagasser og eksos ved bruk, og sistnevnte har vesentlig utslippsreduksjon sammenlignet med konvensjonell teknologi. Bærekraftig flydrivstoff (SAF) inngår ikke i definisjonen av null- og lavutslippsteknologi (Samferdselsdepartementet, 2023).

Flere land, deriblant Norge, har etablert insentiver for utvikling av null- og lavutslippsteknologi til bruk i luftfarten. Eksempler på slike tiltak er regulering, avgiftsfastsettelse, utøvelse av statlig eierskap i Avinor og offentlige innkjøp (Meld. St. 14 (2023 2024)). Per i dag har Avinor en kortsiktig plan (frem mot 2030) om tilrettelegging for null- og lavutslippsluftfartøy (Avinor, 2023). Planen omfatter utvikling av ladeinfrastruktur, pilotering av teknologi og videre kartlegging av hydrogen til bruk i luftfarten.

I forbindelse med denne planen har Avinor og Luftfartstilsynet inngått en samarbeidsavtale om etablering av Norge som en internasjonal testarena for null- og lavutslippsfly (Avinor, u.d.). Avtalen innebærer at Avinor skal tilrettelegge og tilby infrastruktur, luftrom og tilgang til energi, mens Luftfartstilsynet skal sørge for nødvendig regulatorisk tilrettelegging. Som en del av denne satsingen, gjennomførte Bistrow Group 8. august 2025 første ruteflygning med helelektrisk fly i Norge. Flygningen ble utført med flytypen ALIA, som har kapasitet til inntil fem passasjerer på strekningen mellom Stavanger og Bergen (NRK, 2025; BETA, u.d.). Avinor og Luftfartstilsynet har siden inngått en avtale med Bristow Group og den amerikanske flyprodusenten Electra om et nytt testprosjekt som bygger videre på dette. Prosjektet skal teste hybridelektriske fly med svært korte krav til start og landing, ned mot 50 meter. Testingen er forventet å starte i 2027 (Avinor, 2026).

Andre tiltak rettet mot null- og lavutslippsfly gjennomføres blant annet gjennom statlige tilskuddsordninger, som Enova, Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Siva. Enova og Forskningsrådet har til sammen tildelt 103 millioner kroner til utviklingen av verdens første

batterielektriske sjøfly, Noemi, som skal utvikles av Elfly Gruppen. En mindre, fjernstyrt prototype av Noemi ble testet utenfor Tønsberg i juni 2025 (Elbilforeningen, 2025).

7.3.1 Status og forventninger fremover

I forbindelse med utredningen av statens kjøp av regionale ruteflygninger i Sør-Norge i 2025 foretok Oslo Economics og Norconsult en gjennomgang av status for utviklingen av ulike teknologier for null- og lavutslippsfly. Konklusjonen var at nullutslippsfly ikke ville være tilgjengelige til bruk ved neste avtaleperiode i Sør-Norge, som er fra november 2027, til oktober 2031 (Oslo Economics, 2025).

Hvilken type energi framtidens fly vil bruke, er fremdeles usikkert. Infrastrukturen må fortsatt bygges ut, og mange selskaper befinner seg ennå i utforskingsfasen. Tidlige indikasjoner tyder på at de første flyene som blir egnet for regionale ruter, ikke vil være helelektriske, men heller kombinere batteriteknologi med en annen energikilde for å oppnå tilstrekkelig rekkevidde. For regionale ruter er ofte ikke rutedistansen den begrensende faktoren, men krav om reserver.

Overordnet er det to energikilder som kan kombineres med batterier: flybensin eller hydrogen. Det svenske selskapet Heart Aerospace utvikler et 30-seters fly, ES-30, som skal fly inntil 200 km på ren elektrisitet, med en reservekapasitet på 600 km ved bruk av flybensin. Heart Aerospace har nå gjennomført den første flyvningen med sitt helelektriske demonstrasjonsfly X1, og planlegger for kommersiell drift av E#-30 flyet fra 2031. Flyet vil kunne benytte rullebaner på 1 100 meter, hvilket gjør det uaktuelt for mange av lufthavnene i Nord-Norge.

Hydrogen kan også kombineres med batterier for å skape effektive fremdriftssystemer. Det britiske selskapet ZeroAvia utvikler ZA600, en 600 kW hydrogenelektrisk motor beregnet på fly med 9-19 passasjerer. I januar 2023 gjennomførte selskapet første testflygning med motoren, montert på et 19-seters Dornier 228-fly (ZeroAvia, 2023). Systemet var opprinnelig planlagt å være i full drift innen 2027, med Cessna Grand Caravan som første kommersielle plattform (Perry, 2025). Selskapet kunngjorde imidlertid i januar 2026 at det kutter om lag halvparten av arbeidsstyrken etter en mislykket finansieringsrunde. Som følge av dette er flere deler av utviklingsløpet forskjøvet, og det er betydelig usikkerhet knyttet til når systemet vil være klart til bruk (FlightGlobal, 2026).

Selv om prosjekter innen null- og lavutslippsfly ser ut til å gjøre fremskritt, er det også flere med utfordringer. Et eksempel er samarbeidet mellom Rolls Royce, Tecnam og Widerøe om å utvikle et 9 seters elektrifisert fly. Prosjektet ble stoppet i 2023 på grunn av kort batterilevetid (NRK, 2023). Widerøe Zero, datterselskapet til Widerøe, har imidlertid signert en intensjonsavtale for inntil 50 elektriske helikopterfly fra Eve Air Mobility (EVE, 2023).

Gitt status og forventninger fremover, er konklusjonen den samme denne gangen som ved den forrige utredningen. Det vil ikke være aktuelt å ta i bruk null- og lavutslippsfly ved oppstart av neste avtaleperiode. Utviklingen det siste året, med ytterligere forsinkelser i ulike testprogrammer illustrerer at det fortsatt er betydelig usikkerhet knyttet til når teknologien vil være tilgjengelig.

Nord-Norge har også særtrekk som ytterligere kan komplisere innfasingen av null- og lavutslippsfly. Arktiske driftsforhold, med lave temperaturer, ising og krevende vær, stiller ekstra krav til flymateriell utover det som gjelder i sørlige deler av Norge og Europa. Dette er en mulig barriere som foreløpig er lite utforsket. I lys av dette har tilskuddsordningen Arktis 2030 bevilget fem millioner kroner til et konsortium bestående av blant andre UiT og Bodø Lufthavnutvikling. Samarbeidet har som mål å legge til rette for grønn luftfart på det nordnorske kortbanenettet (UiT, 2024). Arktis 2030 er en fylkeskommunal tilskuddsordning med mål om å bidra til at ny kunnskap, teknologi og/eller kompetanse om nordområdene tas i bruk. (Troms fylkeskommune, 2026)

7.4 Mulige krav/tiltak for å ivareta klima- og miljøhensyn i FOT-rutene

Gitt at gjeldende rutetilbud i stor grad ønskes opprettholdt eller oppskalert, kan utslipp fra luftfarten reduseres på to måter, grovt sett. Enten ved at mer miljøvennlig drivstoff erstatter drivstoffet som i dag anvendes på eksisterende materiell, eller ved at dagens materiell erstattes av materiell som gir lavere utslipp. Utover de generelle kravene og reguleringene i luftfartssektoren, og på bakgrunn av mulighetsrommet beskrevet i foregående delkapittel, peker det seg ut tre tiltak for å redusere utslippene i FOT rutene:

- økt innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF)
- bidra i utviklingen av null- og lavutslippsfly
- teknologinøytralt krav om maksimale utslipp

I det videre diskuteres de mulige tiltakene.

7.4.1 Økt innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF)

Kravet til innblanding av SAF er i dag på 2 prosent, og vil øke trinnvis hvert femte år frem til 2050, hvor kravet vil være på 70 prosent. Etter neste justering, i 2030, vil kravet være på 6 prosent. Et alternativ for å redusere utslippene til FOT-rutene er å stille strengere krav til rutenes bruk av SAF enn det som følger av det generelle omsetningskravet.

Særkrav til innblanding av SAF ble vurdert, men ikke anbefalt i forkant av den forrige konkurransen om regionale flyruter. Den gang ble det trukket frem at særkrav til FOT-rutene kan innebære at infrastrukturen på lufthavnene må tilrettelegges for leveranser, lagring og tanking av SAF. Videre ble det påpekt at dersom FOT-rutene pålegges et høyere innblandingskrav, uten at omsetningskravet for leverandørene av drivstoff endres, vil netto utslipp kunne øke. Dette skyldes at det kan bli rasjonelt for leverandørene å omdistribuere SAF, slik at FOT-rutene får mer og de kommersielle får mindre. Samtidig vil det å frakte SAF til lufthavner med regionale flyruter kunne medføre høyere utslipp gjennom økt transport.

Mekanismer for økt bruk av SAF

Siden den forrige utredningen har det imidlertid blitt utviklet systemer som gjør det mulig å kjøpe SAF – og dermed bidra til økt SAF-forbruk – uten at SAF tankes på den aktuelle flyvningen. Dette gjøres gjennom Book and Claim-systemet. Det er denne mekanismen Forsvaret anvender når de har forpliktet seg til å kjøpe biodrivstoff som dekker 15 prosent av drivstofforbruket til deres tjenestereiser frem til 2028 (Forsvaret, 2024). Kostbare investeringer i infrastruktur er derfor ikke nødvendig. Det er mulig å innføre mekanismer som sørger for at økt bruk av SAF på de regionale ruteflygningene ikke går på bekostning av SAF brukt på ordinære kommersielle ruter.

Dersom Samferdselsdepartementet ønsker å få ned utslippene til de regionale flyrutene gjennom økt bruk av SAF, kan et alternativ være lignende avtaler som den Forsvaret har inngått. Analogien til Forsvarets anskaffelse vil være at Samferdselsdepartementet selv kjøper SAF tilsvarende en gitt prosent av drivstofforbruket på rutene de anskaffer. Som beskrevet i kapittel 8.1, har departementet nå en detaljert oversikt over hvor mye drivstoff som forbrukes på FOT-rutene.

Alternativt kan Samferdselsdepartementet pålegge selskapene å kjøpe SAF tilsvarende en gitt andel av deres drivstofforbruk. Dette vil imidlertid gjøre det dyrere for staten å oppnå utslippsreduksjonen. Operatørenes kompensasjon bestemmes grovt sett av avviket mellom forventede kostnader og forventede inntekter på rutene. Den økte kostnaden fra økt bruk av SAF, vil – alt annet likt – gi et direkte utslag i økt behov for kompensasjon.

Kostnader ved økt bruk av SAF

SAF er vesentlig dyrere enn fossilt flydrivstoff på grunn av høye produksjonskostnader og det faktum at det enda er et knapphetsgode. I 2024 utgjorde produksjonen av SAF 0,5 prosent av det globale forbruket av flydrivstoff, og etterspørselen vil øke i takt med økte omsetningskrav i EU (EASA, 2025).

SAF kan være biobasert eller syntetisk. Biobaserte flydrivstoff produseres av biomasse, som for eksempel brukt matolje og avfall fra slakt, industri og skogbruk. En sentral utfordring er tilgang på biomasse til en akseptabel kostnad. Biomasse brukes allerede til en rekke andre formål, og tilgangen i det kommersielle markedet er naturlig begrenset. Syntetisk flydrivstoff, også omtalt som elektrofuels, kan fremstilles av hydrogen og CO_2. Denne drivstoffproduksjonen krever imidlertid store mengder elektrisitet. I tillegg må en effektivt kunne fange og gjenbruke CO_2 fra enten luften eller industriprosesser (Avinor, et al., 2021).

Prisene fluktuerer, men prisen på biobasert SAF har i det senere ligget på tre til fem ganger prisen av fossilt flydrivstoff (Jet A-1). Økningen av kvoteprisen og CO_2-avgiften i årene fremover vil redusere merkostnaden av SAF, alt annet likt. Samtidig er den fremtidige prisen på SAF usikker og avhenger i stor grad av den teknologiske utviklingen og utviklingen i etterspørsel. Slik kontraktene er utformet i dag, bærer operatørene risikoen for fluktuasjoner i drivstoffprisene. Med store svingninger i prisen på SAF vil selskapene trolig kreve et betydelig påslag for å bære risikoen.

Den økte kostnaden for staten ved å legge kravet på operatørene heller enn å bære kostnaden direkte, kan forsvares om det bidrar til å fremskynde en større omstilling av luftfarten. Vi ser imidlertid ikke at dette er tilfellet da det per nå ikke finnes mer drivstoffgjerrige maskiner som kan anvendes på de regionale ruteflygningene i Nord-Norge.

Vi vurderer derfor ikke at det bør stilles særkrav til bruk av SAF gjennom anskaffelsene av FOT-ruter. Om Samferdselsdepartementet ønsker å redusere utslippene til FOT-rutene gjennom bruk av SAF som går utover det generelle omsetningskravet, vurderer vi det som mer effektivt om Samferdsels-departementet selv finansierer kjøp av SAF gjennom *book and claim-systemet*.

7.4.2 Bidra i utviklingen av lav- og nullutslippsfly

Som beskrevet i kapittel 7.3, pågår det utviklingsprosjekter for nye lav- og nullutslippsfly, som på sikt kan være aktuelle på regionale flyruter i Norge, og flere statlige initiativer er på plass for å fremme utviklingen. Regjeringen ønsker å bruke innkjøpsmakten i staten til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for en mer klimavennlig luftfart, men teknologien vil ikke være moden til bruk ved oppstart av den neste kontraktsperioden.

Vi vurderer derfor at man gjennom anskaffelsen av FOT-ruter ikke vil kunne bidra til utviklingen av null- og lavutslippsfly, utover de eksisterende initiativene. Departementet bør imidlertid, som ved den forrige anskaffelsen, oppfordre operatørene til å utforske mulighetene for bruk av null- og lavutslippsteknologi. Hvordan dette ble gjort, er omtalt i kapittel 8.1.

7.4.3 Teknologinøytralt krav om maksimale utslipp

Å fastsette krav om bestemte utslippsreduksjoner er et virkemiddel som kan benyttes for å redusere utslipp. Dette gjøres eksempelvis ved offentlige anskaffelser av kjøretøy. For FOT-rutene kunne det blitt stilt krav om maksimale utslipp totalt, per flyvning eller per setekilometer, eller stilt krav om en viss årlig reduksjon i utslipp. Så lenge krav retter seg mot utslipp – og dermed er teknologinøytralt – vil de enkelte aktørene ha fleksibilitet til å møte kravet på den måten som for dem er mest effektiv. Dette åpner også for konkurranse om å finne effektive løsninger.

Imidlertid er det en del faktorer som begrenser mulighetsrommet til aktørene og dermed hvor hensiktsmessig det er å stille krav om bestemte maksimalutslipp. Lav- og nullutslippsteknologi i form av egnede elektrifiserte fly vil ikke være tilgjengelige for neste avtaleperiode, som beskrevet i kapittel 7.3, og særkrav til innblanding av SAF vurderes ikke som hensiktsmessig, som beskrevet i kapittel 7.4.1. Oppsummert er det derfor vår vurdering at tiden ikke er moden for å stille krav om bestemte maksimalutslipp for FOT-rutene.

7.5 Anbefaling om miljø-hensyn og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly

Basert på denne gjennomgangen er det vår vurdering at det ikke finnes egnede insentiver utover allerede eksisterende klima- og miljø-bestemmelser som bør tas inn i kontraktene for å redusere utslipp, fase inn ny teknologi og/eller øke bruk av bærekraftig flydrivstoff. Teknologien er per i dag for umoden, og kostnaden ved å pålegge operatørene av FOT-rutene særkrav til bruk av SAF er for høy. Om Samferdselsdepartementet ønsker å redusere utslippene til FOT-rutene gjennom bruk av SAF som går utover det generelle omsetnings-kravet, vurderer vi det som mer effektivt om Samferdselsdepartementet selv finansierer kjøp av SAF gjennom *book and claim-systemet*.

8. Tiltak for å fremme konkurranse og forhandlingsevne

I dette kapittelet diskuteres hvordan staten kan innrette konkurransen om FOT-rutene for å begrense statens utgifter sett hen til målene med konkurransen. Mulige tiltak for å legge til rette for mer virksom konkurranse diskuteres.

8.1 Innsikt fra tidligere arbeid

I september 2025 ble utredningen av statens kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge publisert. Den inneholdt de samme vurderinger av hvordan staten kan innrette konkurransen om FOT-rutene for å begrense statens utgifter sett hen til målene med konkurransen (Oslo Economics, 2025), og beskrev blant annet:

- Det rettslige rammeverket for FOT-rutene
- Konkurransesituasjonen i dag
- Inngangsbarrierer og utfordringer knyttet til å få økt konkurranse
- Mulige tiltak for å legge til rette for virksom konkurranse
- Mulige tiltak for å unngå overkompensasjon
- Andre tiltak som kan begrense statens utgifter

De fleste av disse vurderingene er relevante også for statens kjøp av regionale flyruter i Nord-Norge. Vurderingene oppsummeres derfor kort i det videre før vi diskuterer et mulig grep som gjelder Nord-Norge spesielt. Grepet som diskuteres er å endre på inndelingen av rutepakker.

I tillegg vurderer vi betydningen av at Widerøe Ground Handling, som er en del av Widerøe, er enetilbyder av bakke- og handlingtjenester ved flere av lufthavnene i Nord-Norge. Dette kan potensielt være problematisk for konkurransesituasjonen, og er noe vi beskriver nærmere i Vedlegg C.

8.2 Konkurransesituasjonen

I konkurransen om FOT-rutene som ble gjennomført i 2023, kom det inn tilbud fra to leverandører, DAT og Widerøe, på tre av ruteområdene i Nord-Norge:

- Lakselv-Tromsø
- Andøya-Bodø og Andøya-Tromsø

DAT er et dansk/litauisk flyselskap som drifter en rekke regionale flyruter i Danmark, Norge, Italia og Tyskland. I Norge opererer selskapet i dag FOT-rutene Stord-Oslo, Florø-Oslo og Røros-Oslo i Sør-Norge, og selskapet flyr mellom Ørland og Oslo og mellom Ørland og Evenes etter avtale med Forsvaret. DAT flyr i tillegg enkelte kommersielle ruter. DATs flåte består av ulike turbopropfly fra ATR og jetfly fra Airbus. Det er ATR-flyene som brukes til å betjene FOT-rutene i Norge.

Widerøe er Skandinavias største regionale flyselskap og flyr til 49 destinasjoner i Norge og Europa. Widerøe ble kjøpt opp av Norwegian i 2024. Selskapets merkevare består, men er nå en del av Norwegian-konsernet. I Nord-Norge opererer selskapet i dag alle de regionale FOT-flyrutene. Flåten til Widerøe består av 45 turboprop De Havilland Dash 8 fly og 3 Embraer jetlfy. Av modellene som benyttes på kortbanenettet, Dash 8 100/200 med 39 seter, har selskapet i dag 26 fly.

- Harstad/Narvik-Bodø og Harstad/Narvik-Tromsø

På helikopterruten Værøy-Bodø kom det inn tilbud fra fire leverandører: Heli-Team, Arctic Aviation, Airlift og Lufttransport. På alle de andre rute-områdene i Nord-Norge kom det kun inn tilbud fra Widerøe.

Vi legger til grunn at de samme leverandørene vil være aktuelle tilbydere i en ny konkurranse om FOT-ruter i Nord-Norge. I tillegg kan det være andre aktuelle leverandører. I Europa opereres FOT-ruter blant annet av store selskap som Finnair og Air France, men det er også selskaper som mer eller mindre spesialiserer seg på regionale ruter, som Amapola Flyg og Jonair (Oslo Economics, 2025). Det er imidlertid svært få selskaper som har fly av typen Dash 8-100/200, som egner seg for det norske kortbanenettet. I Europa i dag er det kun selskapene Air Greenland (8 stk.), Icelandair (3 stk.), SATA Azores Airlines (2 stk.) og Olympic Air (1 stk.) som har Dash 8-100/200 i sin flåte.[11]

Norwegian-gruppen har mulighet til å by på alle rutene i Nord-Norge etter at de kjøpte opp Widerøe. Norwegian har store fly som kan brukes på ruter som betjener lufthavner med lange rullebaner og tilstrekkelig passasjergrunnlag. Det

[11] https://avioradar.net/en/dehavilland-dash-in-european-airlines-today/

gir også godt grunnlag for å utnytte nettverket av kommersielle ruter og FOT-ruter.

DAT har flytyper som kan operere på rullebaner med 1199 meters lengde, og er dermed en aktuell tilbyder for deler av FOT-rutetilbudet i Nord-Norge. SAS har tilstedeværelse i Nord-Norge med kommersielle ruter på de største flyplassene, men har ikke flytyper som egner seg for de fleste av FOT-rutene. I samarbeid med for eksempel DAT vil likevel SAS kunne være en relevant tilbyder på deler av FOT-rutetilbudet.

Vi vurderer det som mindre sannsynlig at det er andre leverandører som vil ønske å operere FOT-ruter i Nord-Norge.

Kort tid fra tildeling av kontrakt til oppstart av operasjonen, gjør det krevende for nye aktører å anskaffe slike fly og sikre de nødvendige godkjenninger. Det norske kortbanenettet er dermed en begrensning for å oppnå sterk konkurranse om FOT-rutene. Måten rutepakkene inndeles på har dermed stor betydning for hva slags konkurranse som er mulig å oppnå. Om det er mulig å etablere flere rutepakker som ikke er avhengig bruk av Dash 8-100/200-fly, vil det være lettere å oppnå konkurranse. Dette beskriver vi nærmere nedenfor.

8.3 Mulighetene for å forbedre konkurranse-situasjonen

Statens vederlag for FOT-rutene påvirkes i stor grad av konkurransesituasjonen i anskaffelsen. Dersom flere operatører har reell mulighet til å levere tilbud, øker sannsynligheten for lavere kompensasjons-krav. På de regionale flyrutene i Nord-Norge er konkurransesituasjonen imidlertid krevende. Mange av lufthavnene har korte rullebaner og krevende værforhold og topologiske forhold gir store begrensninger i hva slags flytyper som kan brukes. Dette gjør at det er få operatører har kapasitet, materiell og operasjonell erfaring til å konkurrere om hele eller store deler av rutenettet.

I inneværende kontraktsperiode er det Widerøe som opererer alle FOT-rutene i Nord-Norge, med unntak av helikopterruten Værøy–Bodø. I konkurransen mottok Samferdselsdepartementet tilbud fra både Widerøe og DAT på enkelte ruteområder, mens øvrige ruteområder i hovedsak ble avklart gjennom forhandlinger. Dette illustrerer at det finnes en viss konkurranse om enkelte ruter, men at konkurransen er begrenset og særlig sårbar i de delene av markedet der operasjonen krever fly som er egnet for kortbanenettet i Nord-Norge.

I vår utredning av de regionale flyrutene i Sør-Norge (Oslo Economics, 2025) peker vi på fem faktorer som gjør det krevende å oppnå nyetableringer og økt konkurranse mot den etablerte aktøren i delmarkeder:

- Materiell og etablering
- Tidsperspektiv
- Teknologiskifte
- Stordriftsfordeler
- Informasjonsskjevhet

Et moment som ikke ble diskutert i Sør-Norge-utredningen er hvilken betydning det har for konkurransen at Widerøe Ground Handling (WGH), som er en del av Widerøe-konsernet, er enetilbyder av bakke- og handlingtjenester på en rekke mindre lufthavner som betjener FOT-ruter. Dette diskuteres nærmere i Vedlegg C.

Uansett er det begrenset hva staten kan gjøre for å oppnå mer konkurranse om FOT-rutene i Nord-Norge på kort sikt, særlig for rutene som betjener lufthavner med korte rullebaner. Med lengre kontraktsperioder og lengre tid fra tildeling til oppstart av kontrakten, vil det gjøre det lettere å tiltrekke seg nye leverandører til konkurransen. Mulighetene for å inngå lange kontrakter begrenses imidlertid av EU-forordning 1008/2008, der det oppgis at tidsrommet kan være *inntil fem år* dersom forpliktelsen om offentlig tjenesteyting er pålagt for en rute som betjener lufthavner i fjerntliggende regioner.

Mulighetene på kort sikt ligger primært i hvordan ulike deler av ruteproduksjonen kan inndeles i pakker som kan gi mer attraktive kombinasjoner for nye aktører, noe vi kommer nærmere inn på i neste delkapittel. I tillegg er det mulig å se nærmere på hvordan risiko kan fordeles mellom staten og leverandører. Hvis staten overtar større deler av risikoen for forhold som leverandøren uansett ikke kan kontrollere, vil det kunne resultere i lavere risikopåslag i tilbudene fra leverandørene.

På lengre sikt er det flere mulige tiltak som kan gi bedre konkurranse om de regionale rutene i Nord-Norge. Noen av de mest relevante tiltakene å se på er endret lufthavnstruktur og mulighetene for å forlenge rullebaner ved de lufthavnene som fortsatt skal betjenes i det langsiktige rutetilbudet. Det er imidlertid grep som kan gjøres allerede nå som kan være på rett vei, blant annet ved å samle mest mulig trafikk i kombinasjoner som ikke trenger flytyper for korte rullebaner. Det vil også være fornuftig å gjøre grep som støtter opp om det kommersielle tilbudet ved blant annet Evenes og den nye lufthavnen ved Mo i Rana. Enkelte steder kan et statlig kjøpt rutetilbud fra én lufthavn

begrense fremveksten av nye kommersielle tilbud fra en nærliggende lufthavn. Med et langsiktig mål om at mest mulig av trafikken kan drives kommersielt, bør den type statlig kjøp begrenses så mye som mulig om det ikke er strengt nødvendig for å opprettholde en tilfredsstillende transportstandard. Dette kommer vi tilbake til i effektiviseringsalternativet vårt i kapittel 10.

8.4 Rutepakker som kan fremme konkurranse

Utforming av rutepakker er et av de viktigste virkemidlene for å påvirke konkurransen. Store rutepakker kan gi operatøren mulighet til å utnytte fly og mannskap mer effektivt, fordele faste kostnader over flere ruter og kombinere FOT-ruter med kommersielle ruter. Dette kan redusere kostnadene og dermed statens tilskuddsbehov. Samtidig kan for store pakker gjøre det krevende for mindre eller nye operatører å delta, fordi de må stille med betydelig kapasitet fra kontraktsstart.

Skalafordelene av å kunne operere flere ruter sammen vil avhenge av hva slags flytyper trafikken innad i pakken betinger. Skalafordelene vil først og fremst oppstå dersom det er mulig å oppnå en mer effektiv utnyttelse av operatørens materiell (Oslo Economics, 2025). I tillegg kan det være synergier på inntektssiden av å kombinere en FOT-rute med andre ruter som operatøren allerede betjener.

Hensynet til effektiv utnyttelse av flymateriell, og det at det er dels store begrensninger i tilgangen på visse flytyper som egner seg for det norske kortbanenettet, gjør at rutene bør kombineres i pakker som ikke bare tar hensyn geografisk fordeling, men også tar hensyn til behovet for sammensetning av flymateriell for å drive trafikken. Jo bedre mulighetene er for å bruke ulike flytyper til operasjonen, jo lettere vil det være å få flere tilbydere på banen.

Samferdselsdepartementets erfaringer med tidligere anskaffelser gir innsikt i hvordan operatørene priser ulike kombinasjoner av ruter. Det er verdt å merke seg at prisene ved de ulike kombinasjonene ikke nødvendigvis bare reflekterer kostnadsvirkningene, men kan også inneholde et element av at leverandør venter mindre konkurranse om enkelte deler av trafikken og at dermed er muligheter for å oppnå høyere priser. Det kan derfor være et element av taktisk prising, i tillegg til at det finnes mulige synergier.

8.4.1 Kombinasjoner av ruter

Utformingen av rutepakker har betydning både for konkurransen i anskaffelsen og for statens tilskuddsbehov. Tilbudene på dagens kontrakter viser at kombinasjoner av ruter kan gi betydelige reduksjoner i tilskuddsbehovet sammenlignet med tildeling av enkeltruter. I dagens FOT-kontrakter i Nord-Norge ble samlet tilskuddsbehov redusert fra om lag 9,3 mrd. kroner ved separate ruter til om lag 7,4 mrd. kroner gjennom valgte rutekombinasjoner. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 20 prosent, eller om lag 411 mill. kroner per år.

Samtidig viser erfaringene at rabattene varierer betydelig mellom ruteområder. På ruter som bare kan opereres med kortbanefly, særlig i Finnmark og Lofoten/Vesterålen, er oppnådd rabatt relativt lav. På ruter med lengre rullebaner og større fleksibilitet i flymateriell er rabattene høyere. Dette tyder på at kombinasjoner kan redusere kostnader, men at effekten avhenger av om rutene gir reelle produksjonsmessige fordeler og om flere operatører faktisk kan konkurrere om pakken.

Ved neste utlysning bør rutekombinasjonene derfor utformes med sikte på å legge til rette for at flere operatører kan by på flere rutekombinasjoner. Dette kan oppnås gjennom å utarbeide rute-kombinasjoner som gir fleksibilitet i bruk av ulike flytyper og som legger til rette for å utnytte skala-fordeler. For ruter til eller fra korte rullebaner, hvor det i praksis er få aktuelle flytyper og mulige tilbydere, kan større geografisk sammenhengende pakker være hensiktsmessig for å sikre effektiv drift. Samtidig er det sannsynlig at det bare kommer inn tilbud fra én leverandør på disse rutene, og dermed blir Samferdselsdepartementets forhandlinger med leverandøren om tilbudet viktig for å redusere det statlige vederlaget.

For ruter med lengre rullebaner bør det vurderes kombinasjoner på tvers av dagens geografiske ruteområder, slik at aktører uten etablert aktivitet i Nord-Norge kan oppnå tilstrekkelig produksjons-volum og redusere negative skalaeffekter ved etablering.

Vi vurderer det som at det for store deler av rutetilbudet i Nord-Norge vil være mulig å oppnå konkurranse mellom flere tilbydere. Dette gjelder:

- Kirkenes-Tromsø
- Lakselv-Tromsø
- Andøya-Bodø/Tromsø
- Evenes-Bodø/Tromsø
- Brønnøysund-Bodø/Trondheim
- Sandnessjøen-Bodø/Trondheim
- Mo i Rana (ny)-Bodø/Trondheim

Kombinasjoner av disse rutene vil legge til rette for skalafordeler og lufthavnenes egenskaper gir fleksibilitet i bruk av flytyper. Dette gir grunnlag for god konkurranse om disse rutekombinasjonene.

Det er vanskelig å anslå hvor store besparelser som kan oppnås med rutekombinasjoner som oppnår bedre konkurranse, men vi mener det ikke er helt urimelig å tenke seg opp mot 20 prosent lavere statlig vederlag. Dette innebærer en besparelse for staten på opp mot 100 millioner kroner per år dersom potensialet utnyttes fullt ut.[12]

De gjenstående rutene har korte rullebaner og det er sannsynlig at det vil være kun én aktuell tilbyder. Av dagens FOT-ruter gjelder dette:

- Internrutene i Finnmark
- Hasvik/Sørkjosen-Tromsø
- Stokmarknes-Tromsø/Bodø
- Svolvær-Bodø
- Leknes-Bodø
- Røst-Bodø
- Mosjøen-Bodø/Trondheim
- Rørvik/Namsos-Trondheim

I effektiviseringsalternativet vårt i forslaget til FOT for neste kontraktsperiode (kapittel 10) foreslår vi flere justeringer som kan redusere behovet for kjøp av ruter innenfor dette segmentet der vi forventer kun én tilbyder.

8.5 Anbefalinger av tiltak for økt konkurranse

For kommende kontraktsperiode anbefaler vi først og fremst å åpne for å gi tilbud på kombinasjoner av ruter som legger til rette for god konkurranse mellom flere aktuelle tilbydere. Dette gjelder altså ruter der det er fleksibilitet i hva slags flytyper som kan brukes, og det gjelder da ruter som opererer på lufthavner med minst 1199 meter rullebane. Når flere ruter av denne kategorien kan kombineres, kan det redusere den negative skalaeffekten som en utfordrer til etablert aktør kommer inn med. Om dette utnyttes fullt ut, antar vi at det kan gi besparelser for staten opp mot 100 millioner kroner per år.

For rutene som betjener lufthavner med kortbaner, er det vanskelig å gjøre noe med konkurranse-situasjonen på kort sikt. Desto viktigere blir det at Samferdselsdepartementet bruker rollen sin som krevende kjøper i forhandlinger med den tilbyderen vi anser det som sannsynlig at vil være enetilbyder.

På lengre sikt anbefaler vi at lufthavnstrukturen gås gjennom på ny, og at det på sikt legges opp til en struktur som bygger opp om de større lufthavnene med kommersielle rutetilbud. I sammenheng med vurdering av lufthavnstruktur ser vi det som aktuelt å utvide rullebanen ved enkelt lufthavner, blant annet for å gi større fleksibilitet i hvilke flytyper som kan brukes og legge til rette for økt konkurranse. I kapittel 10 beskriver vi et effektiviseringsalternativ som kan være et mulig steg på veien mot en slik langsiktig struktur for et mer effektivt regionalt rutetilbud i Nord-Norge.

[12] Utgangspunkt for beregningen er den samlede årlige kompensasjonen for rutene til/fra lufthavnene med lengre rullebaner, inkl. Mo i Rana. Den er på 529 millioner kroner.

9. Prismodeller

Dagens prismodell og nivået på maksimalprisene har klare effektivitetsutfordringer. Med større grad av prisdifferensiering kan effektiviteten forbedres uten at det går på bekostning av de fordelingspolitiske målene. Anbefalingene vi kommer med kan også kombineres med en eventuell beboerrabatt.

I dette kapittelet gjør vi rede for tilpasninger som kan gjøres for en mer samfunnsøkonomisk effektiv prising av billetter på FOT-rutene. Vi diskuterer utfordringer med dagens prismodell og mulige tiltak for å bøte på problemene. I kapittel 0 beskriver vi konsekvenser av forslagene våre i tilknytning til vårt forslag til FOT. Beboerrabatt var en betydelig del av utredningen vår av et mer effektivt regionalt flyrutetilbud (Oslo Economics, 2025). Det er ikke en del av denne utredningen annet enn at vi viser til der våre forslag kan egne seg godt i en eventuell kombinasjon med en beboerrabatt.

9.1 Teoretisk bakgrunn

I Norge er vi vant med at prisene på de aller fleste varer og tjenester bestemmes i markedet. Med fullkommen konkurranse i markedet vil produksjonen tilpasses slik at utsalgsprisene på varer og tjenester tilsvarer (den langsiktige) grensekostnaden av å produsere dem. I samfunnsøkonomifaget forteller første velferdsteorem oss at under forutsetning om fullkommen konkurranse, vil markedsløsningen også resultere i en situasjon som maksimerer samfunnsøkonomisk overskudd.

Idéen om fullkommen konkurranse er imidlertid nokså teoretisk, og i praksis vil det ofte være ulike forhold som gjør at forutsetningen om fullkommen konkurranse ikke holder. Eksterne virkninger, markedsmakt og asymmetrisk informasjon er eksempel på slike forhold, og som gjerne omtales som markedssvikt. Dersom disse forholdene er av stor betydning for hvordan markedene fungerer, har myndighetene ulike virkemidler som kan settes inn for å få markedene til å fungere bedre.

I markedet for flyreiser i Norge bestemmes ruteproduksjon og priser i all hovedsak av markedet, under de til enhver tids gjeldende rammebetingelser og reguleringer. Kommersielle aktører som Norwegian og SAS setter opp flyvninger der de ser muligheter for et bedriftsøkonomisk overskudd, og det er fri prissetting på de fleste rutene. Om ett av selskapene forsøker å ta høyere priser, er det hele tiden en trussel om at en annen aktør vil etablere seg.

Der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å etablere flyruter, men samfunnet ønsker et fast rutetilbud av hensyn til å sikre befolkningen i hele landet god tilgjengelighet, kan staten velge å kjøpe inn flyrutene som en tjeneste. Der staten går inn og kjøper inn flyruter etter anbudskonkurranse, vil det normalt ikke være noen trussel om konkurranse fra andre flyselskaper i kontraktsperioden. Når det ikke er trussel om konkurranse, og hvis ikke prisene reguleres i kontrakten, er det en fare for at flyselskapet som vinner kontrakten vil sette priser som er høyere enn det som er samfunnsøkonomisk optimalt.

Flyrutene er en del av det samlede transporttilbudet. Og til en viss grad vil det være slik at prisene og kvaliteten på alternative transporttilbud vil begrense hvor høye billettpriser flyselskapet på en FOT-kontrakt kan ta, også om det ikke settes begrensninger på prissettingen i kontrakten. Likevel vil det for mange av FOT-rutene i Nord-Norge være lange avstander og dårlige alternativer. Dette er også noe av begrunnelsen for at staten går inn i markedet og kjøper det inn som en tjeneste. Når alternativene er (for) dårlige, vil de i liten grad virke disiplinerende på prissettingen for billettene på FOT-rutene.

Begrunnelsen for regulering av billettprisene på FOT-rutene handler ikke bare om hva som er effektive priser. Blant målene i luftfartsstrategien (Meld. St. 10 (2022-2023)) finner vi at befolkning og næringsliv i hele landet skal ha god tilgjengelighet til lufthavner med et tilstrekkelig rutetilbud til en *overkommelig pris*. Hva som er overkommelige priser kan selvsagt diskuteres, men vi kan uansett tenke oss at det innebærer å bruke billettprisene på FOT-rutene som en del av en omfordelingspolitikk som gir folk i distriktene lavere transportkostnader.

Hva som er effektiv prising av billettene på FOT-rutene, vil avhenge av kapasiteten i tilbudet. De samfunnsøkonomiske kostnadene oppstår i det man bestemmer seg for å avsette ressurser til å drive tilbudet med en gitt kvalitet og et gitt omfang. Ressurser som arbeidskraft og materiell har en alternativ anvendelse som går tapt når de avsettes til å produsere tjenestene som staten

bestiller. Når tilbudet først er bestemt, gjelder det å utnytte det slik at flest mulig får mest mulig ut av det. Settes prisene *for lavt*, vil setene fylles opp og det kan være at folk med høy nytte av å bruke tilbudet fortrenges av folk som har lavere nytte av tilbudet, men som likevel opptar kapasiteten. På den annen side vil *for høye* priser gjøre at seter står ledige og at den kapasiteten som er bestilt utnyttes dårlig. Marginalkostnaden av én ekstra passasjer på et fly som uansett går, er lav, og dermed reduseres det samfunnsøkonomiske overskuddet om prisene settes slik at det fortrenger passasjerer når det er ledig kapasitet.

Som ellers i transportmarkedene, er det også i markedene for flyreiser betydelig variasjon i etterspørselen. Etterspørselen varierer både over døgnet, der noen rutetider er mer attraktive enn andre, og mellom sesonger. Dette gjelder ikke minst i Nord-Norge, som blant annet har en betydelig utenlandsturisme til landsdelen deler av året. Disse variasjonene er også forskjellige for ulike ruter. Hva som er riktige priser vil altså ikke bare variere ut fra tilbudt kapasitet, men også avhenge av forhold ved etterspørselen som varierer mellom ruter og i tid.

Den som sitter med mest informasjon om markedet, vil være den som er best i stand til å sette riktige priser. Flyselskapene har den direkte kundekontakten, og følger markedene tett fordi de har en egeninteresse i å utvikle lønnsomme tilbud. Myndighetene sitter med begrenset markedsinformasjon og det vil være mer krevende for myndighetene å finne fram til effektive priser som er tilpasset den varierende etterspørselen.

For å begrense behovet for statlig vederlag i FOT-kontraktene, og begrense det samfunnsøkonomiske underskuddet, kan et godt utgangspunkt være å se til prinsippene i såkalt Ramsey-prising. Dette innebærer å bruke den inverse elastisitetsregelen for å prise billettene. Det vil si at prisene settes relativt sett høye der det er lav prisfølsomhet og de settes relativt lave der det er høy prisfølsomhet. Vi kommer tilbake til disse prinsippene under forslag til alternative prismodeller. Dette prinsippet kan imidlertid komme i konflikt med de fordelingspolitiske hensynene som ønskes oppnådd.

9.2 Dagens prismodell

Billettprisene i FOT-kontraktene er regulert gjennom maksimalpriser i avtalen. I gjeldende kontrakter angis maksimal billettpris for hver av rutene. I tråd med avtalen skal operatøren yte sosiale rabatter, som gir ytterligere skjerpelser av hvilke priser flyselskapet kan ta. Det er videre krav om at vilkår for overgang til og fra andre selskaps flyvninger skal være objektive og ikke-diskriminerende og at passasjerene tilbys gjennomgående reiser. Det er imidlertid ikke krav om at alle billettkategorier skal tilbys.

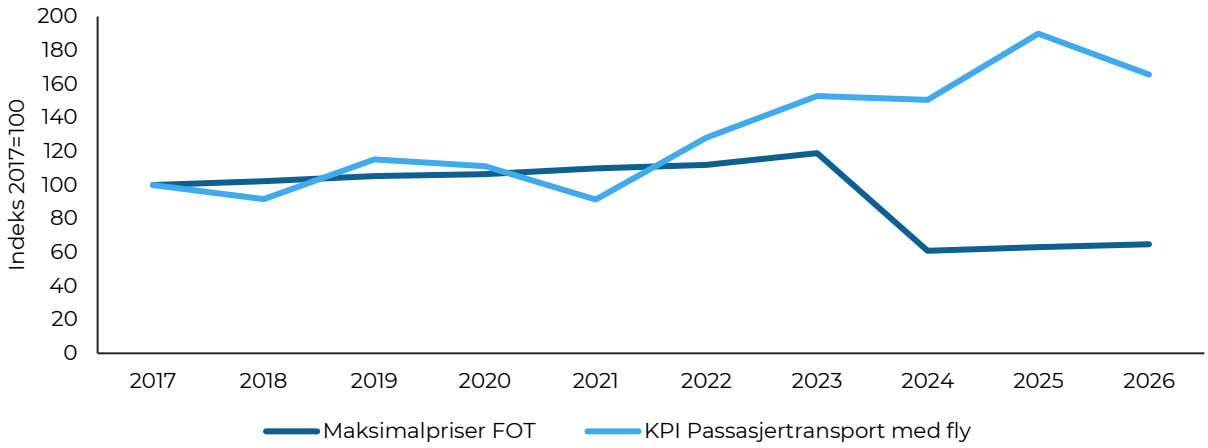
Gjennom kontraktsperioden skal prisene justeres med bruk av 12-månedersveksten i konsumprisindeksen. I hver nye kontraktsperiode oppgis maksimalprisene som en del av avtalen. Maksimalprisene hadde lenge en nokså stabil utvikling, men ble som nevnt tidligere i rapporten halvert i avtalen for perioden 2024-2028. Mens prisene på flyreiser generelt har økt betydelig de siste årene, trolig delvis som følge av høyere samfunnsøkonomiske kostnader ved å tilby tjenestene, har altså maksimalprisene på FOT-rutene blitt kraftig redusert (se Figur 9-1).

Prismodellen for maksimalprisene er bygd opp av et fastelement og et variabelt element knyttet til avstanden mellom lufthavnene. Fastelementet er lavere for flyrutene i Finnmark. I enkelte tilfeller begrenses maksimalprisene av passasjeravhengige skatter, avgifter og gebyrer til det offentlige, som maksimalprisen i henhold til avtalen ikke skal falle under.

9.3 Utfordringer med dagens prismodell

Prismodellen for maksimalprisene bygger på en avstandsbasert prising, noe som i liten grad tar hensyn til forskjeller i egenskaper ved tilbud og etterspørsel på de ulike rutene og på ulike tidspunkter for flyvningene. Det vil si at prismodellen for maksimalprisene ikke reflekterer hvordan prisdannelsen ville vært om det hadde vært mulig å drive disse rutene på kommersiell basis uten inngrep fra staten.

Figur 9-1 Utvikling maksimalpriser FOT og KPI Passasjertransport med fly



Kilde: SSB tabell 14700, konkurransegrunnlag for de tre siste FOT-kontraktene for Nord-Norge. Note: Priser per april hvert år.

Flyselskapene er jevnt over flinke til å bruke pris som et virkemiddel for å utnytte kapasiteten best mulig. Samtidig gjør lave maksimalpriser at dette spillerommet blir svært begrenset for FOT-operatøren. Dette er først og fremst et effektivitetsproblem på de flyvningene der kapasiteten fylles opp. Lave maksimalpriser og begrenset kapasitet gjør at passasjerer med høy betalingsvillighet kan fortrenges av passasjerer med lavere betalingsvillighet. Betalingsvillighet kan ses på som et uttrykk for nytte. Samlet samfunnsøkonomisk overskudd ved flyrutetilbudet blir i så tilfelle lavere enn hva det ellers kunne vært.

Som vi har vært inne på tidligere, er det imidlertid store forskjeller i både tilbud og etterspørsel for de ulike rutene. Med større frihetsgrader i prissettingen vil det også være mulig å oppnå de samme eller høyere samlede billettinntektene for FOT-rutene, men med økt samfunnsøkonomisk overskudd.

Kravet i avtalen om videreforbindelse til og fra andre flyselskapers flyvninger gjør at det er mulig å bestille såkalte gjennomgående reiser, der en del av reisen er en FOT-rute og en annen del av reisen er en kommersiell rute eller en annen FOT-rute. Prisen på den gjennomgående billetten beregnes som summen av prisene på de enkeltstrekningene som passasjeren reiser. Dette prinsippet kalles «pris pluss pris».

De forskjellige flyselskapene tilbyr ulike billettyper og priser på sine ruter. Ved gjennomgående reiser avtaler de flyselskapene som er involvert hvilke billettyper som kan kombineres når den gjennomgående prisen bestemmes.

Vi har fått flere rapporter om at de gjennomgående prisene som tilbys er høyere enn de man oppnår ved å bestille hver av billettene enkeltvis. Dette har sammenheng med at selskapene som er involvert ikke ønsker å kombinere visse billettkategorier. Det kan for eksempel være lavprisbilletter som tilbys av den kommersielle aktøren som ikke er mulig å velge i kombinasjon med reisen på FOT-ruten. Da kan det bli slik at prisen for en gjennomgående reise fra Leknes til Oslo blir dyrere enn summen av enkeltbilletter mellom Leknes og Bodø og mellom Bodø og Oslo (ved valg av rimeligste billett). Figur 9-2 viser at prisene er mellom 13 og 57 prosent høyere ved å bestille gjennomgående reiser i vårt eksempel.

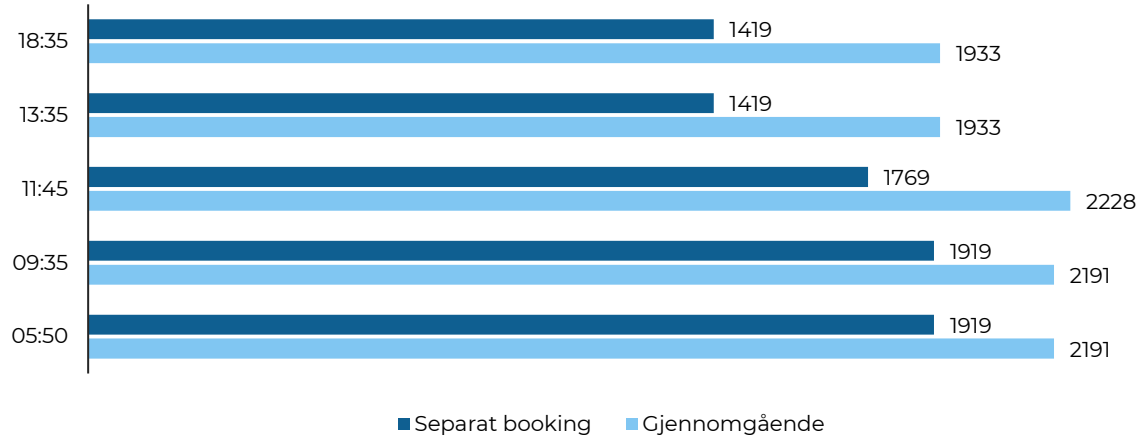
På gjennomgående reiser som kun involverte kommersielle ruter har det historisk sett vært gjennomgangspriser. Disse var alltid lavere enn summen av enkeltreisene og flyselskapene utnyttet verdien av å ha et rutenettverk. SAS tilbyr i dag denne type billetter på alle sine ruter. Eksempelvis er en pris på Tromsø – Bergen med flybytte i Oslo lavere enn summen av prisene Tromsø – Oslo og Oslo – Bergen. Da lavprisselskapene vokste frem, var forretningsideen å kun tilby «punkt til punkt»-reiser, og deres måte å tilby reiser Tromsø – Bergen via Oslo var å summere prisene på enkeltstrekningene. Norwegian er et slikt selskap.

Når det ikke er mulig å få tilgang til de laveste prisene for de kombinerte reisene, særlig i kombinasjon av FOT-ruter og kommersielle ruter, opplever mange i Nord-Norge flyprisene som høye, til tross for de lave prisene på FOT-rutene. Gjennomgående reiser gir de reisende flere rettigheter enn ved separat booking, og det kan tenkes å gi utslag i billettprisen. Våre observasjoner

er imidlertid at for gjennomgående reiser der begge turene er på kommersielle ruter er gjennomgangsprisen ofte lik eller *lavere* enn summen av laveste enkeltpriser, mens det for gjennomgående reiser som kombinerer FOT-rute og kommersiell rute ofte er *høyere* kombinasjonspris enn summen av laveste priser for enkeltreiser.

For de gjennomgående reisene der FOT-rute kombineres med kommersiell rute, er FOT-ruten og den kommersielle ruten komplementære goder. Økonomisk teori forteller oss at dersom den ene aktøren reduserer sin pris, vil det være rasjonelt for selger av det komplementære godet å øke sin pris. Det vil si at når prisene på FOT-rutene ble kraftig redusert, vil vi ut fra denne økonomisk-teoretiske forståelsen forvente at prisene på den kommersielle delen av den gjennomgående reisen økte. Det kan for eksempel gjøres gjennom hvilke bookingklasser som tilbys i kombinasjon med FOT-ruten. Tilsvarende vil vi ut fra denne teoretiske logikken forvente at dersom billettprisene på FOT-rutene igjen skulle *øke*, forventes prisene på den kommersielle ruten i kombinasjon med FOT-ruten å *reduseres*. Disse effektene vil avta om det er velfungerende konkurranse på den kommersielle ruten.

Figur 9-2 Tilbudte priser Leknes-Oslo



Kilde: wf.no og norwegian.no. Note: Hentet ut 28. mars 2025 for reise 22. september 2025

9.4 Alternative prisingsstrategier

9.4.1 Differensiere prisene ut fra andre forhold enn avstand

En alternativ prismodell for maksimalprisene kan være å la andre egenskaper enn avstand mellom flyplassene være utgangspunkt for fastsetting av maksimalprisene. Dagens maksimalpriser kan være et utgangspunkt, men de kan justeres avhengig av hvor prisfølsomme markedene vurderes å være. Hvilket nivå som bør velges, avhenger av hvor stort statlig vederlag som aksepteres og om dagens prisnivå skaper andre utfordringer.

En mer effektiv prising kan oppnås om det settes høyere maksimalpriser i ruteområdene med lav prisfølsomhet. Dette er typisk i områder med høy kapasitetsutnyttelse og der det er vanskelig å øke tilbudet mer. Det kan også være for ruteområder preget av utenlandsturisme og andre trafikantgrupper med høy betalingsvillighet.

For ruteområder der prisfølsomheten er høy, og det er ledig kapasitet, er det av effektivitetshensyn i mindre grad behov for å øke maksimalprisene.

Konkret kan maksimalprisen justeres med å skalere dagens maksimalpris med en faktor som er omvendt proporsjonal med priselastisiteten. Hvis prisfølsomheten er lav, blir oppjusteringsfaktoren høy. Hvis prisfølsomheten er høy, blir oppjusteringsfaktoren lav. Det kan være vanskelig å observere den reelle priselastisiteten, og derfor kan man f.eks. bruke kapasitetsutnyttelse som en proxy, og øke maksimalprisen der kapasitetsutnyttelsen er høy og beholde prisene lave der kapasitetsutnyttelsen uansett er lav.

9.4.2 Regulere maksimal gjennomsnittspris heller enn maksimal-takst per billett

Å sette en lav maksimalpris på hver enkelt billett, gjør at flyselskapene har liten grad av frihet til å sette priser for å utnytte kapasiteten i flyene på den måten som gir størst samfunnsøkonomisk overskudd, gitt kapasiteten. Ved å regulere maksimale gjennomsnittspriser heller enn maksimaltakst per billett, kan man tillate større prisvariasjon. Dermed kan prissignalene fungere bedre for å utnytte kapasiteten bedre. Dette vil resultere i en effektivitetsforbedring.

Å regulere maksimale gjennomsnittspriser heller enn maksimaltakst på enkeltreiser er et tiltak som vi pekte på i vår utredning av offentlig kjøp av regionale flyruter til forrige anbudsrunde (Oslo Economics, 2022). I utredningen peker vi på at dersom det er politisk ønskelig å redusere gjennomsnittsprisene for de regionale flyrutene (fra prisnivået i 2022), er dagens prismodell med maksimaltakster lite egnet. Dette er fordi gjennomsnittsprisene for mange av rutene allerede lå et stykke under maksimaltakstene og at man dermed måtte gjøre en kraftig reduksjon i maksimaltakstene for å oppnå en betydelig reduksjon i gjennomsnittsprisene.

Siden prisbunnen (den laveste prisen flyselskapet vil kunne ta) i stor grad bestemmes av passasjer-avhengige avgifter, vil det med svært lave maksimaltakster bli liten fleksibilitet i prisingen. Dette gjør at «billigbillettene» forsvinner slik at det blir en fare for at de mest attraktive avgangene fyller seg opp og operatør må avvise passasjerer som kanskje egentlig hadde en høyere betalingsvillighet. Dette er også noen av de utfordringene som er observert etter halveringen av maksimaltakstene. I rapporten vår fra 2022 skriver vi at dersom prisene skal reduseres mye, anbefaler vi å samtidig gi operatørene økt fleksibilitet i prisingen, noe som taler for å innføre maksimale gjennomsnittspriser.

I Sverige benyttes maksimale gjennomsnittspriser for regulering av billettprisene i FOT-kontraktene. Der avregnes gjennomsnittsprisen ved kontraktsperiodens slutt, det vil si at kontrakten regulerer hva gjennomsnittsprisene maksimalt kan være der gjennomsnittet beregnes over hele perioden.

Maksimale gjennomsnittspriser er noe som også pekes på i Jernbanedirektoratet (2022) sin utredning av ulike modeller for prising av togreiser. De peker på at et slikt grep vil gjøre at noen reiser får en høyere pris, men at det da samtidig må kompenseres ved å senke prisen på andre reiser. På denne måten får selskapene større anledning til å ta ut mer av kundenes betalingsvillighet der kapasiteten er presset, samtidig som de kan tiltrekke seg flere reiser med relativt lavere priser på avganger med ledig kapasitet.

Å regulere gjennomsnittsnivået på prisene, heller enn å regulere maksimaltakstene i avtalen, kan kombineres med mer sofistikerte metoder for å sette ønsket gjennomsnittlig prisnivå i ulike markeder, slik som forklart i kapittel 9.4.1. Dette kan kombineres med beboerrabatt.

Å regulere maksimale gjennomsnittspriser heller enn maksimaltakst kan være noe mer krevende å kontrollere for innkjøper og dermed føre til en viss økning i administrative kostnader. Det kan også til en viss grad være mer krevende for operatør å sikre at de billettene som selges faktisk kommer under det oppgitte gjennomsnittsnivået. For at maksimale gjennomsnittspriser skal være bedre enn å regulere maksimaltakster, må det bestrebes å holde disse ulempene for operatør og innkjøper på et lavt nivå, slik at effektivitetsgevinstene overstiger ulempene.

Vi merker oss imidlertid at operatørene allerede rapporterer på gjennomsnittspriser, og vi legger til grunn at en årlig avregning av gjennomsnittspriser vil være tilstrekkelig for kontroll. Samtidig vil en årlig avregning også være ønskelig for å sikre operatøren tilstrekkelig fleksibilitet. Vi legger til grunn solgte billetter som utgangspunkt for beregningen av gjennomsnittspriser. For en grundigere drøfting av fordeler og ulemper, viser vi til rapporten vår fra forrige anbudsrunde (Oslo Economics, 2022).

9.4.3 Maksimalpris på annen billettkategori

I dagens avtaler angis den maksimale prisen som kan tas for reise én vei, med fullt fleksibel billett. Lave maksimalpriser, kombinert med full fleksibilitet, gjør at flyene kan bli fullbooket lenge før avgang, men at det frigis billetter i siste runde.

Hvis maksimalprisene heller hadde vært gjeldende for lavprisbilletter, hadde flyselskapene fått større fleksibilitet i å tilpasse prisingen for de fleksible billettene avhengig av tidspunkt fram til flyvningen. Dette kan også føre til en mer effektiv tilpasning, ved at de med høyest betalingsvillighet for fleksible billetter faktisk får tilgang til disse. Blant annet har helseforetakene høy nytte av fleksibilitet i forbindelse med pasientreiser.

Bestemmelsen i avtalen kunne være at maksimalprisen angir høyeste pris som kan settes for minst én billettkategori. Det vil si at det alltid

skal være mulig å kjøpe en billett til denne prisen eller lavere, men at fullt fleksible billetter, og eventuelt andre typer billetter med flere rettigheter, kan ha en høyere pris. Maksimaltaksten på rimeligste reise vil også virke disiplinerende på hvilken pris operatør kan ta for fleksible billetter. Hvis operatør setter prisen for de fleksible billettene for høyt, vil ingen kjøpe dem så lenge de har et tilfredsstillende alternativ blant lavprisbillettene.

Om myndighetene er spesielt bekymret for hvilke priser operatørene vil ta for de fleksible billettene, er det også mulig å innføre et toprissystem. Det vil si at avtalen både regulerer maksimaltakst for lavprisbillett, men også regulerer en maksimaltakst for fullt fleksible billetter.

9.4.4 Krav om tilgang til billettkategorier som andre flyselskaper tilbyr for gjennomgående reiser

I dagens avtale er det krav om at det skal tilbys gjennomgående reiser, men FOT-operatøren selger ikke nødvendigvis videre alle de priskategoriene som det kommersielle flyselskapet tilbyr for gjennomgående reiser. Dagens kontrakt har med en formulering om at vilkårene FOT-operatøren har for overgang av passasjerer til og fra andre selskapers flyvninger skal være objektive og ikke-diskriminerende, men det er ikke opplagt at det betinger at FOT-operatøren faktisk tilbyr de laveste prisene som det andre flyselskapet ønsker å selge i kombinasjon med FOT-rute for gjennomgående reiser.

Når FOT-operatøren selger gjennomgående reiser, bør det være sammenheng mellom rettighetsnivået på de ulike delene av reisen. Det vil være kompliserende å tilby en gjennomgående reise med ulike rettigheter på ulike deler av reisen, og det er derfor ikke aktuelt å selge alle billettkategorier fra andre flyselskaper i kombinasjon med alle billettkategorier fra FOT-operatøren. Det viktigste skillet er mellom fleksible billetter som kan endres og refunderes, og ikke-fleksible billetter som *ikke* kan endres gebyrfritt eller refunderes. Dette observerer vi også i dag, der Widerøe eksempelvis tilbyr ikke-fleksible billetter (til samme pris som maksimaltaksten) i kombinasjon med lavprisbilletter fra flyselskap på den kommersielle delen av ruten. Fleksible billetter fra FOT-operatøren kombineres med fleksible billetter fra det andre flyselskapet. Vi foreslår *ikke* at det skal selges fleksibel billett på en del av reisen i kombinasjon med ikke-fleksibel billett på en annen del av reisen som en gjennomgående reise.

I FOT-kontraktene vil det ikke være mulig å pålegge andre flyselskaper hvilke billettkategorier de skal tilby i kombinasjon med FOT-reiser. På de kommersielle rutene er det fri prissetting og i utgangspunktet ikke mulig å regulere hvilke priser som skal gjelde, verken når de selges som enkeltreiser eller i kombinasjon med flyruter som er under FOT. Det FOT-kontraktene derimot kan regulere, er at alle de billettkategoriene som andre flyselskaper *ønsker* å tilby for gjennomgående reiser til/fra FOT rutene, også blir gjort tilgjengelig for kundene uten noen tilleggsgebyrer eller liknende.

Utfordringene med tilgang til ulike priskategorier fra andre flyselskaper kan ha blitt forsterket av Norwegians oppkjøp av Widerøe. Widerøe, som nå altså inngår i Norwegian-konsernet, kan ha insentiver til å kun gjøre enkelte av priskategoriene fra Norwegians konkurrent SAS tilgjengelig for kundene og dermed gjøre kombinasjonen av ruter mellom Widerøe og Norwegian mer attraktiv enn kombinasjonen mellom Widerøe og SAS. Dette kan svekke konkurransen på den kommersielle ruten.

For å sikre likebehandling, virksom konkurranse på de kommersielle rutene og forhåpentligvis lavere priser på gjennomgående reiser, foreslår vi derfor å legge inn et nytt krav i neste FOT-kontrakt for å sikre kundene tilgang til flere billettkategorier fra andre flyselskaper. Vi foreslår å stille krav om at FOT-operatøren må sørge for at alle billettyper som tilbys på FOT-ruten kan kombineres på en ikke-diskriminerende måte til egne og andre selskapers ruter. Og videre at FOT-operatøren ikke kan kreve inn egne gebyrer eller høyere pris for FOT-segmentet dersom den er en del av en totalreise. Formålet vil være å sikre kundene tilgang til de laveste prisene som et annet flyselskap ønsker å tilby på den kommersielle ruten. Det vil kreve at prisen *kan* kombineres med det andre selskapet og at prisen er åpen for salg på gjennomgående reiser.

Dette vil si at dersom FOT-operatøren eksempelvis tilbyr lavprisbillett på rute A til B for 500 kroner, og et annet flyselskap tilbyr FOT-operatøren å selge lavprisbilletter på rute B til C for 600 kroner, så skal det være mulig for kundene å få tilgang til lavprisbillett for gjennomgående reise til 1 100 kroner.

Det vil være opp til de kommersielle selskapene hvilke billettkategorier og priser de tilbyr FOT-operatøren. Fordeling av ansvar og forpliktelser mellom flyselskapene i salget av gjennomgående billetter, legger vi til grunn løses i avtaler mellom partene på kommersielle vilkår, og at dette gjøres på en ikke-diskriminerende måte i tråd med bestemmelsene i FOT-kontrakten. Fordeling av ansvar og rettigheter mellom partene vil igjen påvirke hvilke billettkategorier de kommersielle flyselskapene gjør tilgjengelig for videresalg.

Konkurranse mellom flyselskapene på de kommersielle rutene vil virke disiplinerende på hvilke priser som tilbys.

Formålet med de nye kravene vil være å begrense FOT-operatørens mulighet til å forskjellsbehandle andre flyselskaper i salget av gjennomgående reiser. Dette vil bidra til å opprettholde konkurranse på de kommersielle rutene og at kundene får tilgang til lavere priser på gjennomgående reiser.

Det vil være krevende for innkjøper å følge opp disse kontraktsbestemmelsene direkte, siden innkjøper ikke kan observere hvilke bookingklasser den kommersielle aktøren tilbyr for salg av gjennomgående reiser. Oppfølgingen må dermed skje gjennom at flyselskapene har anledning til å klage til Samferdselsdepartementet om de observerer forskjellsbehandling og at de bookingsklassene de tilbyr ikke blir videresolgt i henhold til avtalen.

Kontrakten bør inneholde en mulighet for sanksjonering dersom FOT-operatøren ikke overholder bestemmelsen. Konsekvensen bør trolig vurderes ut fra det konkrete tilfellet, og det bør signaliseres at konsekvensen vil være av en slik art at det sikrer etterlevelse.

Vår vurdering er at innføring av dette kravet vil ha små og få ulemper sett opp mot gevinstene i form av mer effektiv konkurranse på de kommersielle rutene og kundenes tilgang til lavere priser på gjennomgående reiser.

9.4.5 Beboerrabatt

Ulike prismodeller og ordninger kan kombineres med såkalt beboerrabatt. Med beboerrabatt menes at det er *beboerne* i FOT-rutelufthavnenes influensområde som får de laveste prisene. Ved å sette lave maksimalpriser, vil alle de reisende oppnå lavere priser, også for eksempel utenlandske turister og forretningsreisende med høy betalingsvillighet. Med beboerrabatt kan man imidlertid oppnå lave priser for det som må antas å være den primære målgruppen for FOT-rutene, samtidig som det er mulig å tillatte høyere priser for andre grupper som ikke har det samme behovet for støtte.

Beboerrabatt har i utgangspunktet ikke vært en del av denne utredningens mandat, men er grundig omtalt i vår utredning av mulige tiltak for et mer effektivt regionalt flytilbud (Oslo Economics, 2025). I tillegg har Samferdselsdepartementet et behov for en vurdering av eventuell justering av FOT-kravene om det innføres beboerrabatt i Lofoten og Vesterålen. Dette omtales i Vedlegg D.

9.5 Oppsummering og anbefalinger

De lave maksimalprisene har gjort at flyselskapene, sammenliknet med tidligere, har mindre frihetsgrader og mulighet til å tilpasse prisingen til varierende etterspørsel. Dette gjør at det samfunnsøkonomiske overskuddet fra FOT-ruteproduksjonen blir lavere enn det kunne ha vært, fordi passasjerer med relativt lav betalingsvillighet fortrenger passasjerer med høyere betalingsvillighet. Dette er primært et problem der kapasiteten fylles opp og det blir utsolgte avganger.

I tillegg fører de lave maksimalprisene til at behovet for statlig vederlag har økt betraktelig. Isolert sett gir dette også et effektivitetstap, som følger av skattefinansierte ordninger med skatter som har vridende effekter i økonomien.

Disse effektivitetstapene, som både kan knyttes til utnyttelsen av FOT-rutetilbudet og til økte bevilgninger over offentlige budsjetter, må ses opp mot de fordelingspolitiske virkningene som man ønsker å oppnå med dagens prisingsmodell. Våre økonomisk-faglige vurderinger kan ikke si noe om hva som er gode fordelingspolitiske mål, men vi kan gi noen råd om hvilke grep som kan gjøres for å oppnå økt effektivitet.

FOT-ruteoperatøren bør få flere frihetsgrader i prisingen

I de ruteområdene der flyene fylles opp og det er vanskelig å få tak i billetter, og det samtidig er vanskelig (eller altfor dyrt) å øke kapasiteten, er maksimalprisene satt for lavt. Det fordelingspolitiske grepet er å gi befolkning og næringsliv i visse deler av Norge tilgang til rimeligere transport, men det kan neppe virke etter hensikten om ikke lokalbefolkningen får tak i de rimelige billettene. Det hjelper lite med lave priser hvis man ikke får tak i en billett. *For* lave priser svekker også finansieringen av mulige forbedringer i rutetilbudet, noe vi legger til grunn at befolkning og næringsliv i distriktene kan være vel så tjent med som å ha lave priser på transporten.

Særlig problematisk for måloppnåelse vil det være om flyene fylles opp av turister på bekostning av lokalbefolkning og lokalt næringsliv. Reiseliv er selvsagt også en svært viktig næring i Nord-Norge, men å subsidiere reisen til turister er neppe intensjonen med de lave maksimalprisene.

Vår vurdering er derfor at maksimalprisene uansett bør justeres opp i de områdene som har kapasitetsutfordringer, og at det eventuelt kan vurderes i kombinasjon med beboerrabatt.

Figur 9-3 Hovedutfordringer og anbefalinger

Hovedutfordringer	EFFEKTIVITETSTAP Fulle fly og at passasjerer med lav betalingsvillighet fortrenger passasjerer med høyere betalingsvillighet.	HØYT TILSKUDDSBEHOV OG DÅRLIG GRUNNLAG FOR KOMMERSIELL DRIFT Svært lave billettpriser gjør behovet for statlig tilskudd høyt. Passasjerinntekter har stadig mindre betydning for operatør. Sterkt subsidiert tilbud gjør det mer krevende å opprette kommersielle tilbud der det ellers ville vært grunnlag.	TRAFIKANTENE OPPLEVER HØYE PRISER PÅ GJENNOMGÅENDE REISER Til tross for et sterkt subsidiert FOT-rutetilbud, opplever passasjerene at gjennomgående reiser blir uforholdsmessig dyre sammenliknet med å kjøpe samme reise med to bookinger.
Våre anbefalinger	HVA ØNSKES OPPNÅDD? Større fleksibilitet i prissettingen STRUKTUR Regulere maksimale gjennomsnittspriser heller enn å regulere maksimaltakster	HVA ØNSKES OPPNÅDD? Lavere behov for statlig tilskudd og bedre grunnlag for kommersiell drift. Et prisnivå som gir større fleksibilitet i prisingen. NIVÅ Sette maksimale gjennomsnittspriser med utgangspunkt i dagens gjennomsnittspris + 30 prosent. Vurdere høyere påslag for ruteområder med høyt utnyttet kapasitet.	HVA ØNSKES OPPNÅDD? Mindre prisavvik mellom pris på gjennomgående reise og pris på separat booking av to reiser KRAV Stille krav om tilgang til de billettkategoriene som kommersielle aktører tilbyr for gjennomgående reiser.

Illustrasjon: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

Som drøftet ovenfor kan for lave maksimalpriser gjør at prisvariasjonen blir liten. Passasjeravhengige skatter og avgifter begrenser hvor langt ned det er mulig å sette prisene uten at flyselskaper taper på det, og med liten fleksibilitet i prisene oppover, begrenses muligheten til å bruke prismekanismen til å flytte passasjerer mellom flygninger med knapp og mye ledig kapasitet. Siden etterspørselen er variabel, og kostnadene i stor grad er faste og knyttet til nivået på ruteproduksjonen, svekkes effektiviteten om ikke prismekanismen kan brukes til å utnytte kapasiteten best mulig.

Maksimalprisene i dag gjelder dessuten for fullt fleksible billetter, noe passasjerene gjerne er villige til å betale en høyere pris for. Differensiert prising av lavprisbilletter og fullt fleksible billetter gjør det mulig å hente ut en større del av betalingsvilligheten og dermed øke finansieringsgrunnlaget for faste kostnader. En tilsvarende mekanisme er ønskelig å også utnytte på FOT-rutene.

Vi anbefaler derfor at det gjennomføres tiltak for å oppnå større fleksibilitet i prisingen av reiser på FOT-rutene. Dette kan gjøres på forskjellige måter, men vi anser det som mest hensiktsmessig å gjøre dette gjennom en kombinasjon av å øke prisnivået noe og samtidig regulere maksimale gjennomsnittspriser heller enn maksimaltakster.

Oppnå rimeligere gjennomgående reiser

Mange av reisene med FOT-rutene skal videre på en overgang til kommersiell rute. Med dagens system er det begrensinger i hvilke billettkategorier kundene får tilgang til ved kjøp av gjennomgående reiser. Ved å stille krav om tilgang til alle billettkategorier andre flyselskaper ønsker å tilby for den gjennomgående reisen, vil de gjennomgående billettene kunne få en lavere pris. Et krav om dette i avtalen tror vi dermed kan bidra til å nå de fordelingspolitiske målene uten særlige kostnader knyttet til effektivitet.

Krav som forplikter FOT-operatøren å tilby videresalg av de kommersielle aktørenes billettkategorier uten forskjellsbehandling og uten å kreve inn særskilte gebyrer for dette, vil dessuten bidra til å opprettholde virksom konkurranse på de kommersielle rutene, noe som kommer de reisende til gode.

Tiltak for neste kontraktsperiode

Det er to ulike spørsmål som vi kan ta stilling til når det gjelder prising av FOT-rutene:

- Struktur for prisingen
- Prisnivået

Når det gjelder **struktur** for prisingen, finner vi at dagens struktur gir for lite fleksibilitet i prisingen. De lave maksimaltakstene gjør at det er liten mulighet til å differensiere prisene og bruke prismekanismen for å fordele passasjerene. Effektivitetstapet kommer til syne når flyene fylles opp og det er passasjerer som egentlig har høyere betalingsvillighet som ikke får plass på flyene. Vi anbefaler derfor å regulere maksimale

gjennomsnittspriser heller enn å regulere maksimaltakster.

Vi anbefaler at det er prisen på alle solgte billetter, uavhengig av type billett, i løpet av ett år som inngår i beregningen av maksimal gjennomsnittspris. Dette gir fleksibilitet for operatør til å prise ulike typer billetter ulikt og at det tillates at prisene varierer på ulike avganger og gjennom året avhengig av etterspørsel. Dette gjør dermed at det ikke trengs å gå inn i regulering av ulike kategorier av billetter, slik som vi diskutert ovenfor. Dette løses gjennom at det favnes av grunnlaget for beregning av gjennomsnittsprisen.

Denne strukturendringen gjør at vi vil vekke til live igjen lavprisbilletten på FOT-rutene, der vi forventer at det vil bli større prisforskjeller mellom lavpris og full fleks-billetter enn i dag og at flere vil velge lavprisbillettene på FOT-rutene. Dette gjør det også mer relevant å tilby lavpris-billetter på gjennomgående reiser. For å sikre at FOT-operatøren faktisk tilbyr lavpriskategorien for gjennomgående reiser, kan det legges inn et krav om dette i kontrakten.

Når det gjelder **prisnivået**, har dagens lave priser skapt noen problemer. De lave maksimaltakstene har gitt liten fleksibilitet i prisingen, noe som gjør det krevende å bruke prismekanismen til å fordele passasjerene. Dette løses til dels med strukturendringen vi foreslår, men selv med strukturendringen er dagens prisnivå så lavt at det vil gi begrenset fleksibilitet. Et såpass sterkt subsidiert tilbud i områder der lufthavnene ligger forholdsvis tett, gjør også at det kan bli krevende å få på plass kommersielle tilbud fra de lufthavnene der det kunne vært grunnlag for det med en mer effektiv prising av FOT-rutene. For å bøte på disse utfordringene, foreslår vi å legge på 30 prosent på dagens gjennomsnittspriser som grunnlag for de maksimale gjennomsnittsprisene som kontraktsfestes.

Det er først og fremst et problem med lave priser på de rutene og avgangene der flyene fylles opp og det er folk som ikke får tak i billetter som de egentlig hadde høyere betalingsvillighet for. Der det er ledig kapasitet, men at man av andre grunner velger å opprettholde tilbudt kapasitet, for eksempel for å tilfredsstille en ønsket transportstandard med en gitt frekvens, er det ikke av hensyn til effektivitet noe stort poeng med høyere priser. Dette gjelder blant annet mange av rutene i Finnmark.

Vi mener likevel at med dagens nivå er maksimaltakstene flere steder så tett på de passasjeravhengige avgiftene at det gir altfor lite fleksibilitet, og at det kan virke forstyrrende på markeder der det er potensial for kommersielle flyvninger. Vårt forslag er derfor at det også for de rutene med relativt lavt gjennomsnittlig belegg legges på 30 prosent på dagens snittpris for å sette ny maksimal gjennomsnittspris.

I markeder der det er svært presset kapasitet, blant annet rutene i Lofoten og Vesterålen, mener vi at det kan vurderes *høyere tillegg* enn 30 prosent på dagens gjennomsnittspriser som grunnlag for nye maksimale gjennomsnittspriser.

Oppsummert er våre anbefalinger:

- Reguler maksimale gjennomsnittspriser per rute heller enn maksimaltakst
- La dagens gjennomsnittspriser per rute, med et tillegg på 30 prosent, være utgangspunkt for de nye maksimale gjennomsnittsprisene
- Vurder høyere tillegg (enn 30 prosent) som grunnlag for maksimale gjennomsnittspriser i de ruteområdene med høyest kapasitetsutnyttelse (Lofoten, Vesterålen og enkelte ruter på Helgeland)
- Stille krav om tilgang til de billettkategoriene som kommersiell aktør tilbyr for gjennomgående reiser (forutsatt sammenheng i rettighetsnivå for hele den gjennomgående reisen)

Fordeler med vår anbefaling:

- Bedre fordeling av reiser på ulike avganger (bedre kapasitetsutnyttelse)
- Lettere å få plass på de mest etterspurte avgangene for de som har høyest betalingsvillighet
- Lavere behov for statlige tilskudd
- Ikke behov for å regulere ulike billettkategorier (full-fleks og lavpris inngår begge i beregning av gjennomsnittspris)

Ulemper med vår anbefaling:

- Trafikantene vil oppleve større prisvariasjon
- Trafikantene må betale mer for reisen (men fortsatt betydelig lavere gjennomsnittspriser enn i rutetermin 23/24 og tidligere)
- Noe mer krevende for innkjøper og for operatør å kontrollere og sørge for at kravene oppfylles

10. Forslag til FOT

I dette kapittelet presenteres våre forslag til FOT-krav i den kommende kontraktsperioden. FOT-kravene angir tjenestenivået som leverandørene må tilfredsstille i henhold til avtalen. Kravene omhandler blant annet avganger, tidspunkt og kapasitet for de ulike flyrutene.

10.1 Premisser for utformingen av FOT-krav

Utgangspunktet for statens kjøp av regionale ruteflygninger er målet om at befolkning og næringsliv i hele landet skal ha god tilgjengelighet til lufthavner med et tilstrekkelig rutetilbud til en overkommelig pris. Det er gjennom FOT og kravene til produksjon at staten kan sikre målene om god tilgjengelighet og et tilstrekkelig rutetilbud.

Hva som gir et godt og tilgjengelig rutetilbud, er i utgangspunktet definert av transportstandardkriteriene. Kriteriene er førende for våre forslag til FOT. Våre forslag til FOT er gruppert i et «videreføringsalternativ» og et «effektiviseringsalternativ». I videreførings-alternativet er utgangspunktet for analysene at dagens rutestruktur bevares, mens i effektiviseringsalternativet åpnes det for å ta ruter ut av FOT for å få et mer effektivt kjøp av flyruter.

Felles for videreføringsalternativet og effektiviseringsalternativet er en videreføring av dagens prisnivå. Samtidig presenteres også et forslag til en mer optimal billettprisløsning, samt hvilke konsekvenser en slik modell vil ha for kravene til FOT.

10.2 Metode for vurdering av FOT-krav

I både videreføringsalternativet og i effektiviserings-alternativet er utgangspunktet for analysen en videreføring av dagens flyrutetilbud, og vurderingene av hvorvidt tilbudet sikrer en tilfredsstillende transportstandard. Transport-standardkriteriene er imidlertid ikke absolutte, og i utformingen av FOT-kravene er nytten ved å tilfredsstille en gitt transportstandard veid opp mot kostnadene for samfunnet gjennom en forenklet samfunnsøkonomisk analyse. I tillegg er det i analysen sett til forhold som sikkerhet og beredskap, samt effektene eventuelle justeringer av kravene vil ha for mulighetene til å skape et mer effektivt regionalt flyrutetilbud på sikt.

De konkrete spørsmålene som stilles i analysene er hvorvidt det er nødvendig med flere FOT-ruter for å sikre innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard, om det er mulig å sikre innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard med færre FOT-ruter, og om det er behov for endringer i hvilke krav som stilles til setekapasitet, ruteføring og frekvens. Hvordan disse vurderingene gjøres presenteres i det følgende.

10.2.1 Hvordan vurdere behovet for flere FOT-ruter?

Utgangspunktet for vurderingen av om ruter bør tas inn i FOT er en vurdering av om flere ruter er nødvendig for å sikre en tilfredsstillende transport-standard, i henhold til transportstandardkriteriene. Hvis dette er tilfellet, gjøres en overordnet vurdering av den samfunnsøkonomiske lønnsom-heten ved å sammenligne den generaliserte reisekostnaden (GK) for flyruten med GK for beste alternative fremkomstmiddel. Det kan eksempelvis være bil/buss eller bil/buss i kombinasjon med fly fra en annen lufthavn. GK er kostnadene transportbrukere står overfor når de vurderer å reise. Dette inkluderer tidskostnader, billettpriser, drivstoffutgifter, bompenger og lignende. per reise, og avhenger av typen fremkomstmiddel som blir benyttet.

Sammenligningen av GK gir et estimat på verdien den gjennomsnittlige reisende har av å benytte fly fra den nærmeste lufthavnen på en distanse fremfor beste alternative reisemåte. Ved å dele forskjellen i GK på et estimat for «FOT-tilskudd» per passasjer får vi et nøkkeltall som indikerer hvor mye samfunnet får igjen for hver tilskuddskrone staten legger inn i kjøp av FOT-ruten. FOT-tilskuddet er differansen mellom kostnadene ved å operere flyruten og inntektene pluss forventet fortjeneste. Dette er en grov tilnærming til en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse, og tallene må sees i sammenheng med andre faktorer. Tallene gir likevel en indikasjon på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av å inkludere en ny FOT-rute.

10.2.2 Hvordan vurdere behovet for færre FOT-ruter?

Tilsvarende som for spørsmålet om flere ruter, er utgangspunktet for vurderingen av om ruter bør tas ut av FOT en vurdering av om ruten er nødvendig for å sikre en tilfredsstillende transportstandard, i henhold til

transportstandardkriteriene. Det er i hovedsak tre forhold som kan gjøre det mulig å trekke en flyrute ut av FOT samtidig som transportstandarden tilfredsstilles. Det ene er nærhet til alternative lufthavner, det andre er muligheten til å tilfredsstille transportstandardkriteriene med bruk av landbasert transport og det tredje er et passasjergrunnlag som gjør det mulig å drive ruten kommersielt.

I de tilfeller hvor vi finner det sannsynlig at et tilfredsstillende transporttilbud vil kunne opprettholdes uten ruten, gjør vi en forenklet samfunnsøkonomisk analyse av konsekvensene.

En sentral del av å vurdere behovet for færre FOT-ruter er å vurdere konsekvensene for trafikantene om en rute tas ut av FOT-ordningen. Hvor stort tap trafikantene får sammenliknet med en videreføring av tilbudet, avhenger blant annet av hvor gode alternativer de har. For trafikantene som vurderer reisen på den aktuelle ruta som marginalt bedre enn alternativ transportform, er det et lite tap om ruta forsvinner. For de trafikantene som klart foretrekker den aktuelle flyruta, vil det være et større tap.

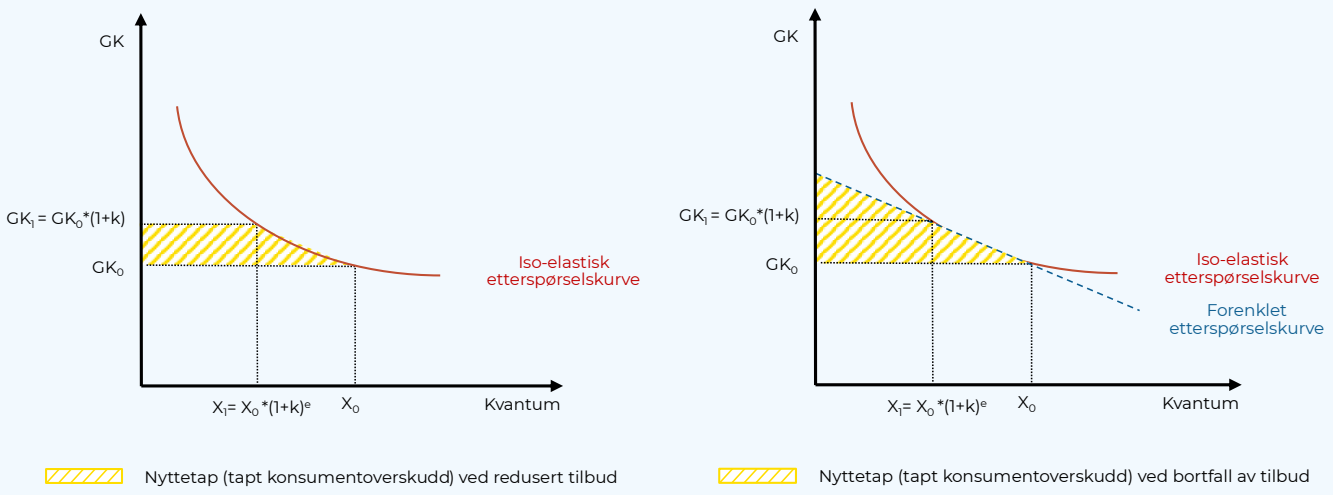
Vi diskuterer trafikantnyttetapet ut fra to tilnærminger:

- Hva er de generaliserte reisekostnadene (GK) ved nest-beste transportalternativ?
- Hva er sammenhengen mellom etterspørsel og pris for den aktuelle flyruta?

Tapet for trafikantene (nyttetap) måler vi i form av tapt konsumentoverskudd. Vi kjenner etterspørsel og trafikantenes generaliserte reisekostnad med dagens flyrutetilbud ved den enkelte lufthavn, og vi måler det tapte konsumentoverskuddet med bruk av trapesregelen (se Figur 10-1). Når flyrutetilbudet ved en lufthavn tas helt bort, er tilnærmingen vår å finne ut hvor etterspørselskurven krysser den vertikale aksen i Figur 10-1. Vi kan tenke på dette punktet som reisen med den høyeste betalingsvilligheten for reiser fra den aktuelle lufthavnen.

Ved å se på reisetiden og reisekostnadene til nærmeste alternative lufthavn, finner vi ut hva trafikantene i snitt er villig til å betale for å unngå den ekstra tilbringertiden til alternativ lufthavn. Vi måler dette som bilreise til nærmeste alternative lufthavn. En reise fra lufthavn til lufthavn vil være den maksimale ekstra tilbringertiden den reisende vil oppleve. I verste fall må trafikanten kjøre til den lufthavnen hen ellers ville brukt, og deretter kjøre til den nest nærmeste. I mange tilfeller vil det finnes kortere veier enn dette. Tapet for trafikantene avhenger også av hvordan flyrutetilbud og priser for flyvningene er ved de aktuelle lufthavnene. For enkelte reiser vil det være helt på marginen om det er den ene eller andre lufthavnen som er å foretrekke, og nyttetapet blir dermed tilnærmet null. Som en forenkling beregner vi dette nyttetapet under forutsetning om en lineær etterspørselskurve (tilsvarende den gule trekanten til høyre i Figur 10-1.

Figur 10-1 Trapesregel for beregning av nyttetap for trafikanter (venstre: reduksjon i tilbud, høyre: bortfall av tilbud)



Kilde: Oslo Economics (2025)

Noen trafikanter har ikke tilgang til bil, og vil kunne ha enda høyere trafikantnyttetap enn det som er beregnet med utgangspunkt i den ekstra tilbringertiden med bruk av bil. Som en annen tilnærming beregner vi konsumentnyttetapet med utgangspunkt i antatte priselastisiteter og finner den maksimale betalingsvilligheten under forenklede forutsetninger om lineær etterspørsel.

Vi oppgir trafikantnyttetapet som et spenn der vi bruker de to alternative tilnærmingene beskrevet ovenfor som ytterpunkter.

Tapene for trafikantene må vurderes opp mot mulige *gevinster* for samfunnet, i form av sparte kostnader ved å drifte ruta, som igjen vil kunne gi besparelser for offentlig sektor i form av lavere offentlig kjøp. Endringene kan også gi endringer i klima-, miljø- og ulykkeskostnader, men erfaringene fra tidligere analyser har vist at disse virkningene har liten betydning for konklusjonen. Slike beregninger har uansett et høyt usikkerhetsnivå, og vi inkluderer dermed ikke disse virkningene i analysen.

Endringene i flydriftskostnadene beregnes ved hjelp av en forenklet modell som også er brukt i vår utredning av FOT-ruter i Sør-Norge (Oslo Economics, 2025). Vi regner i første rekke bare på den umiddelbare besparelsen i flydriftskostnader av å avvikle ruta. I flere tilfeller vil reduksjonen i rutetilbudet ved én lufthavn erstattes av en tilsvarende økning i rutetilbudet ved en annen lufthavn. Vi diskuterer dermed hva vi kan tåle av økte kostnader ved annen lufthavn for å kunne oppnå en lønnsom avvikling av tilbudet.

Vi inkluderer sparte kostnader ved lufthavndriften i de tilfeller hvor en nedleggelse av flyruten mest sannsynlig også leder til en nedleggelse av lufthavnen.

Tiltak som skattefinansieres har også en skattefinansieringskostnad som skal representere effektivitetstapet i økonomien som følge av vridende beskatning. Når behovet for skattefinansiering reduseres, beregner vi en effektiviseringsgevinst som representerer de gevinstene som kan oppstå med mindre vridende beskatning. I motsatt tilfelle, om det er tiltak som fører til en økning i offentlig pengebruk, beregner vi en skattefinansierings*kostnad*.

Virkninger regnes i nåverdi over en analyseperiode på fem år (tilsvarende kontraktsperiodens lengde), som diskonteres til år 2026.

Vurderingene som er beskrevet ovenfor, gjøres når transportstandarden kan tilfredsstilles uten FOT-ruten. Vi har i tillegg drøftet behovet for å opprettholde ruter hvor et bortfall av ruten isolert sett vil lede til en mindre tilfredsstillende transportstandard for enkelte transportbrukere. Transportstandardkriteriene er ikke absolutter, og i utformingen av FOT-kravene er det viktig å veie nytten ved å tilfredsstille en gitt transportstandard mot kostnadene for samfunnet ved å gjøre det.

10.2.3 Hvordan vurdere behov for justeringer av setekrav og frekvens?

Det å tilfredsstille transportstandardkriteriene kan i prinsippet gjøres gjennom én flyvning på morgen, og én flyvning tilbake på ettermiddagen. Et slikt minimumstilbud vil ikke nødvendigvis sikre et tilgjengelig transporttilbud da etterspørselen etter flyreiser kan være langt høyere enn tilbudet. Det er derfor det stilles krav til antall seter som skal leveres, og et krav til antall avganger. I fastsettelsen av krav til seter og avganger har vi tatt utgangspunkt i et mål om et gjennomsnittlig belegg på 60–70 prosent. Belegg måles da som antall passasjerer/setekrav. Samtidig er det et selvstendig poeng å ikke gjøre store endringer mellom kontraktsperioder slik at en får en historisk kostnadsreferanse. I fastsettelsen av setekrav og frekvens gjør vi en konkret vurdering av belegg og behovet for en historisk kostnadsreferanse for hver av rutene.

10.3 Forslag til FOT i Finnmark

I Finnmark er FOT-rutene i mange tilfeller helt nødvendig for å sikre transportbrukerne en tilfredsstillende transportstandard. Dagens rutetilbud sikrer mange en tilfredsstillende transportstandard i henhold til transportstandardkriteriene, men ikke alle. Utfordringer som eksisterer, varierer mellom ruteområdene. I ruteområde 1 er hovedutfordringen begrensede muligheter for dagsbesøk til Tromsø og hovedstaden. For Hasvik-ruten er hovedutfordringen kapasitet mens for Sørkjosen er hovedutfordringen regularitet.

Med dette som utgangspunkt diskuteres i det videre våre forslag til FOT i henholdsvis videreføringsalternativet og effektiviserings-alternativet.

10.3.1 Videreføring

I videreføringsalternativet er den største endring som foreslås en økning fra 2 til 3 frekvenser på Hasvik. Utover dette foreslås kun mindre justeringer i setekravene og ingen endringer i ruteføring (Se Tabell 10-1). Videre har behovet for å innlemme Hammerfest-Tromsø i FOT blitt vurdert, men konklusjonen er at nytten ikke oppveier

kostnadene. I det følgende gis en nærmere begrunnelse for våre vurderinger.

Behov for økt frekvens på Hasvik?

På Hasvik er det krav om minst to daglige avganger til/fra Tromsø og en daglig avgang til og fra Hammerfest. Setekravet er på minst 7 750 seter per år i hver retning for begge rutene samlet, og rutene betjenes i kombinasjon. Selv om setekravet formelt sett tilfredsstilles med denne løsningen viser en gjennomgang av belegg på enkeltavganger at det ofte kan være vanskelig å få tak i billetter (se kapittel 3.6).

Med dette som bakteppe vil Hasvik få en ekstra frekvens i vinterprogrammet til Widerøe (fra 25. oktober 2026), og til neste kontraktsperiode foreslår vi å gjøre den ekstra frekvensen til en del av kravene, samt å øke setekravet til 19 500. Dette gir et gjennomsnittlig belegg for ruten på 64 prosent. Dette vil lede til et tilbud som er mer i tråd med etterspørselen. Kostnadene antas videre å være begrenset. Økningen i setekrav utløser ikke behov for mer produksjon enn hva som følger av den ekstra avgangen, og det finnes tilgjengelige fly i området til å produsere den ekstra avgangen. Når frekvensen økes fra 25. oktober gjøres dette med et fly som før gikk Hammerfest-Alta, en avgang som har liten praktisk betydning for transport-standarden.

I tillegg til kapasitetsutfordringer har innbyggerne i Hasvik en mindre tilfredsstillende tilgang til hovedstaden og til fylkeshovestaden i Vadsø med dagens rutestruktur. Det er den korte oppholds-tiden på dagsreiser som er årsaken til en mindre tilfredsstillende standard. Med flere avganger kan det være avgangene legges opp slik at rutetidene gir bedre muligheter for dagsbesøk til Oslo og Vadsø. Krav om en ekstra frekvens gir imidlertid ingen garanti for dette.

Behov for justeringer i krav til kapasitet og ruteføring?

Som nevnt innledningsvis er det krevende å lage tidtabeller som sikrer alle innbyggerne i Finnmark en tilfredsstillende transportstandard i henhold til transportstandardkriteriene. Utfordringen er størst for brukerne av lufthavnene i Berlevåg og Båtsfjord. For dem finnes ikke en reell mulighet til å gjennomføre dagsbesøk i Oslo, noe transport-standardkriteriene sier skal være mulig.

Widerøe opererer i dag seks fly for å betjene rutene i Finnmark samt selskapets kommersielle ruter mellom Alta og Tromsø og Hammerfest og Tromsø. Flyene har ikke kapasitet til å øke produksjonen. Skal alle innbyggere i Finnmark sikres en tilfredsstillende transportstandard i henhold til kriteriene må derfor et ekstra fly «kjøpes» fri. Dette anslås å koste cirka 150 millioner kroner i året.[13] Tiltaket er ikke inkludert i videreføringsalternativet fordi det er usikkert hvorvidt kjøp av økt kapasitet, slik at flere innbyggere i Øst-Finnmark kan ankomme Tromsø tidligere på morgenen, er det tiltaket som gir størst nytte per investerte krone. Høringsinnspill gitt i forbindelse med tidligere utredninger av de regionale flyrutene viser til ulike behov og ønsker for utviklingen av tilbudet i Finnmark. Mens noen ønsker bedre forbindelser internt i fylket, vil mange ha bedre forbindelser til Tromsø og Oslo. Vi mener det er behov for en kritisk gjennomgang av transportstandardkriteriene for Finnmark, og en bredere utredning av hvordan tilbudet i Finnmark best kan utformes innenfor ulike nivå på statlige kjøp av flyruter.

Foruten den foreslåtte økningen i frekvens på Hasvik, er den eneste justeringen av kapasitet som foreslås i Finnmark en økning av setekravet på Kirkenes. Økningen har liten praktisk betydning. Det er i dag krav om minst syv frekvenser til/fra Kirkenes og med en 39-seteres maskin gir dette rett i overkant av 170 000 seter. Økningen i setekravet er en måte å harmonisere frekvens- og setekrav og vil ikke ha en reell effekt på kravet til produksjon.

Behov for en FOT-rute Hammerfest-Tromsø?

Rutestrukturen i Finnmark er utformet slik at innbyggerne fra Berlevåg og østover rutes til Tromsø via Kirkenes, mens innbyggere fra Mehamn og vestover rutes til Tromsø via Hammerfest. Kirkenes-Tromsø ble gjort til FOT-rute i inneværende kontraktsperiode, mens Hammerfest-Tromsø driftes kommersielt. Dette gjør at det kan stilles spørsmål ved om også Hammerfest-Tromsø burde gjøres til FOT-rute.

Trafikken på Hammerfest har et betydelig innslag av reisende tilknyttet oljenæringen, og det er en rekke forbindelser mellom Hammerfest og Tromsø daglig. En FOT-rute på Hammerfest-Tromsø er derfor ikke nødvendig for å sikre innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard i henhold til transportstandardkriteriene. Det vil i tillegg være svært kostbart for staten, gitt de høye passasjertallene og de høye gjennomsnitts-inntektene per passasjerer som Widerøe oppnår på ruten. Det anbefales derfor ikke å gjøre Hammerfest-Tromsø til FOT-rute.

[13] Widerøekonsernet hadde i første halvår 3,76 milliarder i kostnader og en flåte på 48 fly. Basert på flyrutene som for høsten 2025 var publisert hos OAG kreves det 36 fly for å betjene alle selskapets ruter. Dette gir en kostnad per fly fra 156 – 209 millioner per fly i flåten/fly som kreves for å gjennomføre produksjonen.

Selv om en FOT-rute Hammerfest-Tromsø ikke er nødvendig for å sikre innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard, er prisene høyere og flyene fullere enn hva tilfelle er for andre flyplasser i Finnmark. Morgenavgangene fra Hammerfest til Tromsø og ettermiddagsavgangene fra Tromsø til Hammerfest har alle over 80 prosent belegg i gjennomsnitt over året (Se Figur 3-6).

Det kan derfor argumenteres for at målsettingen om et *tilstrekkelig rutetilbud til en overkommelig pris* ikke er oppnådd for innbyggerne i Hammerfest, og innbyggerne i Honningsvåg og Mehamn, som rutes via Hammerfest. Dersom det ønskes lavere priser for lokalbefolkningen vil trolig innføring av beboerrabatt være et mer treffsikkert virkemiddel enn å gjøre ruten til FOT. En beboerrabatt kommer derimot også med potensielle negative virkninger. Kapasitetsutnyttelsen på de populære avgangene kan bli enda høyere og det samme kan prisene for reisende uten krav på beboerrabatt. For mer inngående beskrivelser av mulige konsekvenser av en beboerrabatt vises det til OE-rapporten *Kostnader og mulige tiltak for et mer effektivt regionalt flytilbud*.[14]

Tabell 10-1: Forslag til FOT i Finnmark (videreføringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Alta-Kirkenes	4 700	30 000	1	10:00	16:00	44%
Alta-Vadsø	8 400		2	10:00	15:30	
Hammerfest-Vadsø	6 900	25 000	2	10:00	16:00	14%
Kirkenes-Tromsø	79 700	170 000 (+ 110 000)	3	10:00	17:00	69%
Kirkenes-Vadsø	32 700		3	10:00	17:00	
Kirkenes-Alta	4 700		1	-	-	
Vadsø-Kirkenes	32 700	75 000	3	9:00	18:00	64%
Vadsø-Alta	8 400		2	10:00	16:00	
Vadsø-Hammerfest	6 900		2	10:00	16:00	
Vardø-Kirkenes	8 200	Ingen	2	10:00	16:00	
Båtsfjord-Kirkenes	1 200	Ingen	2	9:00	17:00	
Båtsfjord-Vadsø	4 700		2	8:30	18:00	
Berlevåg-Kirkenes	700	Ingen	1.5	9:00	17:00	
Berlevåg-Vadsø	2 200		2	8:30	18:00	
Mehamn-Hammerfest	5 000	Ingen	1	9:00	17:00	
Mehamn-Vadsø	-		2	9:00	16:00	
Honningsvåg-Hammerfest	900	Ingen	1	9:00	17:00	
Hasvik-Tromsø	24 900	19 500 (+ 11 500)	3 (+1)	10:00	16:00	64%
Hasvik-Hammerfest	1 500		1			
Sørkjosen-Tromsø	12 500	11 000	2	8:30	17:00	57%
Lakselv-Tromsø	48 400	40 000	3	8:30	17:00	61%

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult

10.3.2 Effektivisering

I forkant av inneværende kontraktsperiode ble det gjennomført endringer i rutestrukturen i Finnmark med mål om et mer effektivt flyrutetilbud og bedre transportstandard. Endringene har derimot ikke hatt ønsket effekt. Kompleksiteten i rutestrukturen i Finnmark gjør det krevende å overskue de faktiske konsekvensene av endringer som foreslås. Dette var en kjent problemstilling også da endringene ble foreslått. «Gir ikke tiltakene som foreslås en ønsket

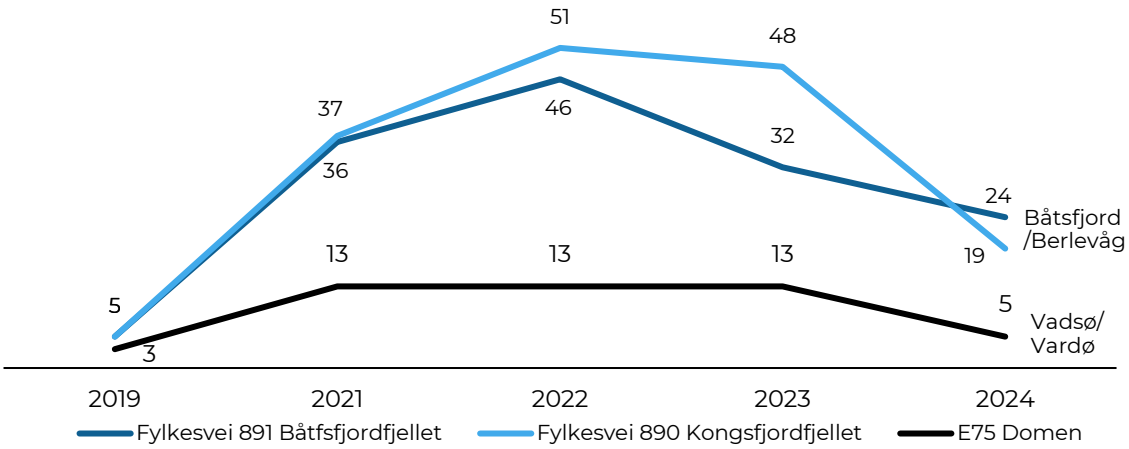
[14] https://www.regjeringen.no/contentassets/043c7dad1cfb4bc29f3a610be8790973/oe-rapport-et-mer-effektivt-regionalt-flytilbud.pdf

effekt kan det være behov for å tenke helt nytt om rutetilbudet i Finnmark, eksempelvis gjennom et økt antall direkteruter», ble det påpekt i den transportfaglige utredningen fra 2022 ((Oslo Economics, 2022).

Det har ikke vært rom for en slik gjennomgang i forbindelse med denne utredningen. En bedring av flyrutetilbudet vil mest sannsynlig bety flere fly og dermed økte kostnader for staten. I forkant av en eventuell utredning bør derfor de økonomiske rammene for kjøp av flyruter i Finnmark avklares, og det bør gjøres en vurdering av hvilke hensyn som skal veie tyngst i utformingen av flyrute-tilbudet, eksempelvis om færre forbindelser internt i fylket kan aksepteres mot bedre forbindelser mot Tromsø og Oslo.

Det vi har gjort i vurderingen av effektiviserings-alternativet er å se på muligheter for å sikre den samme transportstandard som i dag med færre ruter. I Finnmark er det relativt korte avstander mellom to par av lufthavner. Det er cirka 1 time mellom Vadsø og Vardø, og cirka 1,2 timer mellom Båtsfjord og Berlevåg. Mellom disse parene av lufthavner vil det i teorien være mulig å fjerne en FOT-rute ved en av lufthavnene, mot at ruten opprettholdes og eventuelt justeres ved den andre lufthavnen.

Figur 10-2: Antall dager med stengt vei



Kilde: Veitrafikksentralen

Tabell 10-2 Samfunnsøkonomiske vurderinger, bortfall av tilbudet ved Vardø. Nåverdier i mill. kroner

Trafikantnyttetap	15-26
Tapte salgsinntekter	0
Sparte operatørkostnader	170
Sparte kostnader, lufthavndrift	103
Effektivitetsvirkninger skattefinansiering	60
Mulig kostnadsøkning for break-even	**250-259**

Utfordringen ved å fjerne krav til FOT fra lufthavner i Finnmark og Troms er vinterstengte veier. Figur 10-2 viser antall tilfeller av vinterstengte veier på fylkesvei 891 mot Båtsfjord, fylkesvei 890 mot Berlevåg og E75 mellom Vadsø og Vardø. Mellom Båtsfjord og Berlevåg kan veiforbindelsen være stengt over 50 dager per år. Med så hyppige stengninger vurderer vi at hensynet til sikkerhet/beredskap taler for å opprettholde ruter ved begge lufthavner.

Det er langt færre dager i løpet av året at veien er stengt mellom Vardø og Vadsø. Samtidig er Vadsø en av de fire sentrale lufthavnene i Finnmark, og med kort reiseavstand fra Vardø til Vadsø er det grunn til å stille spørsmål ved behovet for FOT-rute fra Vardø.

Videre viser gjennomgangen av transportstandard-kriteriene at ruten Kirkenes-Tromsø i liten grad har hatt en ønsket effekt på transportstandarden. Med

dette som bakteppe diskuteres i det følgende behovene for FOT-ruter til/fra Vardø og behovet for en FOT-rute mellom Kirkenes og Tromsø.

Behov for FOT-ruter ved Vardø lufthavn?

Trafikantene som bruker Vardø lufthavn vil få lengre reisevei om FOT-ruten legges ned. Vi antar at alle flyreisene fra Vardø erstattes med flyreiser til og fra Vadsø. Med vår tilnærming til trafikantnyttetapet (omtalt i kap. 10.2.2) beregner vi et nyttetap for trafikantene på mellom 15 og 26 millioner kroner som følge av lenger tilbringerreiser og andre ulemper. Nyttetapet tilsvarer mellom 460 og 780 kroner per reise.

På nyttesiden vil en nedleggelse av FOT-ruten redusere flydriftskostnadene og dermed behovet for skattefinansierte statlige kjøp. Reduksjonen i flydriftskostnadene er beregnet til 170 millioner kroner som nåverdi over en femårsperiode[15].

Nedleggelsen av en FOT-rute kan lede til behov for justeringer av rutetilbudet ved andre lufthavner. I tilfellet med Vardø antar vi at dette ikke er tilfellet. Flyet fra Vadsø som de reisende fra Vardø må benytte mellomlander i dag i Vardø. Kapasitets-utnyttelsen på flyene vil derfor være den samme etter nedleggelsen.

I tillegg til sparte flydriftskostnader har vi lagt til grunn at lufthavndriften ved Vardø avvikles, og at dette gir en besparelse på 25 millioner kroner årlig. Dette gir en nåverdi på 103 millioner kroner over analyseperioden.

Både sparte flydriftskostnader og sparte kostnader til lufthavndrift gjør at det isolert sett blir mindre behov for skattefinansiert offentlig pengebruk. Effektivitetsvirkningene som følge av lavere skattefinansiering er beregnet til 60 millioner kroner.

Samlet viser den forenklede samfunnsøkonomiske analysen at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å fjerne FOT-tilskuddet til reiser til/fra Vardø lufthavn, og det med god margin. Når det samtidig er mulig å sikre innbyggerne i influensområdet til Vardø en lignende transportstandard som i dag, anbefales det å legge ned FOT-rutene til/fra Vardø.

Behov for FOT-ruten Kirkenes-Tromsø?

FOT-ruten Kirkenes-Troms ble ikke innført for å sikre innbyggerne i Kirkenes en tilfredsstillende transportstandard, men for å legge til rette for bedre forbindelser til Tromsø for andre steder øst i Finnmark. Når ruten i liten grad har endret transportstandarden er det grunn til å stille spørsmål ved behovet for å opprettholde kjøp av ruten mellom Tromsø og Kirkenes.

På samme måte som det var krevende å anslå konsekvensene av å gjøre Kirkenes-Tromsø til FOT-rute, er det krevende å anslå effektene av å ta tilskuddet vekk. Det er ikke gitt at det samme tilbud som før vil komme tilbake. Basert på informasjons-grunnlaget vi nå har tilgjengelig anbefaler vi derfor ikke å fjerne FOT-ruten Kirkenes-Tromsø. En vurdering av ruten bør inngå i en eventuell vurdering av en større omlegging av rutestrukturen i Finnmark.

10.4 Forslag til FOT i Troms

Troms har kun én FOT-rute, Sørkjosen-Tromsø. Innbyggerne i influensområdet til Sørkjosen har i dag en tilfredsstillende transportstandard i henhold til transportstandardkriteriene, men utfordringer med en regularitet som er den laveste blant FOT-rutene i Nord-Norge.[16] Rundt 53 prosent av kanselleringene skyldes værforhold, mens de resterende 47 prosent skyldes tekniske problemer, crew-mangel eller annet. Ruten Sørkjosen-Tromsø er særlig utsatt fordi den opereres alene. Widerøe opplyser at alternativet til å kansellere Sørkjosen-Tromsø gjerne er å kansellere ruter som betjener flere lufthavner på samme flight, noe som vil få konsekvenser for flere passasjerer og større utfordringer med å organisere alternativ transport. Det er derfor krevende å anvende endringer i FOT-kravene for å bedre regulariteten på Sørkjosen.

Med dette som bakteppe foreslår vi ingen endringer i kravene til FOT i Troms, verken i videreføringsalternativet eller i effektiviserings-alternativet. Sørkjosen-Tromsø har i dag et setekrav på 11 000 seter hver vei og prognosen er på 12 500 passasjerer i 2032/33. Det gir et gjennomsnittlig belegg på 57 prosent, men vi har valgt å ikke nedjustere setekravet. En nedjustering av setekravet ville uansett hatt liten praktisk betydning. Det er krav om 2 daglige forbindelser Sørkjosen-Tromsø, noe som gir i underkant 25 000 seter når ruten betjenes av en 39-seters maskin, og opereres alene.

10.5 Forslag til FOT i Lofoten, Vesterålen og Ofoten

I Lofoten, Vesterålen og Ofoten er det store variasjoner mellom rutene, fra helikopterruten

[15] Vi antar at trafikantene betaler omtrent det samme i flybilletter fra Vadsø, slik at det ikke blir noen substansiell endring i operatørenes inntekter og dermed behov for kompensasjon.

[16] Regulariteten var i perioden april 2025 til mars 2026 på 90,5 prosent. Gjennomsnittet for alle ruter var på 96,2 prosent.

Værøy-Bodø med 10 000 passasjerer i året og ruten Røst-Bodø med 6 700 passasjerer, til ruten Leknes-Bodø, som i 2025/26 hadde nær 140 000 passasjerer. Innbyggerne på Værøy har en mindre tilfredsstillende transportstandard med dagens rutetilbud, hvor hovedutfordringen er å komme seg til Oslo og til universitetssykehuset i Tromsø. Utfordringen ellers i området er knyttet til kapasitet. Svolvær og Leknes har et høyt gjennomsnittlig belegg, mens i Vesterålen har flere av rutene høyt belegg på enkeltavganger. Med dette som bakteppe diskuteres i det videre våre forslag til FOT i henholdsvis videreføringsalternativet og effektiviseringsalternativet.

10.5.1 Forslag til FOT i videreføringsalternativet

Vårt forslag til FOT i videreføringsalternativet er oppsummert i Tabell 10-3. Ingen nye ruter er foreslått tatt inn, og siden dette er videreførings-alternativet er ingen ruter foreslått tatt ut. Det er heller ikke foreslått endringer i hvilke rute-kombinasjoner det kan konkurreres om, men det er foreslått flere justeringer i setekravene.

Vi har utarbeidet to prognoser for trafikk, en med og en uten ytterligere vekst i turisme (se kapittel 4.4). I forslaget til FOT er det prognosen uten vekst i turisme som er lagt til grunn. Dette er ikke fordi vi nødvendigvis tror på en utflating av vekst i turisme, men fordi vi i forslagene til FOT skal se tilbudet opp mot statens kostnader. Stadige økninger i FOT-tilbudet for å tilfredsstille en økende turisme vurderer vi ikke å være bruk av midler som står til formålet med FOT-ruter. Det bør isteden ses etter alternative måter å styre turiststrømmene til/fra Lofoten og Vesterålen. Å øke prisene er et alternativ som bør vurderes.[17] I tillegg bør det ses på muligheter for å utvikle gode bussforbindelser mellom Evenes og Lofoten. Med ny E10 reduseres reisetiden mellom Evenes og Svolvær til 1,75 timer. Det ville gitt en bedre bruk av flykapasiteten om turister til Lofoten kunne flys med den kommersielle ruten Oslo-Evenes og fraktes det siste stykke med buss. Sommeren 2026 lanserte Boreal en helårlig flybuss mellom Evenes og Lofoten. Antall passasjerer på denne ruten kan gi en indikasjon på mulighetene for overført trafikk.

Når det gjelder de konkrete forslagene, er det på Svolvær og Leknes lagt inn en økning i setekravet som tilsvarer den ekstra rundturen som settes inn fra og med 1. januar 2027. Dette gir syv frekvenser ved Svolvær og ni frekvenser ved Leknes. Utover dette foreslås ikke ytterligere justeringer av setekravene, dette til tross for at gjennomsnittlig belegg vil ligge godt over 65 prosent dersom prognosen inntreffer. Årsaken til at vi ikke foreslår ytterligere justeringer er at dette vil forutsette en forventning om fortsatt vekst i turismen. Dagens passasjertall ved Svolvær og Leknes inkluderer en relativt høy andel tilreisende. Heller enn å stadig øke antall frekvenser mener vi det bør ses etter alternative måter å sikre lokalbefolkningen et tilgjengelig rutetilbud. Det er stor usikkerhet knyttet til prognosene for videre vekst. Usikker-heten er knyttet til lekkasjen av passasjerer til Evenes med når nye Hålogalandsveien åpnes. Legger vi til grunn et nivå på lekkasjer som anslått av Avinor og Statens vegvesen i deres utredning fra 2020, ville det ikke vært behov for å justere kravene. Gitt denne usikkerheten vil det etter vår vurdering være hensiktsmessig å begrense kapasitets-økningen til en frekvens inntil man ser effekten av Hålogalandsveien og eventuelle tiltak for å rute turister til Lofoten med annet enn FOT.

I Vesterålen og Ofoten er utfordringen kapasitet på enkeltavganger, både på ruten Stokmarknes-Bodø, og på forbindelsene Bodø-Evenes-Andøya-Tromsø, som dekkes av samme fly med mellomlandinger. Å stille krav om direkteforbindelser ville løst utfordringen med kapasitet på enkeltavganger til/fra Bodø og Tromsø, men til en høy pris. Årsaken er at det ikke vil være mulig å få til et slikt program, slik vi vurderer det, uten å måtte hente inn et ekstra fly. Å hente inn ekstra fly vil være et kostbart tiltak for å redusere press på enkeltavganger. I videre-føringsalternativet er forslaget derfor kun mindre justeringer i setekravene på rutene i Vesterålen og Ofoten.

Når det gjelder Værøy begrenses mulighetene til å sikre innbyggerne en tilfredsstillende transport-standard, målt mot transportstandardkriteriene, av en kombinasjon av kostbart helikoptertilbud og lave passasjertall. Kostnadene ved å fly flere rundturer enn dagens to turer er årsaken til at vi ikke foreslår endringer i tilbudet på Værøy i videreføringsalternativet.

[17] Se Vedlegg D for en diskusjon av beboerrabatt i Lofoten og Vesterålen.

Tabell 10-3: Forslag til FOT i Lofoten, Vesterålen og Ofoten (Videreføringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Andøya-Bodø	16 600	12 500 (+ 2 875)	2	8:30	17:00	66%
Andøya-Tromsø	28 300	22 000 (+ 2 875)	2	10:00	16:00	64%
Evenes-Tromsø	20 600	18 000	2	10:00	16:00	57%
Evenes-Bodø	40 500	31 000 (+ 3 500)	2	8:30	17:00	65%
Stokmarknes-Bodø	82 700	64 000 (- 2 500)	3	8:30	17:00	65%
Stokmarknes-Tromsø	37 100	28 500 (+ 8 000)	2	10:00	16:00	65%
Svolvær-Bodø	129 400	85 000 (+ 12 500)	3	8:30	17:00	76%
Leknes-Bodø	166 200	106 000 (+ 12 500)	4	8:30	17:00	78%
Røst-Bodø	7 450	6 500	2	10:00	16:00	57%
Værøy-Bodø	-	9 000	2	10:00	16:00	55%

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult

10.5.2 Effektiviseringsalternativet

I effektiviseringsalternativet foreslås Stokmarknes-Bodø og Stokmarknes-Tromsø tatt ut av FOT. Videre foreslås det å legge Røst over på helikopter. I tillegg har vi vurdert behovet for FOT-ruter fra både Svolvær og Leknes, gitt den korte avstanden lufthavnene imellom, samt muligheter for kommersiell drift. Våre vurderinger av behovet for rutene, i tillegg til våre forslag til setekrav og frekvens, presenteres i det følgende.

Behov for FOT-ruter til/fra Stokmarknes?

Fra Stokmarknes lufthavn er det i dag om lag 2 timer til Harstad/Narvik lufthavn Evenes og om lag 1,5 timer til Svolvær lufthavn, men da med bruk av ferge.[18] Videre er det fra befolkningstyngdepunktet i Sortland om lag 1 time og 45 minutter til Evenes. Dette er avstander som er for lange til å sikre brukerne av Stokmarknes lufthavn en tilfreds-stillende transportstandard ved bruk av alternative lufthavner. Dette endrer seg imidlertid med åpningen av E10 Hålogalandsveien i 2029. Nye E10 reduserer reisetiden mellom Sortland og Evenes med cirka 40 minutter, noe som gjør det mulig å gi innbyggerne i influensområdet til Stokmarknes lufthavn en tilfredsstillende transportstandard ved bruk av Evenes.

Allerede i dag er det mange av innbyggerne i Lofoten og Vesterålen som benytter seg av tilbudet ved Evenes, selv om avstandene isolert sett er for lange til å sikre en tilfredsstillende transport-standard i henhold til transportstandardkritene. Flere avganger og lavere priser på reiser til/fra Oslo gjør at flere foretrekker å fly til/fra Evenes heller enn Stokmarknes.

For å vurdere konsekvensene av å legge ned rutene til/fra Stokmarknes har vi gjennomført en forenklet samfunnsøkonomisk analyse. Resultatene er vist i Tabell 10-4.

Som beskrevet i kapittel 4.4 er det usikkert hvor mange som vil benytte tilbudet ved Evenes fremfor Stokmarknes når ny E10 åpner. Med bruk av prognosen som følger Nasjonal transportmodell (NTM6) vil det være 141 000 passasjerer ved Stokmarknes som berøres av en eventuell nedleggelse av lufthavnen. Brukes isteden prognosen som følger metodikken til Avinor og Statenes vegvesen er det 54 000 passasjerer som berøres av en eventuell nedleggelse. Hvilken prognose som legges til grunn har stor betydning for vurderingen av trafikantenes nyttetap. Med bruk NTM6-prognosen, og et høyt anslag på nyttetap per reise (1 270 kroner per reise), blir det beregnede

[18] Reisetiden til Evenes kan avvike i perioder grunnet byggingen av E10 Hålogalandsveien.

nyttetapet på 737 millioner kroner over analyseperioden på 5 år. Ved bruk av Avinor og Statens vegvesens prognosemetodikk for passasjerutvikling, og med et lavt anslag på nyttetapet per reise (787 kroner per reise), blir nyttetapet totalt på 175 millioner kroner.

Tabell 10-4 Samfunnsøkonomiske vurderinger, bortfall av tilbudet ved Stokmarknes. Nåverdier i mill. kroner

Trafikantnyttetap	175-737
Tapte salgsinntekter	0
Sparte operatørkostnader	640
Sparte kostnader, lufthavndrift	103
Effektivitetsvirkninger skattefinansiering	163
Mulig kostnadsøkning for break-even	**140-609**

Det er også usikkerhet knyttet til sparte flydriftskostnader og behovet for statlige tilskudd. Isolert sett vurderes en nedleggelse av rutene til/fra Stokmarknes å redusere flydriftskostnadene med om lag 640 millioner kroner over en femårsperiode. Videre er gevinsten av reduksjonen i skatte-finansierte statlige tilskudd til flyrutene til/fra Stokmarknes beregnet til 163 millioner kroner over en femårsperiode. Usikkerheten er knyttet til eventuelle behov for økt kjøp av FOT-ruter fra Evenes, som ved en nedleggelse må absorbere passasjerer som før reiste til/fra Stokmarknes.

Med en 39-seteres maskin er en ekstra rundtur per dag mellom Evenes og Bodø beregnet å koste 87 millioner kroner i nåverdi over en 5-års periode, mens en ekstra rundtur mellom Evenes og Tromsø er beregnet å koste 89 millioner kroner. Grovt sett betyr dette at i scenariet der 141 000 passasjerer skal overføres til Evenes, og nyttetapet per reise er høyt, er nedleggelsen lønnsom dersom kjøpene av nye flyruter begrenses til 140 millioner kroner (som er mindre enn kostnaden av én ekstra rundtur Evenes-Bodø og Evenes-Tromsø). I scenariet der 54 000 passasjerer skal overføres til Evenes, og nyttetapet per reise er lavere, er nedleggelsen lønnsom dersom kjøpene av nye flyruter begrenses til 600 millioner kroner (tilsvarende mer enn tre ekstra rundturer Evenes-Bodø og Evenes-Tromsø).

Selv om usikkerheten er stor, vurderer vi det som lønnsomt å legge ned FOT-rutene til/fra Stokmarknes. For det første vurderer vi det som sannsynlig at omfanget av overført trafikk vil være større enn hva som følger av NTM6-beregningene, noe som reduserer trafikantnyttetapet ved å legge ned rutene til/fra Stokmarknes. For det andre vil det å samle trafikken på Evenes kunne lede til flere avganger og større valgfrihet for passasjerene. Denne gevinsten er ikke hensyntatt i beregningene av trafikantnytte. For det tredje vurderer vi det som sannsynlig at det å samle trafikk på Evenes vil lede til mer effektiv flydrift og lavere behov for statlige tilskudd per passasjer. Evenes har lang rullebane noe som åpner for en annen konkurranse enn den om flyruter til/fra den korte rullebanen ved Stokmarknes lufthavn.

En nedleggelse av FOT-rutene til/fra Stokmarknes vil berøre en rekke pasientreiser. Stokmarknes er blant lufthavnene med den høyeste andel pasientreiser. Vi vurderer likevel ikke at konsekvensene for pasientene vil være av en slik karakter at rutene må opprettholdes. Årsaken til dette er at den nye E10 sikrer en tilfredsstillende transportstandard for reisende fra Stokmarknes også uten FOT-rutene.

Behov for FOT-rute til Røst?

Røst er en øy med innbyggere som er avhengig av lufttransport for å sikres en tilfredsstillende transportstandard. Det samme gjelder Værøy, men der Værøy betjenes av helikopter, betjenes Røst i dag av fly.

Vårt forslag i effektiviseringsalternativet er å erstatte flytilbudet til/fra Røst med helikopter som kombineres med Værøy. De samfunnsøkonomiske konsekvensene av en slik endring er oppsummert i Tabell 10-5.

Vi har ikke noe grunnlag for å beregne virkningene for trafikantene av å endre tilbudet til Røst til en helikopterrute framfor en flyrute. Basert på dagens flymønster, der flyene går via Leknes, er det ikke grunn til å tro at passasjerene vil tape tid på at Røst går over på en helikopterrute. Flytiden Værøy-Bodø er på 25 minutter. Det er 20 kilometer lengre til Røst enn til Værøy fra Bodø slik at reisen vil bli på cirka 30 minutter. Rutene som går Røst-Leknes-Bodø har i dag en reisetid på 1:05, mens direkteruten tar 30 min. Dette gir et vektet snitt på 45 minutter med fly. Imidlertid kan det være andre forhold ved helikopterreise (komfortegenskaper) som gjør at passasjerene likevel foretrekker flyreiser og dermed opplever et tap i konsumentoverskudd om ruten flyttes over til helikopter. Disse effektene har vi ikke grunnlag til å kvantifisere.

Operatørenes kostnader ved å legge ruta over på helikopter har vi også et svakt grunnlag for å kvantifisere. Helikopterdrift er normalt sett dyrere enn å drive en flyrute. Samtidig ser vi at en helikopteroperatør som kan drifte både Værøy-Bodø og Røst-Bodø vil få grunnlag til en mer effektiv utnyttelse av materiellet. Isolert sett

innebærer avvikling av flyrutetilbudet sparte operatørkostnader på 126 millioner kroner over femårsperioden. Vi antar at å ta Røst over på helikopter ikke vil gi noen stor endring i operatørkostnadene på FOT-kontraktene.

Tabell 10-5 Samfunnsøkonomiske vurderinger, overgang til helikopterrute til og fra Røst. Nåverdier i mill. kroner

Trafikantnyttetap	NA
Tapte salgsinntekter	0
Sparte operatørkostnader	126
Sparte kostnader, lufthavndrift	51
Effektivitetsvirkninger skattefinansiering	35
Tålegrense økte kostnader helikopter	**175**

Om Røst legges om til en helikopterhavn i stedet for en lufthavn for rutegående fly, vil det imidlertid være besparelser for det offentlige i form av drift av lufthavnen. Vi har forsiktig anslått dette til halvparten av besparelsen knyttet til å legge ned en regional lufthavn fullstendig. Det vil si at vi har anslått besparelsen til 12,5 millioner kroner årlig.

Summen av disse virkningene gjør at vi tåler 175 millioner kroner i økte kostnader til helikopterdriften over femårsperioden, og det vil fremdeles være kostnadsbesparende framfor å fortsette med flyruten.

Den viktigste virkningen tror vi imidlertid vil være de langsiktige virkningene knyttet til strategien om å gå vekk fra kortbaneflyvninger i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Dette vil kunne gi effektiviseringsmuligheter og bedre konkurranse om kontraktene som vi ikke har inkludert i regnestykket vårt ovenfor. Vår vurdering er derfor at det vil være klart samfunnsøkonomisk lønnsomt å legge Røst over på et helikoptertilbud.

I tillegg til at vi vurderer det som samfunnsøkonomisk lønnsomt i seg selv, kan det å kombinere Værøy og Røst med helikopter gi flere frekvenser og et ruteprogram som sikrer innbyggerne på Værøy en bedre transportstandard enn i dag.

En overgang fra fly til helikopter på Røst vil uansett kunne tvinge seg frem på sikt. Dersom vår anbefaling om nedleggelser av FOT-rutene til/fra Stokmarknes tas til følge og rullebanen ved Leknes forlenges slik at Svolvær lufthavn kan legges ned, vil Røst være eneste flyplass i Lofoten og Vesterålen med kort rullebane. Det vil heller ikke være andre flyplasser med ruter til Bodø som har like kort rullebane. Dersom Røst fortsatt skal betjenes med fly av samme standard, vil Røst-ruten måtte lyses ut separat for å betjene et marked som i dag er på cirka 8 000 passasjerer. Det vil gi et svært høyt tilskuddsbehov per passasjer.

Behov for FOT-ruter til/fra både Svolvær og Leknes?

Mellom Svolvær og Leknes lufthavn er det i dag 73 kilometer og en reisetid på cirka 1 time og 10 minutter. Isolert sett er dette en avstand som ville gitt innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard ved bruk av alternativ lufthavn. Utfordringen er imidlertid kapasitet. Selv med et samlet setekrav på 191 000 seter hver vei, forventes det gjennomsnittlige belegget på de to rutene å være høyt. Det innebærer at det ikke vil være mulig å tilby tilstrekkelig kapasitet til både lokalbefolkning og næringsliv dersom lufttrafikk skal konsentreres om én lufthavn. En viktig årsak til dette er lengden på rullebanene, som kun er åpen for bruk av 39-seters fly. Vi anbefaler derfor å ikke fjerne Svolvær-Bodø eller Leknes-Bodø fra FOT.

Muligheter for kommersiell betjening

Rutene til/fra Stokmarknes ble driftet kommersielt fra 2006 frem til oktober 2021 da koronapandemien fjernet passasjergrunnlaget til ruten. Ruten ble så innlemmet i FOT-kontraktene som ble inngått fra 1. april 2024. Videre har både Svolvær og Leknes passasjertall som ligger over ruter som i dag driftes kommersielt. Også Evenes vil i effektiviserings-alternativet få passasjertall som isolert sett skulle tale for at kommersielle tilbud ville overtatt om FOT-tilskuddene falt bort.

Utfordringen vil være å sikre innbyggerne et *overkommelig* prisnivå, som vil være det nivået prisene på FOT-rutene i dag ligger på. At kommersielle tilbud med et *overkommelig* prisnivå vil oppstå om FOT-tilskudd tas vekk er mer sannsynlig ved lufthavner med lengre rullebaner. Lengre rullebaner muliggjør bruk av flere og større flytyper. Evenes har lang rullebane og et kommersielt tilbud til Oslo. Svolvær og Leknes har passasjergrunnlaget, men ikke rullebanelengden. I revidert nasjonalbudsjett ble det satt av midler til å utrede en rullebaneforlengelse ved Leknes. For statens kjøp av regionale flyruter isolert sett vil en forlengelse av rullebanen være positivt.

En rullebaneforlengelse vil kunne legge til rette for et direkte rutetilbud fra Lofoten til Oslo. Dersom større fly kan benyttes, kan det eksempelvis bli mer aktuelt med helårlige direkteruter mellom Leknes og Oslo. Dette vil kunne redusere behovet for reiser

via Bodø, gi kortere reisetid for mange reisende og avlaste deler av dagens FOT-tilbud.

Forslag til setekrav og frekvens

Forslaget til FOT i effektiviseringsalternativet er oppsummert i Tabell 10-6.

På Andøya bevares de samme setekrav som i videreføringsalternativet, mens på Evenes økes setekravene på både Bodø-ruten og Tromsø-ruten for å absorbere overført trafikk fra Stokmarknes. På ruten Stokmarknes-Bodø var det i underkant av 90 000 passasjerer i 2025/26, men analyser av RVU-data viser at om lag halvparten av disse skulle til destinasjoner sør for Trondheim. Med andre ord fløy de til Bodø kun for å bytte fly. Disse passasjerene antas overført til den kommersielle ruten Evenes-Oslo, mens de resterende 45 000 vil være passasjerer som vil bruke FOT-ruten Evenes-Bodø. Det gir en prognose på drøye 85 000 passasjerer i 2033/34 og et setekrav på 66 000 seter hver vei. Videre foreslås frekvenskravet på Evenes-Bodø økt til tre daglige forbindelser.

På ruten Stokmarknes-Tromsø var det i overkant av 36 000 passasjerer i 2025/26, og RVU-data viser at kun et mindretall av disse bruker ruten som en overgang til Oslo-ruten i Tromsø. Vi anslår at 35 000 av passasjerene som i dag bruker ruten Stokmarknes-Tromsø vil etterspørre en plass til/fra Evenes, noe som leder til et setekrav på 42 500.

På Leknes og Svolvær gjøres ingen ytterligere justeringer av setekravene i effektiviserings-alternativet, men omleggingen av Røst til helikopter vil frigjøre seter på strekingen Leknes-Bodø. Dette fordi de to turene som i dag flys i kombinasjon med Røst vil gå direkte mellom Leknes og Bodø.

På Værøy og Røst forslås en videreføring av dagens krav, noe som vil utløse flere frekvenser med helikopteret enn i dag. De to daglige forbindelsene til Værøy gav sist år en kabinfaktor på 60 prosent. Det vil derfor ikke være plass til å ta med passasjerer fra Røst med det samme antall frekvenser. Det er viktig å formulere krav som sikrer tilstrekkelig kapasitet mot Bodø og morgenen og fra Bodø på ettermiddagen. En mulig tidtabell med som ville sikret dette er:

- BOO 07:00 VRY 07:25
- VRY 07:50 BOO 08:15
- BOO 08:45 RET 09:10
- RET 09:20 BOO 09:45

Tabell 10-6: Forslag til FOT i Lofoten, Vesterålen og Ofoten (Effektiviseringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Andøya-Bodø	16 600	12 500 (+ 2 875)	2	8:30	17:00	66%
Andøya-Tromsø	28 300	22 000 (+ 2 875)	2	10:00	16:00	64%
Evenes-Tromsø	55 600	42 500 (+24 500)	2	10:00	16:00	65%
Evenes-Bodø	85 500	66 000 (+ 38 500)	3 (+1)	8:30	17:00	65%
Stokmarknes-Bodø	0	0 (- 66 500)	0	0	0	0
Stokmarknes-Tromsø	0	0 (- 20 500)	0	0	0	0
Svolvær-Bodø	129 400	85 000 (+ 12 500)	3	8:30	17:00	76%
Leknes-Bodø	166 200	106 000 (+ 12 500)	4	8:30	17:00	78%
Røst-Bodø	7 450	6 500	2	10:00	16:00	57%
Værøy-Bodø	-	9 000	2	10:00	16:00	55%

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult. Note: For Værøy-Bodø viser vi gjeldende krav.

10.6 Forslag til FOT på Helgeland

På Helgeland vil nye Mo i Rana lufthavn åpne høsten 2027. Det store usikkerhetsmomentet her er hvilke virkninger det vil få for kjøp av flyruter i regionen. Dersom det kommer en kommersiell direkterute til Oslo vil det i stor grad kunne påvirke etterspørselen og dermed kravene som bør stilles til FOT.

Siden det enda er usikkert om en kommersiell rute vil etableres, har vi i forslagene til FOT, både i videreføringsalternativet og i effektiviserings-alternativet valgt å ikke inkludere effekten av direkterute til Oslo. Konkurransen bør imidlertid legges opp slik at staten har muligheter til å reforhandle eller lyse ut deler av Helgeland på nytt når de ser hvilket tilbud som eventuelt etableres ved den nye lufthavnen. Våre betraktninger rundt etableringen av en kommersiell rute følger etter gjennomgangen av våre forslag til FOT.

10.6.1 Videreføringsalternativet

I videreføringsalternativet foreslås kun mindre endringer i setekravene for rutene på Helgeland (se Tabell 10-7). I tillegg til disse justeringene, foreslås også en endring i hvilke rutekombinasjoner som tillates. I konkurransen som ledet til dagens rutetilbud var det mulig å levere tilbud på en kombinasjon av alle FOT-ruter på Helgeland, samt rutene nord i Trøndelag. Til neste konkurranse foreslås det å ikke åpne for kombinasjoner av Mosjøen med andre lufthavner på Helgeland, men åpne for å kombinere Mosjøen med Namsos og Rørvik. Om Mosjøen betjenes sammen med Namsos kan Rørvik får morgen- og kveldsavgangen alene, noe som kan bidra til å løse kapasitets-utfordringene på ruten. Dette er imidlertid ikke et gitt utfall. Den som vinner ruten, kan også velge å fly som i dag. Det tiltaket uansett vil lede til er å åpne for mer konkurranse om de resterende ruter på Helgeland. Både Sandnessjøen og Brønnøysund har rullebanelengder som muliggjør bruk av andre maskiner enn Dash 8-100.

Tabell 10-7: Forslag til FOT på Helgeland (Videreføringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Brønnøysund - Bodø	33 000	25 500 (+ 4 750)	2	8:30	17:00	65 %
Brønnøysund - Trondheim	63 700	49 000 (+ 6 250)	3	8:30	17:00	65 %
Sandnessjøen - Bodø	36 800	28 500 (+ 8 000)	2	10:00	17:00	65 %
Sandnessjøen - Trondheim	51 900	40 000 (+ 10 500)	2	8:30	17:00	65 %
Mo i Rana - Bodø	52 600	40 500 (+ 4 750)	2	10:00	17:00	65 %
Mo i Rana - Trondheim	68 000	52 000 (+ 10 750)	3	08:30	17:00	65 %
Mosjøen - Bodø	29 900	23 000 (+ 7 500)	2	10:00	17:00	65 %
Mosjøen - Trondheim	42 500	32 500 (- 2 250)	2	8:30	17:00	65 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult

10.6.2 Effektiviseringsalternativet

På Helgeland er det relativt kort kjøreavstand mellom flere av lufthavnene. Det er 1 time fra Sandnessjøen til Mosjøen med bil, og 1 time og 15 minutter fra Mosjøen til Mo i Rana. De korte avstandene lufthavnene imellom er årsaken til at vi i effektiviseringsalternativet foreslår å ta rutene til/fra Mosjøen ut av FOT. Mosjøen har både kortere rullebane enn Sandnessjøen og kortere vei til den nye flyplassen ved Mo i Rana.

De samfunnsøkonomiske konsekvensene av å ta Mosjøen-rutene ut av FOT er oppsummert i Tabell 10-8. Vi forutsetter at de som ellers ville reist fra Mosjøen heller bruker Mo i Rana i alternativet der tilbudet fra Mosjøen tas ut. De ekstra passasjerene til/fra Mo i Rana tvinger frem langt flere frekvenser

enn i dagens FOT-rutetilbud ved Mo i Rana, gitt at de dekkes av en 39-seteres maskin. Det vil imidlertid være mulig å betjene rutene med større fly. Større fly vil kunne dekke setekravet med færre frekvenser, og for å unngå at de mange passasjerene ender med få valgmuligheter foreslår vi å også oppjustere kravene til frekvens, fra to til tre Mo i Rana-Bodø og fra tre til fire Mo i Rana-Trondheim.

Trafikantene som i utgangspunktet bruker Mosjøen, vil få et nyttetap i form av at de får lengre tilbringerreise til lufthavn. Vi har anslått dette tapet for trafikantene til mellom 143 og 336 millioner kroner over en femårsperiode, noe som tilsvarer et tap per reise på mellom 640 kroner og 1 300 kroner.

Tabell 10-8 Samfunnsøkonomiske vurderinger, bortfall av tilbudet ved Mosjøen. Nåverdier i mill. kroner

Trafikantnyttetap	143-336
Tapte salgsinntekter	0
Sparte operatørkostnader	531
Sparte kostnader, lufthavndrift	103
Effektivitetsvirkninger skattefinansiering	131
Mulig kostnadsøkning for break-even	**357-518**

Å avvikle tilbudet ved Mosjøen kan ses på som et ledd i å styrke markedsgrunnlaget og dermed muligheten for nyetableringer ved Mo i Rana lufthavn. Bedre frekvenser og eventuelt lavere billettpriser vil gi trafikantene nytte som vi ikke har tatt hensyn til i denne forenklede beregningen. Vi anser derfor nyttetapet vi har beregnet til å være noe høyt.

Tilsvarende som i tilfellet med Stokmarknes, har vi ikke beregnet kostnadene med et forbedret tilbud ved nye Mo i Rana lufthavn som følge av nedlegging av Mosjøen. Vi diskuterer heller hvor store kostnadsøkninger som tåles. Det er usikkerhet rundt hvordan dette behovet kan dekkes ved Mo i Rana, og det avhenger blant annet av hva slags materiell som vil bli brukt.

Med en 39-seters maskin er en ekstra rundtur per dag mellom Mo i Rana og Trondheim beregnet å koste 148 millioner kroner som nåverdi over en femårsperiode. En ekstra rundtur per dag mellom Mo i Rana og Bodø er beregnet å koste 64 millioner kroner over tilsvarende periode. Om kostnadene for økt tilbud til og fra Mo i Rana er inntil 350 millioner kroner, vil det være klart lønnsomt å avvikle tilbudet. Det tilsvarer minst to ekstra rundturer mellom Mo i Rana og Trondheim, eller fem ekstra rundturer mellom Mo i Rana og Bodø. Håpet er at mye av trafikken kan absorberes av kommersielle flyvninger mellom Mo i Rana og Oslo, for de som i dag bruker Mosjøen-Trondheim som overgangsreise for reiser lenger sør i Norge og til utlandet.

Tilsvarende som i de andre tilfellene med nedleggelse av tilbud, regner vi inn en effekt knyttet til sparte kostnader for Avinor ved å legge ned drift ved Mosjøen lufthavn, noe som sammen med mulighet for redusert offentlig kjøp gir effektiviseringsgevinster i form av lavere behov for skattefinansiert pengebruk.

Det er relativt stor usikkerhet om hva slags tilbud som blir etablert ved nye Mo i Rana lufthavn. Samlet sett vurderer vi det imidlertid som mer sannsynlig enn ikke at det er mulig å oppnå en samfunnsøkonomisk lønnsom avvikling av tilbudet ved Mosjøen, for heller å vri tilbudet over til en styrking av Mo i Rana lufthavn. Med større muligheter for konkurranse og etablering av kommersielle tilbud med lang rullebane ved nye Mo i Rana, legger det både til rette for besparelser i statlig kjøp av flytjenester og forbedringer i flytilbudet til regionens innbyggere.

I dag benyttes det ett fly til å betjene hver flyplass på Helgeland. Dette ene flyet skal betjene ruter til Trondheim og Bodø. Alle flyene flyr til Trondheim om morgen, returnere, og deretter til Bodø. Det gjør at tidligste mulige ankomst i Bodø er ca. kl. 10:00.

Dersom Mosjøen tas ut, vil dette flyet kunne overnatte i Mo i Rana og gi mulighet for en tidlig avgang til Bodø og muligheter for tidligere forbindelser til Tromsø. Dette vil gi bedre muligheter for tur/retur reiser på dagen fra Helgeland til universitetssykehuset i Tromsø. I tillegg til endringer i setekrav og frekvens foreslås derfor endre kravet om seneste ankomst i Bodø for ruten fra Mo i Rana til 8:30.

Tabell 10-9: Forslag til FOT på Helgeland (Effektiviseringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Brønnøysund - Bodø	33 000	25 500 (+ 4 750)	2	8:30	17:00	65 %
Brønnøysund - Trondheim	63 700	49 000 (+ 6 250)	3	8:30	17:00	65 %
Sandnessjøen - Bodø	36 800	28 500 (+ 8 000)	2	10:00	17:00	65 %
Sandnessjøen - Trondheim	51 900	40 000 (+ 10 500)	2	8:30	17:00	65 %
Mo i Rana - Bodø	82 500	63 500 (+ 27 500)	3 (+ 1)	8:30	17:00	65 %
Mo i Rana - Trondheim	110 500	85 000 (+ 43 750)	4 (+ 1)	8:30	17:00	65 %
Mosjøen - Bodø	0	0 (- 15 500)	0	0	0	0
Mosjøen - Trondheim	0	0 (- 34 750)	0	0	0	0

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult.

10.6.3 Konsekvenser av en kommersiell rute

Den nye flyplassen i Mo i Rana er planlagt åpnet 30. september 2027, og åpner for bruk av store jetfly og muligheter for å fly direkte til hele Europa. Det er mange år siden sist en lignende flyplass ble etablert i Norge. Av denne grunn er usikkerheten stor rundt hvilke flyselskaper og rutetilbud som vil bli etablert på denne flyplassen.

Dersom det settes opp en ny direkterute til Oslo vil det endre tilgjengeligheten til hele Helgeland og spesielt for de som i dag flyr fra Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen. Vi har tidligere vist til studier som finner at en betydelig andel av de i Lofoten og Vesterålen som skal sør for Trondheim velger å reise fra Evenes heller sin lokale lufthavn. På Helgeland blir det langt kortere kjøreavstander til den nye flyplassen enn det er for mange til Evenes i Lofoten og Vesterålen. Når mange av FOT-passasjerene antas å ville flyttes over på en direkterute vil det få konsekvenser for FOT tilbudet.

For å vurdere hvilke setekrav som kan være rimelig å stille i en situasjon med en kommersiell direkterute har vi sett til Avinors tall på antall transferpassasjerer, og antall som reiser videre sør for Trondheim etter ankomst i henholdsvis Bodø og Trondheim. Videre har vi antatt at Mosjøen legges ned, og at alle som før reiste fra Mosjøen vil velge direkteruten. Vi antar videre at 85 prosent av transferpassasjerene til/fra Mo i Rana vil gjøre det samme.

Når vi antar en nedleggelse av Mosjøen lufthavn og en samling av passasjerene ved nye Mo i Rana lufthavn, gir dette passasjertall for FOT-rutene ved nye Mo i Rana lufthavn som ligner volumene som i dag finnes på FOT-rutene til/fra Mo i Rana.

Tabell 10-10: Overføring av trafikk til en kommersiell direkterute Mo i Rana-Oslo

	Antall passasjerer (2025/26)	Antall transfer til/fra Oslo	Andel som velger kommersiell rute	Bortfall av FOT-passasjerer	Nye passasjertall FOT
Bodø-Mo i Rana	51 124	24 059	85 %	20 450	30 674
Bodø-Mosjøen	28 617	10 487	100 %	10 487	18 130
SUM					**48 804**

Trondheim-Mo i Rana	61 410	18 367	85 %	15 612	45 798
Trondheim-Mosjøen	41 639	12 182	100 %	12 182	29 457
SUM					**75 255**

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult, basert på tall fra Avinor

Dilemmaet er at man ikke vet hvilket tilbud som vil bli etablert og hvilket behov det vil bli for FOT-ruter etter åpningen. Samtidig vil FOT-tilbudet som lyses ut påvirke selskapene som vurderer å etablere en kommersiell direkterute til Oslo. Et FOT-tilbud med hyppige frekvenser og lave priser vil konkurrere om Oslo-passasjerene og gjøre det mindre lønnsomt å operere det kommersielle tilbudet. Dette taler for at Samferdselsdepartementet bør søke informasjon om det kommende tilbudet på den nye lufthavnen og sikre at FOT rutene ikke blir et hinder for etablering av et kommersielt tilbud. Dersom slik informasjon blir tilgjengelig bør det tas forbehold i utlysingen som reduserer usikkerheten for de som planlegger å tilby å operere rutene. En mulighet er kortere kontraktsperiode.

10.7 Forslag til FOT i Trøndelag

I Trøndelag går det FOT-ruter fra Rørvik og Namsos til Trondheim, og dagens rutetilbud sikrer innbyggerne en tilfredsstillende transportstandard i henhold til transportstandardkriteriene. Utfordringen for transportbrukerne i Trøndelag er press på enkeltavganger. Flyplassene betjenes med to daglige rundturer til Trondheim fra Namsos og tre daglige rundturer fra Rørvik. Morgen- og kveldsavgangene opereres felles for begge stedene, mens øvrige ruter er direkteruter fra flyplass. Morgenavgangen fra Rørvik via Namsos har 89 prosent belegg på årsbasis, mens den kombinerte kveldsavgangen fra Trondheim har 87 prosent belegg. Dette indikerer at det er krevende å få plass på disse flyvningene.

Hva som eventuelt bør gjøres for å løse disse utfordringene diskuteres nærmere i det følgende.

10.7.1 Videreføringsalternativet

Prognosene tilsier vekst i passasjertallene på Rørvik og en svak nedgang i passasjertallene på Namsos. Med dette som bakteppe har vi i videreføringsalternativet foreslått en økning på 8 500 seter for ruten Rørvik-Trondheim, mens kravene på Namsos-ruten holdes uendret.

Økningen i setekravet på Rørvik vil ikke nødvendigvis løse utfordringen med fulle fly på de kombinerte avgangene, men som omtalt i kapittel 10.6.1 foreslås det å lyse ut Namsos og Rørvik sammen med Mosjøen. Vi kan ikke med sikkerhet vite hvordan operatøren som vinner anbudet vil agere, men det er mulig å se for seg løsninger som gir flere seter i perioder med kapasitetspress.

Tabell 10-11 Samfunnsøkonomiske vurderinger, bortfall av tilbudet ved Namsos. Nåverdier i millioner kroner

Trafikantnyttetap	36-92
Tapte salgsinntekter	46
Sparte operatørkostnader	135
Sparte kostnader, lufthavndrift	103
Effektivitetsvirkninger skattefinansiering	39
Mulig kostnadsøkning for break-even	**116-162**

Tabell 10-12: Forslag til FOT på Trøndelag (Videreføringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj.snitt)
Rørvik - Trondheim	46 300	35 500 (+8 500)	2	8:30	17:00	65 %
Namsos - Trondheim	21 000	20 750	2	8:30	17:00	51 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult.

10.7.2 Effektiviseringsalternativet

Fra Namsos tar det cirka 2,5 timer å kjøre til Værnes med bil. Forbedringer på E6 i Trøndelag gjør reisetiden kortere, blant annet med åpning av E6 Åsen-Steinkjer. Dette gjør det mulig for innbyggerne å sikre en tilfredsstillende transportstandard uten FOT-ruten. Tabell 10-11 oppsummerer samfunnsøkonomiske vurderinger av å ta ruten Namsos-Trondheim ut av FOT.

Trafikantene som bruker Namsos lufthavn får et tap på mellom 36 og 92 millioner kroner over en femårsperiode som følge av lengre tilbringerreise til lufthavn. Dette tilsvarer et tap på mellom 420 kroner og 1 060 kroner per reise. Det er forholdsvis få passasjerer som bruker Namsos i prognosen vår, slik at tapet i sum blir forholdsvis lite selv om det er et tap for hver enkelt som i utgangspunktet ønsker å bruke Namsos lufthavn.

På nyttesiden har vi reduserte flydriftskostnader på om lag 135 millioner kroner som følge av nedleggelse av tilbudet på Namsos. I tillegg vil det være bortfall av inntekter, siden reisen ikke erstattes med en annen flyreise, men heller blir overført til bil- eller kollektivreiser.

Siden lufthavnen kan legges ned, antar vi her som i de andre tilfellene en betydelig besparelse for Avinor som kan redusere kostnadene knyttet til drift av lufthavnen. Videre vil det på sikt være mulig å forlenge rullebanen på Rørvik og kombinere denne med resten av Helgeland.

Endringen kunne tålt kostnadsøkninger andre steder i nettverket på mellom 116 og 162 millioner kroner over en femårsperiode og fremdeles vært vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Her tror vi imidlertid det ikke er behov for å gjøre andre endringer i FOT-rutetilbudet, og at trafikken kan absorberes andre steder i nettet. Her kan man vurdere muligheten for å forsterke kollektivtilbudet mellom Namsos og Værnes/Trondheim som et alternativ til å opprettholde flytilbudet, og eventuelle økninger i disse kostnadene kan ses opp mot vår analyse.

Å fjerne Namsos-ruten fra FOT utløser ikke behov for ytterligere justeringer på Rørvik sammenlignet med forslagene i videreføringsalternativet.

Tabell 10-13: Forslag til FOT i Trøndelag (Effektiviseringsalternativet)

Rute	Prognose (2033/34)	Setekrav	Frekvens (man-fre)	Seneste ankomst	Tidligste avgang	Belegg (Gj. Snitt)
Rørvik - Trondheim	46 300	35 500 (+8 500)	2	8:30	17:00	65 %
Namsos - Trondheim	0	0 (- 20 750)	0	0	0	0

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult

10.8 Budsjettmessige konsekvenser

For å vurdere de budsjettmessige konsekvensene av våre forslag til FOT har vi sett til den historiske utviklingen i inntekter og kostnader for rutene i Nord-Norge. Utgangspunktet for vurderingene er Widerøes resultatregnskap for hver av rute-kombinasjonene hvor kontrakter er inngått. Med unntak av helikopterruten mellom Værøy og Bodø er det Widerøe som opererer alle FOT-ruter i Nord-Norge.

10.8.1 Utvikling i inntekter

Inntektene bestemmes av antall passasjerer og prisen passasjerene betaler for billettene. Fra april 2024 ble maksimalprisene halvert, og i perioden fra april 2025 til mars 2026 var gjennomsnittsinntekten for Widerøes FOT-ruter i Nord-Norge 64 prosent av det den var i 2019 før pandemien og 57 prosent av gjennomsnittsinntekten i siste 12 måneder av forrige FOT-kontrakt (april 2023-mars 2024).

Tabell 10-14 viser indeksene for perioden april 2018 til mars 2026. Til sammenligning er tilsvarende indeks for kommersielle flyruter i Norge 126, mens konsumprisene har steget med 27,7 prosent i perioden april 2019 til april 2026.

Antall passasjerer på Widerøes FOT-ruter har økt med 45 prosent i perioden fra siste år før prisendringen til april 2025-mars 2026. Dette skyldes i noen grad at antall FOT-ruter ble utvidet. Ruten Kirkenes - Tromsø ble tatt inn i FOT og for Widerøe var ruten Lakselv – Tromsø vunnet fra DAT som drev ruten fram til mars 2024, men også at antall passasjerer på eksisterende ruter har økt. Fremover forventes en økning i antall passasjerer på 3,8 prosent fra 2025/2026 til 2033/2034. En økning som tilsvarer en gjennomsnittlig årlig endring på en halv prosent.

Tabell 10-14: Indeks gjennomsnittsinntekt april–mars (2019-2020 =100)*

	2018-2019	2019-2020	2023-2024	2024-2025	2025-2026
Lofoten FOT	94	100	109	56	55
Helgeland FOT	95	100	108	65	63
Trøndelag FOT	96	100	106	62	61
Finnmark FOT	97	100	106	92	83
FOT Nord-Norge	**95**	**100**	**108**	**64**	**62**

*Nominelle kroner. Note: For Finnmark FOT preges indeksutviklingen av at TOS-KKN kom inn som FOT-rute fra april 2024 og dette trekker gjennomsnittet opp.
Kilde: Widerøes rapportering til Samferdselsdepartementet.

10.8.2 Utvikling i kostnader

De operative kostnadene (alle kostnader minus leie av fly og avskrivninger) for drift av FOT-rutene i Nord-Norge økte med 26 prosent fra 2023/24 til 2025/26, mens kostnader til leie av fly og avskrivninger ble mer enn doblet. Dette bidro til at de totale kostnadene økte med 35 prosent i denne perioden. Kostnadsøkningen må ses i sammenheng med en økning i antall flyvninger på fire prosent og en økning i antall flytimer på 15 prosent. Likevel var det stor økning i enhetskostnadene.

Det er vanskelig å forutse hvordan kostnadene vil utvikle seg. Oslo Economics foretok i 2025 en gjennomgang av de viktigste kostnadsdriverne for kortbaneoperasjonene og vurderte hva som kan forventes av kostnader fremover. Basert på forventet utvikling i de viktigste kostnadskomponentene i regionale flyruter, ble det anslått en samlet kostnadsvekst på fire til åtte prosent årlig (nominelt). Dette er noe høyere enn forventet prisvekst og reflekterer følgelig en forventning om realprisvekst for statens kjøp av regionale flyruter fremover (Oslo Economics, 2025).

Grunnet konfliktene i Midtøsten er det spesielt stor usikkerhet rundt drivstoffprisene, og Avinor har kommunisert at det også i de kommende år vil være større økninger i luftfartsavgiftene enn i de totale prisene. Vi har derfor valgt å legge til grunn at enhetskostnadene vil øke med 8 prosent årlig, noe som er i øvre sjikt av hva som ble forventet av kostnader i 2025.

10.8.3 Resultatutvikling

Den store endringen som ble gjort i flyprisene før inneværende kontraktsperiode skapte stor usikkerhet omkring forventet antall passasjerer og gjennomsnittsinntekt per passasjer. Kostnadene for en gitt produksjon er gitt, men usikkerheten i inntekt skapte også stor usikkerhet rundt resultatet. Det vil da være naturlig for operatørene å ta høyde for lave inntekter og således øke tilskuddskravet. Anbudsprosessen viste at det var nettopp det selskapene gjorde. Tilskuddsbehovet per år for FOT rutene i Nord-Norge økte fra 662 millioner per år til 1,66 milliarder.

Konsekvensen av den faktiske utviklingen i antall passasjerer og gjennomsnittsinntekt er en kraftig forbedring av Widerøes resultater. EBITDAR-marginen har i inneværende kontraktsperiode vært mer enn det dobbelte av hva den var i perioden april 2023-mars 2024. Dette er å anse som svært gode resultater i lys av at man som operatør har monopol på rutene i fem år og lav risiko.

Foran neste anbud vil det være mindre usikkerhet rundt inntektsutviklingen, gitt en videreføring av dagens prismodell. Vi forutsetter derfor at aktørene vil justere sine forventninger ned til resultater mot et nivå som er i tråd med risiko og bransjen for øvrig.

10.8.4 Budsjettmessige konsekvenser

I beregningen av tilskuddsbehovet for neste kontraktsperiode har vi lagt til grunn samme prismodell som i dag, en generell økning i antall passasjerer på 0,5 prosent årlig og en generell økning i enhetskostnader på 8 prosent årlig. I tillegg er det forventet 15 prosent vekst i passasjeravgifter.

Utover endringene i enhetskostnader, estimerer vi kostnadsendringer ut fra forventede endringer i produksjonen vi anbefaler. Her benyttes følgende metode:

- Behov for økt antall fly vil øke alle kostnader med unntak av overheadkostnadene
- Økt antall flyvninger vil øke de helvariable kostnadene proporsjonalt med produksjonsøkningen og vi legger inn 50 prosent effekt for enhetskostnader for crew og tekniske

enhetskostnader. Ingen endringer i overheadkostnader.

Videreføringsalternativet

Endringene vi foreslår i videreføringsalternativet sammenlignet med en ren videreføring av eksisterende tilbud er:

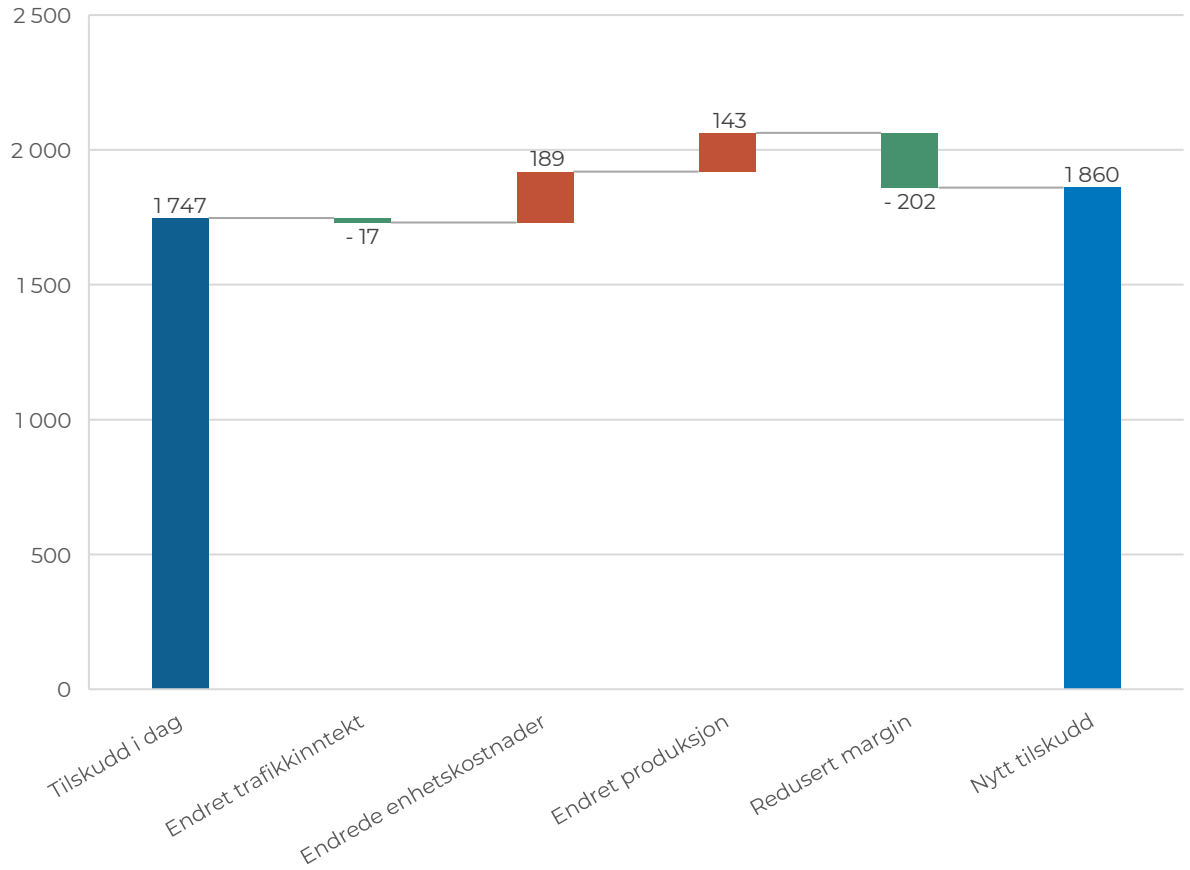
- En økning fra to til tre daglige rundturer på Hasvik
- En økning i setekravet som nødvendiggjør en ekstra frekvens på rutene fra Bodø til Leknes og Svolvær
- En tilpasning av setekravet for å oppnå 65 prosent belegg i forhold til prognostiserte passasjerer på de øvrige rutene.

Figur 10-3 viser endringene i tilskuddsbehov med forutsetningene vi har lagt inn i videreførings-alternativet. Tilskuddet er forventet å øke med 176 millioner kroner, som i all hovedsak kan knyttes til økte enhetskostnader (189 millioner kroner).

Hvis vi kun hadde videreført dagens tilbud, og bare justert for økningene i enhetskostnader, ville vi endt på et tilskudd på 1 936 millioner kroner. Kostnadene forventes å øke med ytterligere 143 millioner kroner som følge av produksjonsøkningene vi foreslår i videreføringsalternativet for å oppnå et tilfredsstillende belegg på rutene..

På den andre siden, trekker økte trafikkinntekter ned tilskuddsbehovet med 17 millioner kroner. Det skjer som følge av en forventet økning i antall passasjerer. Videre har vi lagt inn en forventet EBITDAR margin som mer er i tråd med bransjen for øvrig, noe som vil redusere selskapenes overskudd med 202 millioner kroner. Samlet anslår vi tilskuddsbehovet i videreføringsalternativet til 1 860 millioner kroner.

Figur 10-3: Endringer i tilskuddsbehov i videreføringsalternativet. Millioner kroner



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

Effektiviseringsalternativet

I effektiviseringsalternativet foreslås store endringer i rutetilbudet og det er krevende å forutsi hvordan dette vil påvirke tilskuddsbehovet. Generelt kan man si at kostnadene synker med synkende produksjon (antall turer, flytimer). Alle helvariable kostnader vil umiddelbart falle bort. Derimot vil overheadkostnader trolig ikke påvirkes av mindre justeringer i produksjonen.

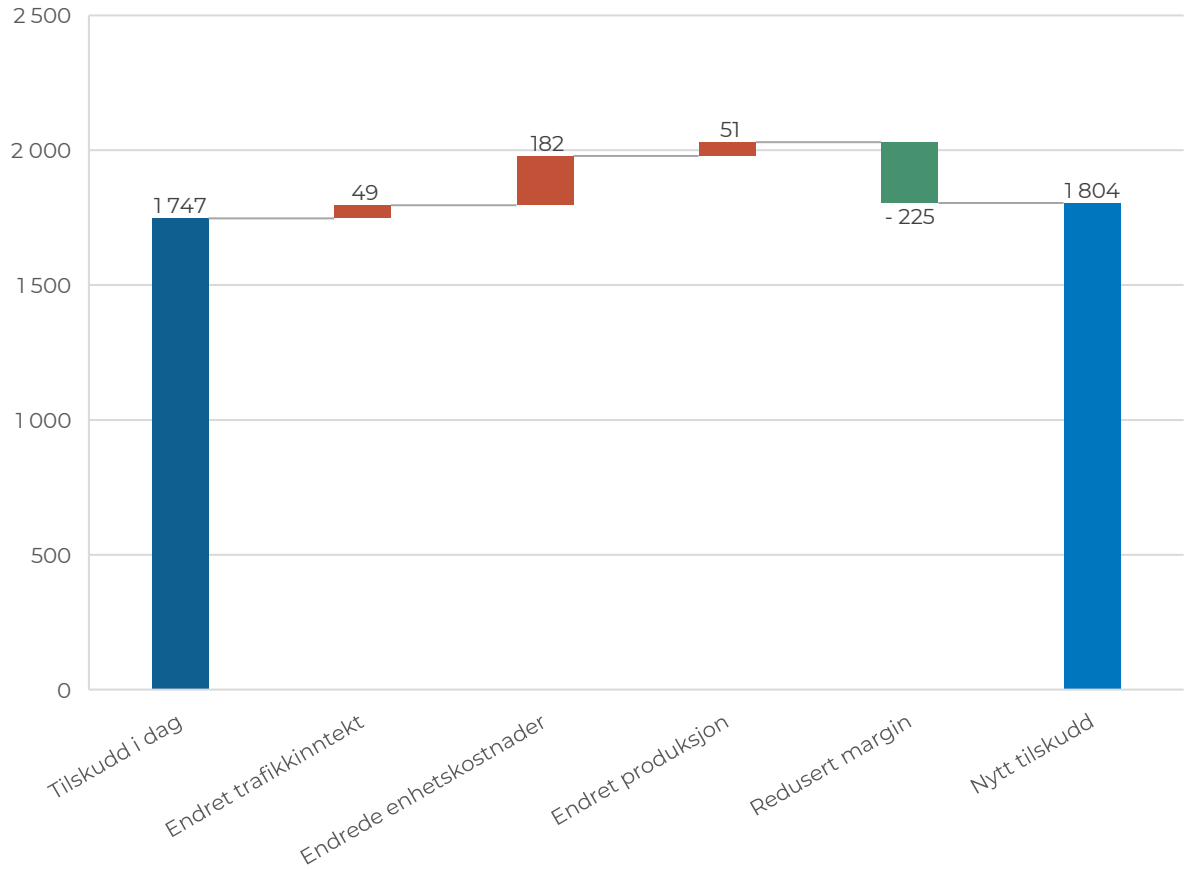
For å oppnå større kostnadsreduksjoner er det viktig å redusere antall fly som kreves for å gjennomføre produksjonen. Færre fly gir færre piloter og mindre fast vedlikehold. I tillegg vil kapitalkostnadene reduseres. Antall fly bestemmes av antall ruter som skal betjenes samtidig. Spesielt for de som reiser i arbeid er det viktig å kunne reise på tider som gir grunnlag for effektive arbeids-dager. Derfor er det flere som reiser om morgenen og ettermiddagen enn midt på dagen og sent på kvelden, og det er flere som reiser på ukedager enn i helg. Det er mest press på kapasiteten morgen og ettermiddag.

For staten som innkjøper vil det alltid være en avveining mellom kvalitet og pris. Økt utnyttelse av flyene vil redusere enhetskostnadene for flyselskapene, men det vil gi flere tidlige og sene avganger for forbrukeren. Bedre kvalitet vil kreve flere fly og økte kostnader.

I vårt forslag til effektivisering har vi spesielt berørt Lofoten/Vesterålen og Helgeland/Trøndelag. I tilstandsrapporten har vi også pekt på utfordringer ved å kombinere rutene mellom Andøya/Evenes og Bodø/Tromsø. Alle forslagene er basert på hvordan Widerøe som eneleverandør betjener FOT-rutene i landsdelen og hvordan de disponerer sine ressurser. Våre forslag viser derfor hvordan Widerøe kunne spart kostnader spesielt ved å redusere antall fly i bruk totalt. Det er ikke gitt at disse effektene ville/vil oppstå om det var/blir flere leverandører.

I effektiviseringsalternativet har vi anslått at kostnadene øker som følge av endrede enhetskostnader med 182 millioner kroner (se Figur 10-4). I tillegg gjør endret produksjon at kostnadene øker med ytterligere 51 millioner kroner, som er vesentlig mindre enn i videreføringsalternativet. Vi foreslår at produksjonen øker noen steder (samme som i videreføringsalternativet) og reduseres andre steder (kun i effektiviseringsalternativet). Bortfall av passasjerinntekter (49 millioner kroner) gjør også at tilskuddsbehovet forventes å øke. På den annen side trekker forventning om en mer normal driftsmargin i retning av lavere tilskuddsbehov. Vi anslår tilskuddsbehovet til 1 804 millioner kroner i effektiviseringsalternativet.

Figur 10-4: Endringer i tilskuddsbehov i effektiviseringsalternativet. Millioner kroner



Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

Vi understreker at tallene ovenfor er beheftet med betydelig usikkerhet, og at det endelige tilskuddsbehovet vil avgjøres av konkurranse og forhandlinger. Grepene vi har foreslått for å stimulere til økt konkurranse, både med endret pakkeinndeling (som diskutert i kapittel 8) og grepene i effektiviseringsalternativet som reduserer antall ruter som betjener korte rullebaner, forventer vi at vil redusere tilskuddsbehovet. Slike effekter er imidlertid usikre, og vi har ikke innkassert dem i anslagene våre ovenfor annet enn at vi forventer at driftsmarginene til en viss grad vil normaliseres. I tillegg blir innkjøpers forhandlingsevne viktig for at ikke det statlige tilskuddet skal øke mer enn nødvendig.

10.9 Konsekvenser av endret prismodell

Som redegjort for i kapittel 9.5, anbefaler vi to hovedgrep for endret prismodell i ny kontraktsperiode for FOT-rutene i Nord-Norge. Ett grep knyttet til struktur og ett til prisnivå:

1. Reguler maksimale gjennomsnittspriser per rute heller enn maksimaltakst (struktur)
2. La dagens gjennomsnittspriser per rute, med et tillegg på 30 prosent, være utgangspunkt for de nye maksimale gjennomsnittsprisene (nivå)

Anbefalingen vår vil gi operatørene større frihet til å differensiere prisene, noe som vil være fornuftig for å bruke prismekanismen til å uttrykke knapphet på kapasitet på de ettertraktede avgangene. For å oppnå kravene må imidlertid flyoperatørene selge svært rimelige billetter på andre avganger, noe som kan bidra til å utnytte kapasiteten på en bedre måte. Fleksibiliteten begrenses selvsagt uansett på ruter med svært få avganger (for eksempel to rundturer), men etterspørselen varierer ikke bare gjennom døgnet, men også gjennom året. Større fleksibilitet kan gi sitt utslag i at turer koster litt mer enkelte deler av året, mot at de blir rimeligere på tider av året der det er mer ledig kapasitet.

Billettprisnivået på dagens FOT-ruter er etter vår vurdering for lavt. Som vist i kapittel 9.2 har billettprisene på kommersielle flyvninger økt betydelig i perioden der billettprisene på FOT har blitt satt kraftig ned. Dette er en indikasjon på at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved flydrift har økt betydelig, og er i seg selv et argument for en merkbar oppjustering av billettprisene også på FOT-rutene.

De største utfordringene med for lave priser gjør seg gjeldende på ruteområder med høy kapasitetsutnyttelse. De lave prisene gjør at det blir et unødvendig press på kapasiteten på enkelte ruter og at avstanden opp til prisnivået på kommersielle ruter gjør det vanskeligere enn nødvendig for aktører som kan ønske seg å etablere et kommersielt tilbud i Nord-Norge. Dette gjør at det blir vanskelig å komme seg vekk fra et sterkt subsidiert offentlig kjøpt tilbud, også på lengre sikt.

Vi anbefaler derfor at det i ny kontrakt for Nord-Norge legges opp til et noe høyere generelt prisnivå på billettene for FOT-rutene. Vårt konkrete forslag er å ta utgangspunkt i dagens gjennomsnittspriser, med et tillegg på 30 prosent, som utgangspunkt for nye maksimale gjennomsnittspriser i kontrakten. Der det er høyt press på kapasiteten, i særdeleshet i Lofoten og Vesterålen, kan det vurderes et høyere tillegg.

Dette vil resultere i at det er noen billetter som selges til en høyere pris enn dette gjennomsnittsnivået, mens andre billetter da må selges til en lavere pris. Det vil gjøre det lettere å få plass på de mest ettertraktede avgangene for de med høyest betalingsvillighet, samtidig som det gir en bedre utnyttelse av den kapasiteten som er satt som krav i kontrakten (kombinasjonen av setekrav og frekvenskrav) for å opprettholde en tilfredsstillende transportstandard.

Prisøkningene vil gi noe redusert etterspørsel, men endringene er såpass små at vi vurderer det til at det ikke er behov for justeringer av krav som følge av ny prismodell. I kapittel 3 til 6 har vi vist til prisfølsomheten i ulike ruteområder og argumentert for at prisfølsomheten kan anses å være lav for samtlige ruteområder. Vi har vist at snittprisene har blitt redusert med nært 50 prosent for mange av ruteområdene. Hvis prisen i utgangspunktet var 100 kroner, vil den etter halveringen være 50 kroner. En økning på 30 prosent fra 50 kroner innebærer da en ny pris på 65 kroner, altså fremdeles betydelig under nivået før inneværende kontraktsperiode. Dette tilsier at etterspørselen vil være nærmere dagens nivå enn nivået før prisreduksjonen i dagens kontraktsperiode. Dette begrunner at vårt forslag gir relativt små endringer i totalbehovet og behov for å justere krav til frekvens og kapasitet. Dermed blir det heller ingen endring i driftskostnader som følge av vårt forslag.

Vår anbefaling vil gi lavere behov for statlig tilskudd, der vi både i videreførings- og effektiviseringsalternativet anslår at en slik endring kan gi økte inntekter på mellom 50 og 170 millioner kroner årlig. Det vil redusere vederlagsbehovet tilsvarende. Større fleksibilitet i prissettingen kan gjøre at det er mulig å tiltrekke seg flere passasjerer på avganger med ledig kapasitet og ta ut mer betalingsvillighet i de allerede fulle flyene. Disse

effektene har vi ikke kvantifisert, men det trekker i retning større besparelser enn de vi har kvantifisert.

10.10 Forslag til FOT-krav

Nedenfor følger våre forslag til FOT-krav i neste kontraktsperiode

Tabell 10-15: Foreslåtte FOT-krav ved en videreføring av rutetilbudet

Alta	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 30 000 til og fra Alta.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 30 000 til og fra Alta.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst en daglig forbindelse til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.
Rutetider *Mandag–fredag*: Fra Alta: • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. Til Alta: • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 15:30.	**Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Alta: • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. Til Alta: • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 15:30.

Hammerfest	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 25 000 seter per år til og fra Hammerfest.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 25 000 seter per år til og fra Hammerfest.
Ruteføring	**Ruteføring**

Mandag–fredag: - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Hammerfest: • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. • Minst en avgang skal korrespondere med fly til Kirkenes. Til Hammerfest: • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 16:00.	*Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Hammerfest: • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. • Minst en avgang skal korrespondere med fly til Kirkenes. Til Hammerfest: • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 16:00.

Kirkenes	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 60 000 til og fra Kirkenes. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Tromsø. - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Vadsø. - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Alta. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Tromsø lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Alta lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringa på ruten Kirkenes–Tromsø skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 170 000 til og fra Kirkenes. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Tromsø. - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Vadsø. - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Alta. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Tromsø lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Alta lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringa på ruten Kirkenes–Tromsø skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo.

Mandag–fredag: Fra Kirkenes: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. Til Kirkenes: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 17:00.	*Mandag–fredag*: Fra Kirkenes: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 10:00. Til Kirkenes: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 17:00.

Vadsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 75 000 per år til og fra Vadsø. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige avganger til og fra Alta. - Det skal være minst to daglige avganger til og fra Hammerfest. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Alta lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet. **Rutetider**	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 75 000 per år til og fra Vadsø. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige forbindelser til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige avganger til og fra Alta. - Det skal være minst to daglige avganger til og fra Hammerfest. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Alta lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet. **Rutetider**

Mandag–fredag: Fra Vadsø: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Alta skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 10:00. Til Vadsø: • Siste avgang i Kirkenes skal være tidligst kl. 18:00. • Siste avgang i Alta skal være tidligst kl. 16:00. • Siste avgang i Hammerfest skal være tidligst kl. 16:00.	*Mandag–fredag*: Fra Vadsø: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Alta skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 10:00. Til Vadsø: • Siste avgang i Kirkenes skal være tidligst kl. 18:00. • Siste avgang i Alta skal være tidligst kl. 16:00. • Siste avgang i Hammerfest skal være tidligst kl. 16:00.

Vardø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Kirkenes. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Kirkenes. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet.
Rutetider *Mandag–fredag*: Fra Vadsø: • Første landing i Kirkenes skal være tidligst kl. 10:00. Til Vadsø: • Siste avgang i Kirkenes skal være tidligst kl. 16:00.	**Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Vadsø: • Første landing i Kirkenes skal være tidligst kl. 10:00. Til Vadsø: • Siste avgang i Kirkenes skal være tidligst kl. 16:00.

Båtsfjord	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**

Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst en forbindelse til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Båtsfjord: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 08:30. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest. Til Båtsfjord: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly fra Hammerfest.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Båtsfjord: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 10:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 08:30. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest. Til Båtsfjord: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly fra Hammerfest.

Berlevåg	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til Kirkenes og minst en daglig forbindelse fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:*	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige forbindelser til Kirkenes og minst en daglig forbindelse fra Kirkenes. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:*

- Det skal være minst en forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.	- Det skal være minst en forbindelser til og fra Kirkenes lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.
Rutetider	**Rutetider**
Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Berlevåg: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 09:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 08:30. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest. Til Berlevåg: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly fra Hammerfest.	Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Berlevåg: • Første landing i Kirkenes skal være senest kl. 09:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 08:30. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest. Til Berlevåg: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly fra Hammerfest.

Mehamn	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**
Ruteføring	**Ruteføring**
Mandag–fredag: - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Hammerfest - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst en forbindelse til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.	*Mandag–fredag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Hammerfest - Det skal være minst to daglige forbindelser til og fra Vadsø. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelse til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet. - Det skal være minst en forbindelse til og fra Vadsø lørdag og søndag samlet.
Rutetider	**Rutetider**

Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Mehamn: • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 09:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 09:00. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Kirkenes. Til Mehamn: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly fra Kirkenes.	Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Mehamn: • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 09:00. • Første landing i Vadsø skal være senest kl. 09:00. • Minst en avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Kirkenes. Til Mehamn: • Siste avgang fra Kirkenes skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Vadsø skal være tidligst kl. 18:00. • Minst en avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly fra Kirkenes.

Honningsvåg	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Hammerfest *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelser til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst en daglige forbindelser til og fra Hammerfest *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en forbindelser til og fra Hammerfest lørdag og søndag samlet.
Rutetider	**Rutetider**

Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Honningsvåg: • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 09:00. • Minst en avgang før kl. 10:00 skal korrespondere med fly til Vadsø. Til Honningsvåg: • Første avgang fra Hammerfest skal være tidligst etter kl. 17:00. • Minst en avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly fra Vadsø.	Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Tromsø *Mandag–fredag*: Fra Honningsvåg: • Første landing i Hammerfest skal være senest kl. 09:00. • Minst en avgang før kl. 10:00 skal korrespondere med fly til Vadsø. Til Honningsvåg: • Første avgang fra Hammerfest skal være tidligst etter kl. 17:00. • Minst en avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly fra Vadsø.

Hasvik-Tromsø, Hasvik-Hammerfest	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 7 750 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger til og fra Tromsø. - Det skal være minst en daglig avgang til og fra Hammerfest. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en avgang til og fra Tromsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Hasvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Hasvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 19 500 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige avganger til og fra Tromsø. - Det skal være minst en daglig avgang til og fra Hammerfest. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst en avgang til og fra Tromsø lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med fly til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Hasvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Hasvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.

Sørkjosen-Tromsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 11 000 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 11 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.
Rutetider Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Sørkjosen: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 08:30. Til Sørkjosen: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00.	**Rutetider** Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Sørkjosen: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 08:30. Til Sørkjosen: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00.

Lakselv-Tromsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 40 000 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 40 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.
Rutetider	**Rutetider**

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Lakselv: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 08:30. Til Lakselv: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00.	Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Lakselv: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 08:30. Til Lakselv: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 17:00.

Andøya-Bodø, Andøya-Tromsø		
Dagens krav	Forslag Andøya-Bodø	Forslag Andøya-Tromsø
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 28 750 seter per år i hver retning samlet for begge rutene.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 12 500 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 22 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger for begge ruter. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger for begge ruter lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* Det skal være minst to avganger i begge retninger.
Rutetider Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Andøya: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30 • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Andøya: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.	**Rutetider** Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Andøya: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30 Til Andøya: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Rutetider** Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Andøya: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Andøya: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.

Harstad/Narvik-Tromsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 18 000 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 18 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.
Rutetider *Mandag–fredag*: Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.	**Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.

Harstad/Narvik-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 27 500 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 31 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.
Rutetider *Mandag–fredag*:	**Rutetider** *Mandag–fredag*:

Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Stokmarknes-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 66 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være tre avganger i begge retninger. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Stokmarknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Stokmarknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 64 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være tre avganger i begge retninger. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Stokmarknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Stokmarknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Stokmarknes-Tromsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:*	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 28 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:*

- *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Stokmarknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Stokmarknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 16:00.	- *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Stokmarknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Stokmarknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 16:00.

Svolvær-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 72 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Svolvær: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Svolvær: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 85 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Svolvær: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Svolvær: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Leknes-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**

Tilbudt setekapasitet skal være minst 93 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være fire daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være fire avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Leknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Leknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	Tilbudt setekapasitet skal være minst 106 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være fire daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være fire avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Leknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Leknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Røst-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 6 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Røst: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Røst: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 16:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 6 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Røst: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Røst: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 16:00.

Brønnøysund-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 750 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 24 000 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*
Rutetider Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Brønnøysund: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Brønnøysund: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Brønnøysund-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 42 750 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 42 750 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*
Rutetider Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo.	**Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo.

Mandag–fredag: Fra Brønnøysund: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	*Mandag–fredag*: Fra Brønnøysund: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Sandnessjøen-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Sandnessjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 26 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Sandnessjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Sandnessjøen-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 29 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.*	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 28 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.*

Lørdag–søndag: - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag:* Fra Sandnessjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	*Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag:* Fra Sandnessjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Mo i Rana-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 35 750 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 40 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Mo i Rana-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**

Tilbudt setekapasitet skal være minst 41 250 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	Tilbudt setekapasitet skal være minst 52 000 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Mosjøen-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 15 500 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Mosjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mosjøen:	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 23 000 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Tromsø. *Mandag–fredag*: Fra Mosjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mosjøen:

• Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	• Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Mosjøen-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 34 750 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Mosjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Mosjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 32 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet. **Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Mosjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Mosjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Rørvik-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 27 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 35 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*

Rutetider Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Rørvik: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Rørvik: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	**Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Rørvik: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Rørvik: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Namsos-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 750 seter per år i hver retning.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 750 seter per år i hver retning.
Ruteføring *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*	**Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.*
Rutetider Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Namsos: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Namsos: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	**Rutetider** Ruteføringen skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo. *Mandag–fredag*: Fra Namsos: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Namsos: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Tabell 10-16: Foreslåtte FOT-krav ved en effektivisering av rutetilbudet

Andøya-Bodø, Andøya-Tromsø		
Dagens krav	Forslag Andøya-Bodø	Forslag Andøya-Tromsø
Kapasitet	**Kapasitet**	**Kapasitet**

Tilbudt setekapasitet skal være minst 28 750 seter per år i hver retning samlet for begge rutene. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger for begge ruter. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger for begge ruter lørdag og søndag samlet. **Rutetider** ***Mandag–fredag*:** Fra Andøya: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30 • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Andøya: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00. • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.	Tilbudt setekapasitet skal være minst 12 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger. **Rutetider** ***Mandag–fredag*:** Fra Andøya: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30 Til Andøya: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	Tilbudt setekapasitet skal være minst 22 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger. *Lørdag–søndag:* - Det skal være minst to avganger i begge retninger. **Rutetider** ***Mandag–fredag*:** Fra Andøya: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Andøya: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.

Harstad/Narvik-Tromsø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 18 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*:	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 42 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*:

Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.	Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Tromsø skal være senest kl. 10:00. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Tromsø skal være tidligst kl. 16:00.

Harstad/Narvik-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 27 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 66 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Harstad/Narvik: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Harstad/Narvik: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Svolvær-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 72 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.*	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 85 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.*

Lørdag–søndag: - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Svolvær: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Svolvær: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	*Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Svolvær: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Svolvær: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Leknes-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 93 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være fire daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være fire avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Leknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Leknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 106 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være fire daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være fire avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Leknes: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 08:30. Til Leknes: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Brønnøysund-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 750 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:*	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 24 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:*

- *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Brønnøysund: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	- *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Brønnøysund: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Brønnøysund: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Sandnessjøen-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 20 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Sandnessjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 26 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Sandnessjøen: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Sandnessjøen-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 29 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring**	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 28 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring**

Mandag–fredag: - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag:* Fra Sandnessjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	*Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag:* Fra Sandnessjøen: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Sandnessjøen: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Mo i Rana-Bodø	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 35 750 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 63 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Bodø skal være senest kl. 10:00. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Bodø skal være tidligst kl. 17:00.

Mo i Rana-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet	**Kapasitet**

Tilbudt setekapasitet skal være minst 41 250 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være tre daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være tre avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	Tilbudt setekapasitet skal være minst 85 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være fire daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være fire avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Mo i Rana: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 10:00. Til Mo i Rana: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

Rørvik-Trondheim	
Dagens krav	Forslag
Kapasitet Tilbudt setekapasitet skal være minst 27 000 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Rørvik: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Rørvik: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.	**Kapasitet** Tilbudt setekapasitet skal være minst 35 500 seter per år i hver retning. **Ruteføring** *Mandag–fredag:* - *Det skal minst være to daglige avganger i begge retninger.* *Lørdag–søndag:* - *Det skal minst være to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.* **Rutetider** *Mandag–fredag*: Fra Rørvik: • Første landing i Trondheim skal være senest kl. 08:30. Til Rørvik: • Siste avgang fra Trondheim skal være tidligst kl. 17:00.

11. Referanser

Anskaffelsesloven, 2017. *Lov om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven).* [Internett] Available at: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-06-17-73 [Funnet 22 Juni 2026].

Avinor, et al., 2021. *Program for økt produksjon og innfasing,* s.l.: s.n.

Avinor, 2023. *Tilpasse lufthavnene til null- og lavutslippsfly,* s.l.: Avinor.

Avinor, 2026. *Testprosjekt Bristow og Electra.* [Internett] Available at: https://om.avinor.no/barekraft-i-avinor/testarena/testprosjekter/bristow-electra/ [Funnet 29 Juni 2026].

Avinor, u.d. *Om testarena.* [Internett] Available at: https://om.avinor.no/barekraft-i-avinor/testarena/om-testarena-/ [Funnet 21 Juni 2026].

BETA, u.d. *Aircraft.* [Internett] Available at: https://beta.team/aircraft [Funnet 29 Juni 2026].

Bråthen, S. e. a., 2015. *Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge,* Molde: Møreforsking Molde AS.

Bråthen, S., Thune-Larsen, H., Mork, A. G. & Laingen, M., 2021. *Kjøp av flyruter på rutestrekningene i Troms og Finnmark og mot Nordland fra 1. april 2022.* Molde: Møreforsking AS.

Bråthen, S. et al., 2018. *Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge - For avtaleperioden 1. april 2020 - 31. mars 2024.* Molde : Møreforsking Molde AS.

DFØ, 2023. *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser,* s.l.: s.n.

EASA, 2025. *Sustainable Aviation Fuels.* [Internett] Available at: https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer [Funnet 26 Juni 2026].

Elbilforeningen, 2025. *Utvikler det elektriske sjøflyet Noemi i Norge.* [Internett] Available at: https://elbil.no/utvikler-det-elektriske-sjoflyet-noemi-i-norge/ [Funnet 29 Juni 2026].

EU, 2025. *ReFuelEU Aviation.* [Internett] Available at: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en#key-facts [Funnet 26 Juni 2026].

EVE, 2023. *Eve and Widerøe Zero Extend Partnership, Aiming to Launch eVTOL Operations in Scandinavia with Up to 50 Aircraft.* [Internett] Available at: https://ir.eveairmobility.com/news-events/press-releases/detail/35/eve-and-widere-zero-extend-partnership-aiming-to-launch [Funnet 26 Juni 2026].

Finansdepartementet, 2021. *Rundskriv R-109, Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyse,* s.l.: s.n.

Finansdepartementet, 2026. *Avgiftssatser 2026.* [Internett] Available at: https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/skatte-og-avgiftssatser/avgiftssatser-2026/id3121982/ [Funnet 29 Juni 2026].

FlightGlobal, 2026. *ZeroAvia cuts jobs and delays hydrogen powertrain certification: reports.* [Internett] Available at: https://www.gasworld.com/story/zeroavia-cuts-jobs-and-delays-hydrogen-powertrain-certification-reports/2244137.article/ [Funnet 29 Juni 2026].

Forsvaret, 2024. *Forsvaret skaoer luftfartshistorie med biodrivstoff.* [Internett] Available at: https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/presse/pressemeldinger/biodrivstoff [Funnet 23 Juni 2026].

Jernbanedirektoratet, 2022. *Prisutredning – Vurdering av ulike modeller for prising av togreiser,* s.l.: s.n.

Klima- og miljødepartementet, 2025. *Vil redusere utslippene fra luftfarten.* [Internett] Available at: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vil-redusere-utslippene-fra-luftfarten/id3101729/ [Funnet 25 Juni 2026].

Klimakvoteforskriften § 1-4, 2004. Forskrift om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteforskriften). *Lovdata*, 23 Desember.

Madslien, A. & Steinsland, C., 2022. *Fremskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036. TØI rapport 1926/2022,* Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Meld. St. 10 (2022-2023), u.d. *Bærekraftig og sikker luftfart,* s.l.: s.n.

Norheim, B., 2017. *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder.* s.l.:Statens vegvesen.

NRK, 2023. *Gir opp byggingen av elektrisk småfly.* [Internett]
Available at: https://www.nrk.no/nordland/gir-opp-byggingen-av-elektrisk-smafly--1.16469571
[Funnet 23 Juni 2026].

NRK, 2025. *Dette elektriske flyet er det første som flyr en rute i Norge.* [Internett]
Available at: https://www.nrk.no/rogaland/starter-elektriske-flyvninger-mellom-stavanger-og-bergen-1.17519447
[Funnet 29 Juni 2026].

Nye Veier, u.d. *E6 Kvithammar – Åsen.* [Internett]
Available at:
https://www.nyeveier.no/strekninger/e6-troendelag/e6-kvithammar-aasen/
[Funnet 30 06 2026].

Oslo Economics, 2016. *Beregning av elastisiteter for togreiser,* Oslo: Oslo Economics.

Oslo Economics, 2022. *Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter,* s.l.: s.n.

Oslo Economics, 2025. *Analyse av det norske persontransportmarkedet,* s.l.: s.n.

Oslo Economics, 2025. *Kostnader og mulige tiltak for et mer effektivt regionalt flytilbud,* s.l.: s.n.

Oslo Economics, 2025. *Statens kjøp av flyruter i Sør-Norge,* s.l.: s.n.

Oslo Economics, 2025. *Utredning av statens kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge,* Oslo: Oslo Economics.

Perry, D., 2025. *ZeroAvia insists ZA600 powertrain is 'halfway to certification'.* [Internett]
Available at:
https://www.flightglobal.com/aerospace/2025/06/zeroavia-insists-za600-powertrain-is-halfway-to-certification/
[Funnet 24 Juni 2026].

Samferdselsdepartementet, 2023. *Innbyding til konkurranse - Drift av regionale ruteflygingar i Noreg 1. april 2024 - 31. oktober 2027/28.* [Internett]
Available at:
https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/innbyding-til-konkurranse-drift-av-regionale-ruteflygingar-i-noreg-1.-april-2024-31.-oktober-20272028/id2974283/
[Funnet Juni 19 2026].

Samferdselsdepartementet, 2023. *Widerøe tildeles kontrakter på de gjenværende FOT-rutene.* [Internett]
Available at:
https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/wideroe-tildeles-kontrakter-pa-de-gjenvarende-fot-rutene/id3015026/
[Funnet 08 06 2026].

Store norske leksikon, u.d. *Flyplasser i Norge.* [Internett]
Available at: https://snl.no/.taxonomy/3052
[Funnet 29 Juni 2026].

TØI, 2021. *Framskrivinger for persontransport 2018-2050. Oppdatering av beregninger fra 2019.* s.l.:s.n.

Transportøkonomisk institutt, 2022. *Effekter av klimatiltak i norsk luftfart.* [Internett]
Available at:
https://www.toi.no/publikasjoner/effekter-av-klimatiltak-i-norsk-luftfart
[Funnet 29 Juni 2026].

Transportøkonomisk institutt, 2022. *Effekter av klimatiltak i norsk luftfart.* [Internett]
Available at:
https://www.toi.no/publikasjoner/effekter-av-klimatiltak-i-norsk-luftfart
[Funnet 28 Juni 2026].

Troms fylkeskommune, 2026. *Arktis 2030 – utlysning hovedprosjekter 2026.* [Internett]
Available at:
https://www.tromsfylke.no/tjenester/tilskudd-stipend-og-priser/tilskudd-og-stipend/naringsutvikling/arktis-2030/
[Funnet 29 Juni 2026].

UiT, 2024. *Millionstøtte til Nord-Norge som testarena for grønn luftfart.* [Internett]
Available at:
https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18334797/millionstotte-til-nord-norge-som-testarena-for-gronn-luftfart?publisherId=17847822&lang=no
[Funnet 23 Juni 2026].

Vedlegg A IATA-koder

Lufthavn	IATA-kode
Alta lufthavn	ALF
Andøya lufthavn	ANX
Båtsfjord lufthavn	BJF
Berlevåg lufthavn	BVG
Bodø lufthavn	BOO
Brønnøysund lufthavn	BNN
Hammerfest lufthavn	HFT
Harstad/Narvik lufthavn, Evenes	EVE
Hasvik lufthavn	HAA
Honningsvåg lufthavn	HVG
Kirkenes lufthavn	KKN
Lakselv lufthavn	LKL
Leknes lufthavn	LKN
Mehamn lufthavn	MEH
Mo i Rana lufthavn	MQN
Mosjøen lufthavn	MJF
Namsos lufthavn	OSY
Rørvik lufthavn	RVK
Røst lufthavn	RET
Sandnessjøen lufthavn	SSJ
Sørkjosen lufthavn	SOJ
Stokmarknes lufthavn	SKN
Svolvær lufthavn	SVJ
Tromsø lufthavn	TOS
Trondheim lufthavn	TRD
Vadsø lufthavn	VDS
Værøy helikopterhavn	VRY
Vardø lufthavn	VAW

Vedlegg B Transportstandardkriterier

Tabellen under viser transportstandardkriteriene for steder der det er FOT-ruter. Beskrivelser av de ulike kriteriene er presentert i Kapittel 2.5. I tabellen er egenskapene ved den beste tilgjengelige reisen som presentert. Tidspunktene er basert på rutetilbudet onsdag 09. september 2026. For reisetid vises samlet reisetid fra hjemsted til destinasjon for lengste strekning (tur eller retur).

Transport	**Kriterier**				
	Hovedstad	Stamruteflyplass	Universitetssykehus	Utvidet helsetilbud	Fylkes-administrasjon
Alta					
Aktuell lokasjon	Oslo	Alta	Tromsø	Tromsø	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	07:00		08:50	08:50	07:05
Ankomst	10:15		09:30	09:30	08:30
Retur	19:50		20:50	20:50	19:55
Ankomst	22:50		21:30	21:30	21:25
Reisetid	04:30		01:50	01:50	02:30
Kirkenes					
Aktuell lokasjon	Oslo	Alta	Tromsø	Kirkenes	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	06:00	05:45	06:00		
Ankomst	10:15	06:35	07:05		
Retur	18:50	21:55	21:25		
Ankomst	22:30	22:45	22:30		
Reisetid	05:25	1:20	02:15		02:30
Hammerfest					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Hammerfest	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	06:50	06:05	06:05		07:10
Ankomst	10:15	06:50	06:50		08:30
Retur	18:50	21:40	21:40		20:00
Ankomst	22:00	22:25	22:25		21:25
Reisetid	04:35	1:15	1:45		2:25
Vadsø					
Aktuell lokasjon	Oslo	Alta	Tromsø	Kirkenes	Vadsø

Dagens transport					
Avreise	05:15	09:30	05:15		
Ankomst	10:15	09:55	07:05		
Retur	18:50	18:35	17:45		
Ankomst	23:15	19:00	19:30		
Reisetid	6:10	2:30	1:45		2:30
Vardø					
Aktuell lokasjon	Oslo	Kirkenes	Tromsø	Kirkenes	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	Finnes ikke tur/retur samme dag	Kjøre til Vadsø 09:30	Kjøre til Vadsø: 05:15		
Ankomst		09:55	07:15		
Retur		18:35	17:00		
Ankomst		19:00	19:00		
Reisetid		02:10	3:10	3:30	1:10
Båtsfjord					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Kirkenes	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	Finnes ikke tur/retur samme dag	08:10	08:10	08:35	
Ankomst		10:40	10:40	10:00	
Retur		17:45	17:45	21:20	
Ankomst		20:20	20:20	22:45	
Reisetid		3:00	2:35	1:30	2:30
Berlevåg					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Kirkenes	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	Finnes ikke tur/retur samme dag	08:05	08:05	08:05	
Ankomst		10:40	10:40	09:55	
Retur		17:45	17:45	18:35	
Ankomst		20:25	20:25	20:25	
Reisetid		03:05	03:50	02:45	2:45
Mehamn					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Hammerfest	Vadsø
Dagens transport					

Avreise	05:35	05:35	05:35	05:35	05:35
Ankomst	10:15	07:35	07:35	06:35	07:35
Retur	18:50	21:15	21:15	22:15	20:00
Ankomst	23:20	23:20	23:20	23:20	23:20
Reisetid	05:55	01:30	03:15	02:00	04:20
Honningsvåg					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Tromsø	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	06:10	06:10	06:10	06:10	06:10
Ankomst	10:15	07:35	07:35	07:35	08:30
Retur	18:50	21:15	21:15	21:15	20:00
Ankomst	22:45	22:45	22:45	22:45	22:45
Reisetid	05:25	01:55	02:30	02:30	03:45
Hasvik					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Hammerfest	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	08:30	08:30	08:30	08:30	08:30
Ankomst	12:40	09:50	09:50	08:50	12:00
Retur	17:10	19:50	19:50	20:50	14:50
Ankomst	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10
Reisetid	05:30	01:55	02:30	01:15	07:20
Sørkjosen					
Aktuell lokasjon	Oslo	Tromsø	Tromsø	Tromsø	Tromsø
Dagens transport					
Avreise	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45
Ankomst	10:45	07:10	07:10	07:10	07:10
Retur	17:10	19:35	19:35	19:35	19:35
Ankomst	20:05	20:05	20:05	20:05	20:05
Reisetid	04:40	01:00	01:40	01:40	01:30
Lakselv					
Aktuell lokasjon	Oslo	Alta	Tromsø	Tromsø	Vadsø
Dagens transport					
Avreise	06:30	06:30	06:30	06:30	
Ankomst	10:15	08:30	07:20	07:20	
Retur	19:50	21:50	17:10	17:10	

Ankomst	23:45	23:45	18:00	18:00	
Reisetid	05:25	2:40	2:00	2:00	4:10
Andøya					
Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Stokmarknes	Stokmarknes
Dagens transport					
Avreise	5:40	05:45	09:15		
Ankomst	8:15	07:05	09:45		
Retur	17:55	20:20	16:45		
Ankomst	21:45	21:45	17:20		
Reisetid	05:20	02:00	01:45	1:40	1:40
Harstad					
Aktuell lokasjon	Oslo	Evenes	Tromsø	Harstad	Tromsø
Dagens transport					
Avreise	06:25		08:30		08:30
Ankomst	10:00		09:50		09:50
Retur	17:30		16:45		16:45
Ankomst	21:00		18:05		18:05
Reisetid	05:40		03:20		03:20
Narvik					
Aktuell lokasjon	Oslo	Evenes	Tromsø	Narvik	Bodø
Dagens transport					
Avreise	06:25		08:30		06:25
Ankomst	10:00		09:50		07:05
Retur	17:30		16:45		20:25
Ankomst	21:00		18:05		21:00
Reisetid	05:50		02:30		01:40
Stokmarknes					
Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Stokmarknes	Bodø
Dagens transport					
Avreise	07:10	07:10	09:10		07:10
Ankomst	10:00	07:50	09:50		07:50
Retur	17:30	20:25	17:20		20:25
Ankomst	21:00	21:00	18:05		21:00
Reisetid	05:05	02:45	01:55		02:45
Svolvær					

Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Bodø	Bodø
Dagens transport					
Avreise	07:15	05:55	07:15		
Ankomst	10:00	06:20	09:50		
Retur	17:30	17:30	17:30		
Ankomst	20:50	17:55	20:50		
Reisetid	04:55	01:10	04:30		
Leknes					
Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Bodø	Bodø
Dagens transport					
Avreise	05:40	07:15	05:40	07:15	07:15
Ankomst	08:15	07:45	08:15	07:45	07:45
Retur	17:30	17:45	21:00	17:45	17:45
Ankomst	20:50	18:10	22:55	18:10	18:10
Reisetid	04:50	01:05	04:10	01:15	01:15
Røst					
Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Bodø	Bodø
Dagens transport					
Avreise	08:50	08:50	08:50	08:50	08:50
Ankomst	12:00	10:00	11:25	10:00	10:00
Retur	17:30	20:25	18:50	20:25	20:25
Ankomst	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30
Reisetid	05:30	01:45	03:50	02:00	02:00
Værøy					
Aktuell lokasjon	Oslo	Bodø	Tromsø	Bodø	Bodø
Dagens transport					
Avreise	Finnes ikke tur/retur samme dag	09:15	Finnes ikke tur/retur samme dag	09:15	09:15
Ankomst		09:40		09:40	09:40
Retur		16:30		16:30	16:30
Ankomst		16:55		16:55	16:55
Reisetid		01:00		01:55	01:55
Brønnøysund					
Aktuell lokasjon	Oslo	Trondheim	Tromsø	Trondheim	Bodø
Dagens transport					

Avreise	06:40	06:40	06:40	06:40	09:10
Ankomst	08:55	07:30	09:45	07:30	09:55
Retur	17:30	21:55	17:50	21:55	19:35
Ankomst	20:20	22:45	20:20	22:45	20:20
Reisetid	04:20	01:25	04:00	01:45	01:45
Sandnessjøen					
Aktuell lokasjon	Oslo	Trondheim	Tromsø	Trondheim	Bodø
Dagens transport					
Avreise	06:40	06:40	06:40	06:40	09:25
Ankomst	09:20	07:35	09:45	07:35	10:00
Retur	20:25	22:05	17:50	22:05	19:35
Ankomst	23:00	23:00	20:15	23:00	20:15
Reisetid	04:10	01:40	04:00	01:50	01:40
Mo i Rana					
Aktuell lokasjon	Oslo	Mo i Rana	Tromsø	Mo i Rana	Bodø
Dagens transport					
Avreise	06:20		06:20		
Ankomst	08:55		09:45		
Retur	17:30		17:20		
Ankomst	20:15		20:05		
Reisetid	04:20		04:20		03:10
Mosjøen					
Aktuell lokasjon	Oslo	Trondheim	Tromsø	Mosjøen	Bodø
Dagens transport					
Avreise	06:30	06:30	09:15		09:15
Ankomst	08:55	07:25	11:25		09:55
Retur	17:40	22:00	17:50		19:30
Ankomst	20:15	22:50	20:15		20:15
Reisetid	04:00	01:30	03:35		01:45
Namsos					
Aktuell lokasjon	Oslo	Trondheim	Trondheim	Namsos	Steinkjer
Dagens transport					
Avreise	07:00	07:00	07:00		
Ankomst	08:50	07:30	07:30		
Retur	19:00	21:00	21:00		

Ankomst	21:35	21:35	21:35		
Reisetid	04:10	01:10	01:30		01:15
Rørvik					
Aktuell lokasjon	Oslo	Trondheim	Trondheim	Namsos	Steinkjer
Dagens transport					
Avreise	06:20	06:20	06:20		
Ankomst	08:55	07:30	07:30		
Retur	19:00	21:00	21:00		
Ankomst	22:15	22:15	22:15		
Reisetid	04:50	01:50	02:10		03:00

Vedlegg C Widerøe Ground Handling som enetilbyder av bakke- og handlingtjenester

Widerøe Ground Handling (WGH), som er en del av Widerøe-konsernet, er enetilbyder av bakke- og handlingtjenester på en rekke mindre lufthavner som betjener FOT-ruter. For å kunne operere en FOT-rute til og fra disse lufthavnene må dermed Widerøes konkurrenter enten kjøpe tjenester av WGH eller bruke ressurser på å etablere et alternativt tilbud av de relevante tjenestene – enten gjennom egenproduksjon eller tredjepart.

I situasjoner der det er begrenset konkurranse på et ledd i en verdikjede og det eksisterer vertikal integrasjon, kan det oppstå vertikale konkurranseproblemer. En vertikalt integrert aktør kan ha muligheter og insentiver til å bruke en sterk posisjon på ett ledd i verdikjeden til å begrense konkurransen på andre ledd i verdikjeden. Dette kan for eksempel gjøres gjennom at oppstrømsvirksomheten til den vertikalt integrerte aktøren gir konkurrenter nedstrøms kunstig dårlige betingelser, motivert av å svekke konkurransen mot den integrerte virksomheten nedstrøms.

Adferden omtales gjerne som tilgangsnekt eller utestengelse. Dette omfatter både full tilgangsnekt og situasjoner der virksomheten delvis utestenges gjennom kunstig dårlige vilkår som gir konkurrentene kunstig svak konkurranseevne. Problemstillingen aktualiseres typisk i markeder der det er høy konsentrasjon og høye etableringsbarrierer oppstrøms, oppstrømstjenestene er helt nødvendige innsatsfaktorer for å kunne drive virksomhet nedstrøms og tjenestene står for en betydelig del av kostnadene i nedstrømsvirksomheten.

Som illustrasjon for vertikale konkurranseproblemer benyttes ofte markedet for mobilkommunikasjon. Tilgang til mobilnett er nødvendig for å kunne tilby kommunikasjonstjenester til forbrukere nedstrøms. Antallet mobilnett begrenses imidlertid av at radiofrekvenser er en knapp ressurs og med høye faste kostnader. Eiere av mobilnett kan dermed ønske å begrense konkurransen nedstrøms gjennom å nekte andre nedstrøms aktører tilgang til mobilnett. EØS-regelverket åpner derfor for å regulere tilgangen til mobilnett, for å sikre at også aktører uten eget mobilnett skal kunne konkurrere i nedstrømsmarkedet.

Handling-tjenester er en nødvendig innsatsfaktor for tilbydere av lufttransport. En tilbyder av lufttransport som også kontrollerer et handlingselskap kan dermed i prinsippet ha muligheter og insentiver til å begrense konkurransen mot egen virksomhet innen lufttransport. Dette kan den for eksempel oppnå gjennom å kreve en høy pris for handlingtjenestene, slik at konkurrentenes konkurranseevne og lønnsomhet blir lav. Denne risikoen for vertikale konkurranseproblemer reflekteres også av EUs Groundhandling-direktiv (96/67/EF). Direktivet inneholder en regel om at dersom antallet leverandører på en lufthavn begrenses, må minst én leverandør være uavhengig av både flyplassen og den dominerende flyoperatøren på flyplassen.

I lys av at WGH er enetilbyder av handlingtjenester på en rekke lufthavner blir dermed et relevant spørsmål om Widerøe sin kontroll med WGH kan begrense konkurransen om kontrakter for å operere FOT-ruter. I konkurranseretten er det normalt å legge til grunn at dersom en aktør gjennom egen adferd har muligheter og insentiver til å begrense konkurransen, vil adferden realiseres og konkurransen dermed begrenses.

Hvorvidt det eksisterer muligheter og insentiver til utestengende adferd, vil avhenge av en rekke forhold ved det aktuelle markedet. Det er derfor normalt behov for forholdvis inngående analyser av markedet for å vurdere risikoen for vertikale konkurranseproblemer. I det følgende gjøres en helt overordnet vurdering av hvorvidt Widerøe sin kontroll med WGH kan begrense konkurransen om kontrakter for å operere FOT-ruter.

C.1 Ligger forholdene til rette for utestengende adferd?

Mulighetene for utestengende adferd påvirkes av flere forhold. For det første må innsatsfaktoren som den vertikalt integrerte virksomheten kontrollerer være nødvendig for nedstrømsvirksomheten. Dette er klart oppfylt i markedet for lufttransport – det ikke er mulig å tilby passasjertrafikk til en lufthavn uten tilgang på handlingtjenester.

For det andre krever muligheter for utestengelse at den vertikalt integrerte aktøren har tilstrekkelig grad av markedsmakt. På lufthavner der WGH er eneste tilbyder, er det i utgangspunktet naturlig å legge til grunn at selskapet også har en viss markedsmakt. Denne markedsmakten vil imidlertid avhenge av mulighetene for etablering, fordi lave etableringsbarrierer vil kunne trigge etablering dersom WGH setter høye priser.

EU-kommisjonen har vurdert at etableringsbarrierene for handling-tjenester generelt er forholdvis høye.[19] I tillegg til behov for en kritisk masse av kontrakter, trekkes kostnader til utstyr, investeringer i opplæring og begrenset fysisk plass frem som kilder til etableringsbarrierer. Kommisjonen vurderer også at egenproduksjon av handlingtjenester er et lite aktuelt alternativ for tilbydere av lufttransport.[20]

Jo mindre volum det er til å dekke faste kostnader, jo færre aktører vil det være rom for på en lufthavn. Dette bidrar til å øke etableringsbarrierene på små lufthavner. På de minste lufthavnene er det fullt mulig å tenke seg at det kun er rom for én aktør. Dette kan være årsaken til at groundhandling-direktivet ikke krever åpning for minst to tilbydere på de minste lufthavnene. Etableringsbarrierene kan dermed være særlig høye på lufthavner der WGH i dag er enetilbyder av handlingtjenester.

For det tredje må den nødvendige innsatsfaktoren stå for en betydelig del av nedstrømsvirksomhetens kostnader og/eller være ressurskrevende å få tilgang til på alternative måter. Dette skyldes at jo høyere andel av kostnadene nedstrøms som er knyttet til de aktuelle tjenestene oppstrøms, jo lettere vil det være å drive utestående adferd.

EU-kommisjonen har vurdert at mellom 5 og 12 prosent av flyselskapenes kostnader er knyttet til handling-tjenester.[21] For FOT-ruter der det er flere landinger per passasjer enn for annen type luftfart og det er få passasjerer per lufthavn, begrenses muligheter for stordriftsfordeler. Det er da naturlig å legge til grunn at kostnadene for handlingtjenester, per passasjer, kan være høyere på FOT-ruter enn for andre ruter. I kombinasjon med at store deler av flyselskapenes kostnader ved å operere en rute er faste, innebærer dette at vilkårene for handlingtjenester kan ha forholdvis stor betydning for lønnsomheten av å operere en FOT-rute.

Ettersom handlingtjenester er en nødvendig innsatsfaktor for å tilby FOT-ruter, WGH er enetilbyder på en rekke lufthavner og egenproduksjon av handlingtjenester er kostbart, kan dermed forholdene ligge til rette for at WGH har muligheter til å drive utestengende adferd.

C.2 Har Widerøe insentiver til utestengende adferd?

For Widerøe er den relevante kostnaden for handlingtjenester de faktiske kostnadene i WGH. Dette gjelder uavhengig av hva WGH eventuelt fakturerer til Widerøes flyselskap, fordi eventuell margin kun vil representere en overføring i Widerøe-konsernet. For konkurrentene til Widerøe vil imidlertid den relevante kostnaden for tjenestene eventuelt være det WGH fakturerer for tjenestene.

Gitt at Widerøes konkurrenter kjøper tjenester av WGH, vil en høyere pris for WGH sine tjenester innebære at konkurrentene må ha mer kompensasjon for å drive ruter i økonomisk balanse. Dette vil i sin tur redusere konkurransen Widerøe møter om FOT-kontrakter og kan dermed isolert sett gi Widerøe insentiver til å sette kunstig høye priser på handling tjenester.

På lufthavner der det er flere tilbydere, vil Widerøe sitt insentiv til å kreve en høy pris for handlingtjenester begrenses av at konkurrentene har et alternativ. Dersom WGH krever en høy pris, kan da resultatet bare bli at konkurrenten velger en annen tilbyder. Da vil WGH gå glipp av inntekter, samtidig som Widerøe vil kunne møte tilnærmet samme konkurranse innen lufttransport. Siden flere tilbydere av handlingtjenester gjør det vanskeligere å stenge konkurrenter ute, svekkes dermed også insentivet til å kreve en kunstig høy pris på handlingtjenester.

På lufthavner der Widerøe er eneste tilbyder av handlingtjenester, er derimot risikoen for at WGH skal gå glipp av inntekter gjennom å kreve en høy pris begrenset. Det samme ville imidlertid vært tilfellet dersom en uavhengig aktør hadde vært eneste operatør. Denne ville hatt insentiver til å sette prisen slik at flyselskapet er indifferent mellom å kjøpe tjenestene og det relevante alternativet. Rent prinsipielt kan det relevante alternativet både være å etablere en annen løsning for handlingtjenester og å ikke tilby lufttransport på den aktuelle lufthavnen.

For kommersielle flygninger vil en monopolist som tilbyr handlingtjenester ha insentiver til å hensynta at høyere priser kan gi mindre volum. Dette kan eksempelvis skje fordi flyselskapene kan redusere antallet flygninger eller avvikle ruter som blir ulønnsomme. Denne fleksibiliteten til å tilpasse tilbudet vil ikke en tilbyder av FOT-ruter ha.

[19] Se f.eks. avsnitt 77 i COMP/M.7021 - SWISSPORT / SERVISAIR
[20] Se avsnitt 71 i COMP/M.7021 - SWISSPORT / SERVISAIR
[21] Se avsnitt 57 i COMP/M.7021 - SWISSPORT / SERVISAIR

For en tilbyder av FOT-ruter som allerede har en kontrakt med staten, defineres tilbudet av kontrakten. Dens alternativ er da enten å understøtte etablering fra en ny tilbyder av handlingtjenester, eller å produsere tjenestene i egenregi. Dette gir enhver enetilbyder av handlingtjenester sterkere markedsmakt over aktører som opererer FOT-ruter enn andre typer aktører som tilbyr lufttransport.

Det vertikale eierskapet er isolert sett kun et konkurranseproblem dersom det gir Widerøe insentiver til å kreve en høyere pris på handling tjenester enn det en uavhengig enetilbyder ville tatt. Hvis en konkurrent først har vunnet en kontrakt på en rute, vil i utgangspunktet konkurrenten være vanskelig å stenge ute. Konkurransen har allerede utspilt seg og konkurrenten er kontraktsmessig forpliktet til å operere ruten. Dette taler isolert sett for at den profittmaksimerende prisen for WGH vil være den samme som for en uavhengig aktør.

Det er imidlertid også usikkert hvorvidt Widerøe vil ha mulighet til å sette høyere priser enn det en uavhengig enetilbyder ville satt. Det er fordi en uavhengig enetilbyder vil ha insentiver til å sette prisen slik at FOT-operatøren blir indifferent mellom å kjøpe tjenestene og å få på plass en alternativ tilbyder. Samlet sett er det dermed usikkert hvorvidt Widerøe har insentiver til å prise handling tjenester på en måte som faktisk virker utestengende.

Det er imidlertid noen forhold ved markedet som kan trekke i retning at Widerøe kan ha insentiver til å sette kunstig høye priser. For det første kan Widerøe ha insentiver til å operere med kunstig høye priser for å hindre at konkurrenter finner det attraktivt å delta i anbudskonkurransene. Dersom det er mulig for Widerøe å få overført kontrakten fra konkurrenten, kan også Widerøe ha insentiver til å sette en kunstig høy pris for å presse konkurrenten til å overføre kontrakten.

C.3 Avsluttende bemerkninger

Basert på en ren teoretisk vurdering, er det usikkert hvorvidt Widerøe har insentiver til å prise handlingtjenester høyere enn det en eventuell uavhengig enetilbyder ville gjort. Det kan likevel ikke helt utelukkes at Widerøe sin kontroll med WGH skaper et vertikalt konkurranseproblem og derigjennom svekker konkurransen om FOT-ruter, basert på at Widerøe i utgangspunktet må antas å ha insentiver til å begrense konkurransen om FOT-ruter og at posisjonen som enetilbyder av handlingtjenester kan gi muligheter for dette.

Problemstillinger rundt WGH ble også vurdert av Konkurransetilsynet da Norwegian kjøpte Widerøe.[22] Ettersom transaksjonen ble godkjent, er avgjørelsen knapp med hensyn til beskrivelser av skadehypoteser og vurderinger av dem. Det fremgår imidlertid at tilsynet innledningsvis var bekymret for at «partene etter foretaks-sammenslutningen ville ha mulighet og insentiv til å øke prisene og dermed hindre tilgang til bakketjenester for konkurrerende flyselskaper ved lufthavnene i Alta, Harstad/Narvik og Kirkenes.» og at dette «i betydelig grad ville hindre effektiv konkurranse i markedet for kommersiell lufttransport av passasjerer på ruter mellom Oslo og de ovennevnte lufthavnene.»

Det som kjennetegner de ovennevnte lufthavnene, var at begge parter opererte ruter mellom dem og Oslo og at Widerøe var enetilbyder av handlingtjenester. På kortbanelufthavnene ble trolig ikke Norwegian og Widerøe vurdert som konkurrenter og dermed ble problemstillinger knyttet til disse ikke vurdert av Konkurransetilsynet.

Etter varselet foretok Konkurransetilsynet en fornyet vurdering av partenes mulighet og insentiv til å øke prisene på bakketjenester etter foretakssammenslutningen. Etter en helhetsvurdering kom tilsynet til at «partene ikke vil ha tilstrekkelig insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen, og at foretakssammenslutningen derfor ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for kommersiell lufttransport av passasjerer på ruter mellom Oslo og flyplassene i Alta, Harstad/Narvik og Kirkenes.»

Avgjørelsen beskriver imidlertid ikke hvilke forhold som svekket insentivet til å øke prisene på handlingtjenester og dermed reduserte risikoen for et vertikalt konkurranseproblem på de aktuelle lufthavnene. Vi har derfor ikke grunnlag for å vurdere om de samme forholdene kan gjøre seg gjeldende på andre lufthavner, herunder lufthavner som utelukkende betjener FOT-ruter.

[22] Avgjørelse A2024-1 - Norwegian Air Shuttle ASA - Widerøe AS - konkurranseloven § 20 jf. § 16 - underretning om at saken henlegges

Vedlegg D Krav til kapasitet med beboerrabatt i Lofoten og Vesterålen

D.1 Innledning

Vi har foretatt en vurdering av kapasitetskrav til ruteområdene som dekker Stokmarknes, Svolvær, Leknes og Røst gitt at det innføres en beboerrabatt. Følgende forutsetninger ligger til grunn for analysen:

- Det er folkeregistrerte innbyggere i områder som naturlig sokner til FOT-lufthavnene Stokmarknes, Svolvær, Leknes og Røst som vil kvalifisere for beboerrabatt.
- Beboerrabatten skal innrettes som en prosentrabatt av maksimalpris som er fastsatt på de fem aktuelle rutene. Makspris er antatt å ikke øke mer enn til nivået fra før prisreduksjonen 1. april 2024.
- Prisen med beboerrabatt skal være tilsvarende dagens prisnivå (indeksjustert for oppstart i 1. nov 2028)
- En reisende kan kun kvalifisere seg til én type rabatt. Det er da ikke mulig å få beboerrabatt på toppen av andre sosiale rabatter, eller omvendt
- Beboerrabatten skal kun gjelde på de nevnte FOT-rutene, ikke videre FOT-reiser eller andre reiser.
- Operatøren kompenseres for eventuelle kostnader ved en innføring av beboerordning (inngår i kompensasjonskravet).

D.2 Metode

Analysen er gjennomført i følgende steg:

1. Avinors reisevaneundersøkelse benyttes for å estimere andelen beboere og tilreisende på de aktuelle rutene. Beboere er definert som bosatte innenfor flyplassenes influensområder, jf. beregninger i hovedanalysen.
2. Gjeldende antagelser om pris benyttes for å beregne endringer i samlet etterspørsel etter reiser som følge av at tilreisende får økt pris. Vurdering av områdets prissensitivitet fra hovedanalysen legges til grunn for beregningen.
3. De justerte etterspørselsprognosene benyttes deretter til å vurdere kapasitetskrav på de aktuelle rutene.

D.3 Andel beboere og tilreisende

Basert på data fra Avinors reisevaneundersøkelse og beregnede influensområder for lufthavnene (jf. hovedrapportens kapittel 2.3 og 4.3), har vi estimert andelen beboere og tilreisende på FOT-rutene fra de aktuelle lufthavnene.

Som beskrevet i hovedrapportens kapittel 4.4 har området hatt sterk vekst i antall turister de siste årene. For å få et datagrunnlag som i størst mulig grad gjenspeiler dagens reisemønster, benytter vi derfor kun RVU-data fra 2024 og 2025. Dette skiller seg fra de øvrige analysene i rapporten, der data fra 2017–2019 og 2022–2025 er slått sammen for å sikre et tilstrekkelig antall observasjoner ved alle lufthavner.

For Stokmarknes, Svolvær og Leknes gir dataene fra 2024 og 2025 et tilstrekkelig grunnlag. For Røst er antall observasjoner lavt, og resultatene er derfor mer usikre. Den estimerte fordelingen mellom beboere og tilreisende skiller seg imidlertid lite fra Svolvær. Til tross for lite datagrunnlag, har vi derfor valgt å benytte data fra Røst slik de fremkommer fra reisevaneundersøkelsen.

Tabell F1 viser oversikt over andel beboere og tilreisende.

Tabell F1: Andel beboere og tilreisende som reiser med FOT-ruter til og fra lufthavner i Lofoten og Vesterålen

Lufthavn	Andel beboere	Andel tilreisende
Stokmarknes	48 %	52 %
Svolvær	24 %	76 %

Leknes	33 %	67 %
Røst	22 %	78 %

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult. Note: basert på data fra Avinors reisevaneundersøkelse og lufthavnenes influensområder.

Flertallet av de reisende på FOT-rutene i Lofoten og Vesterålen er tilreisende. Stokmarknes skiller seg ut med den høyeste andelen beboere: 48 prosent av de reisende er bosatt i lufthavnens influensområde. Ved Leknes er om lag en tredel beboere, mens andelen ved Svolvær og Røst er henholdsvis 24 og 22 prosent.

Ved innføring av beboerrabatt vil dermed mellom 52 og 78 prosent av de reisende bli berørt av prisøkningen, mens beboerne beholder dagens prisnivå.

D.4 Estimerte endringer i samlet etterspørsel etter reiser

Vi har tidligere vist at prisreduksjonen fra 1. april 2024 medførte at gjennomsnittsprisen i området gikk ned rundt 50 prosent fra 2023/24 til 2024/25. Det legges til grunn at tilreisende ved innføring av beboerrabatt får en prisøkning på 100 prosent sammenlignet med dagens nivå, slik at prisen tilbakeføres til nivået før prisreduksjonen. For beboere videreføres dagens prisnivå.

Lufthavnene er kategorisert som lufthavner med lav prisfølsomhet, og det benyttes derfor en priselastisitet på **−0,29**, i tråd med forutsetningene tidligere i rapporten.

Prisøkningen påvirker kun den delen av trafikken som består av tilreisende. Samlet gir dette en beregnet nedgang i etterspørselen på mellom 10 prosent ved Stokmarknes og 14 prosent ved Svolvær og Røst. Forskjellen mellom lufthavnene skyldes variasjoner i andelen tilreisende.

Videre har vi beregnet hvordan den reduserte etterspørselen påvirker passasjerprognosene på de aktuelle strekningene. Vi forutsetter at prisendringen skjer i 2028, og den beregnede etterspørselseffekten legges til grunn for alle FOT-ruter til og fra de aktuelle lufthavnene. Prognosene følger ellers forutsetningene som i hovedanalysen, og for beboere videreføres den beregnede langtidseffekten av prisreduksjonen, tilsvarende om lag 1 prosent årlig vekst.

Som det fremgår av tabell F2 vil beboerrabatt i form av økt pris for tilreisende redusere antall reiser på alle strekninger. I antall passasjerer er nedgangen størst for reiser fra Svolvær og Leknes. Her antas antall passasjerer å gå ned med henholdsvis 16 200 og
17 900 passasjerer i 2028/29, og 17 900 og 18 800 passasjerer i 2033/34.

Også på strekningen Stokmarknes–Bodø er nedgangen betydelig, med 8 200–8 600 færre passasjerer. For Stokmarknes–Tromsø er den beregnede nedgangen på 3 500–3 700 passasjerer. Mellom Røst og Bodø er det en estimert nedgang på 800–1 000 passasjerer.

Tabell F2 Prognoser for passasjerutvikling med og uten beboerrabatt

	Uten beboerrabatt		Med beboerrabatt			
Rute	**Prognose (2028/29)**	**Prognose (2033/34)**	**Prognose (2028/29)**	**Prognose (2033/34)**	**Nedgang (2028/29)**	**Nedgang (2033/34)**
Stokmarknes-Bodø	81 900	82 600	73 700	74 000	-8 200	-8 600
Stokmarknes-Tromsø	35 300	37 000	31 800	33 300	-3 500	-3 700
Svolvær-Bodø	115 700	129 300	99 500	112 200	-16 200	-17 100
Leknes-Bodø	149 000	166 100	131 100	147 300	-17 900	-18 800
Røst-Bodø	6 200	5 800	5 400	4 800	-800	-1 000

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

D.5 Krav til kapasitet

I fastsettelsen av setekravene har vi tatt utgangspunkt i et mål om et gjennomsnittlig belegg på 60–70 prosent. Belegg måles da som antall passasjerer/setekrav. Våre forslag til setekrav med og uten beboerrabatt er oppsummert i Tabell F2.

Generelt er det små endringer i våre foreslåtte setekrav i de to alternativene, det er kun på Stokmarknes-rutene det forslås endringer, både sammenlignet med dagens krav og kravene som foreslås uten beboerrabatt. At kravene i Lofoten holdes uendret, henger sammen med kravene som foreslås for Svolvær og Leknes uten beboerrabatt, som gir et snittbelegg som er langt høyere enn rettesnoren på mellom 60 og 70 prosent.

Begrunnelsen for ikke å øke antall seter, tross høyt belegg, er at stadige økninger i FOT-tilbudet for å tilfredsstille en stadig økende andel tilreisende ikke vurderes å være bruk av midler som står til formålet med FOT-ruter. Det bør isteden ses etter alternative måter å styre turiststrømmene til/fra Lofoten og Vesterålen, og innføringen av beboerrabatt ser ut til å kunne redusere antall tilreisende nok til at økningen i frekvenser som legges til Lofoten fra 1. januar vil være tilstrekkelig for å sikre en tilfredsstillende kapasitet ut neste kontraktsperiode.

Tabell F2: Forslag til setekrav med og uten beboerrabatt

		Uten beboerrabatt		Med beboerrabatt	
Rute	**Dagens setekrav***	**Foreslått setekrav**	**Snittbelegg**	**Foreslått setekrav**	**Snittbelegg**
Stokmarknes-Bodø	66 500	64 000	65 %	60 000	62 %
Stokmarknes-Tromsø	20 500	28 500	65 %	25 000	67 %
Svolvær-Bodø	72 500	85 000	76 %	85 000	66 %
Leknes-Bodø	93 500	106 000	78 %	106 000	69 %
Røst-Bodø	6 500	6 500	45 %	6 500	37 %

*Setekravene gjeler antall seter hver veg per år. **Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.**

Vedlegg E Samferdselsdepartementets krav til oppdraget

Den transportfaglige utredningen skal inneholde følgende elementer:

1. *Tilstands-/situasjonsrapport*

- Utreder skal vurdere dagens rutetilbud på de aktuelle flyrutene, dvs. om tilbudet (kapasitet, billettpris, rutetider etc.) er tilpasset etterspørselen og transportbehovet på de enkelte rutene og avgangene.
- Alle ruter i Nord-Norge som i dag er en del av ordningen med statlig kjøp av flyrutetjenester, skal inkluderes i utredningen. Dette gjelder også for punkt 2–7.
- Utreder skal vurdere FOT-rutene i sammenheng med andre transportalternativer, inkludert bruk av alternativ lufthavn.
- Det er særlig viktig at utreder vurderer endringene i rutestrukturen i Finnmark fra 1. april 2024 og kapasitetsutfordringer på de mer trafikkerte ruteområdene i Nord-Norge.

2. *Trafikkprognose*

- Utreder skal utarbeide en trafikkprognose for perioden 1. november 2028 – 31. oktober 2033 for rutene i Nord-Norge og gjennomføre en prissensitivitetsanalyse for de ulike ruteområdene.
- Utreder skal hensynta konsekvensene av nye infrastrukturprosjekter, som f.eks. veiprosjektet Hålogalandsvegen og ny lufthavn ved Mo i Rana, i prognosene og forslagene til FOT-forpliktelser, jf. punkt 5. Ev. endrede behov fra viktige brukergrupper, eksempelvis Forsvaret og helsesektoren, skal også hensyntas.

3. *Trafikkanalyse*

- Utreder skal gjøre en vurdering av behovet for å justere krav til setekapasitet, ruteføring og rutetider og ruter/rutestruktur i lys av tilstandsvurderingen (punkt 1), trafikkprognosene (punkt 2) og kulepunktene under.
- Utreder skal gjøre en vurdering av reisemønster og behovene til de reisende, inkludert å kartlegge hva som er det aktuelle influensområdet til lufthavnene, samt viktige forutsetninger for å ivareta et tilfredsstillende reisetilbud i regionen.
- Utreder skal vurdere om noen av dagens FOT-ruter i Nord-Norge kunne hatt et tilfredsstillende flyrutetilbud dersom Samferdselsdepartementet sluttet å kjøpe flyrutetjenester. Med tilfredsstillende flyrutetilbud menes for eksempel tilstrekkelig setekapasitet, frekvens, overkommelig prisnivå og rutetider. Utreder skal også gjøre en vurdering av hvilken transportstandard som kan forventes dersom en rute tas ut av ordningen med statlig kjøp.
- Utreder skal også se på om det er ruter/forbindelser som kan tas ut av FOT-ordningen, samtidig som tilfredsstillende transportstandard ivaretas, selv om det ikke er forventet videre drift på kommersielle vilkår.
- Utreder skal vurdere om det er ruter som i dag ikke er en del av FOT-ordningen som bør inkluderes sett opp mot samfunnsøkonomiske vurderinger og transportbehov eller tas ut av basert på samme kriterier.
- For rutene til/fra Røst og Værøy skal det vurderes om en tilfredsstillende transportstandard kan ivaretas ved bruk av helikopter på begge ruter i en/et felles kombinasjon/ruteområde og ev. økonomiske konsekvenser, både for kostnader til rutekjøp og til drift av landingsplasser, sammenlignet med dagens løsning med fly fra Røst og helikopter fra Værøy.

4. *Miljøkrav og tilrettelegging for null-/lavutslipp*

- Utreder skal vurdere behov for å oppdatere vurderingene knyttet til miljø i den transportfaglige utredningen for Sør-Norge.
- Dersom utreder mener det er andre relevante forhold, som ikke er omfattet av kulepunkt 1, skal det redegjøres for dette.

5. *Forslag til forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT)*

- Utreder skal utarbeide ett forslag til FOT-krav (kapasitet, frekvens, rutetider, rutekombinasjoner etc.) med utgangspunkt i en videreføring av dagens prisnivå og transportstandardkriteriene fra den transportfaglige utredningen for Sør-Norge og Nord-Norge, samt deloppdragene beskrevet i punkt 1-3. Utreder skal også anslå kostnadene for staten som kjøper for det foreslåtte kjøpsopplegget.
- Utreder skal også utarbeide ett forslag til det utreder anser som optimal billettprisløsning. Det kan f.eks. inkludere forskjellige prisnivåer i ulike geografiske områder eller per ruteområde basert på objektive kriterier eller, maksimalpriser for ulike billettkategorier på samme ruteområde (én for full flex billetter og én for andre mv.) Øvrige krav (kapasitet, frekvens, rutetider etc.) må vurderes opp mot forslaget til optimal billettprisløsning. Kostnadene for staten som kjøper skal også anslås for dette forslaget.
- Beboerrabatt var en betydelig del av utredningen («utredning av det regionale flytilbudet») som nå har vært på høring. Samferdselsdepartementet har fått mange høringsinnspill, og det foreligger et godt utgangspunkt for regjeringens videre arbeid med å vurdere spørsmålet om beboerrabatt. Spørsmålet om beboerrabatt er derfor ikke en del av denne utredningen
- Det bes også om at utreder med utgangspunkt i metodikk benyttet i utredningen for Sør-Norge i 2025 skisserer løsninger for å realisere samfunnsøkonomiske gevinster gjennom endringer i transportnettet og -tilbudet, samtidig som tilfredsstillende transportstandard ivaretas.
- Dersom det er behov for å avvike fra de nevnte transportstandardkriteriene for å ivareta viktige reisebehov, skal utreder redegjøre for dette.

6. *Begrunnelser og hensyn vedr. forslaget til forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT)*

- Utreder skal begrunne forslaget og hvordan man har vurdert hensynet til et best mulig rutetilbud for de reisende opp mot kostnader for oppdragsgiver.
- Utreder skal beregne den forventede kostnaden ved det foreslåtte rutetilbudet.
- Analysen skal basere seg på forslaget fra utreder, der nullalternativet skal defineres av utreder, og vurderingen skal gjennomføres i tråd med kravene i rundskriv R-109/25.
- Analysen skal videre inkludere de samfunnsøkonomiske effektene av foreslåtte tiltak der det er relevant.
- Andre hensyn som bør vektlegges i en bredere samfunnsmessig analyse, som f.eks. sikkert og beredskap, avhengighet av flyrutetilbudet mv., skal synliggjøres og beskrives.

7. *Tilrettelegging for konkurranse*

- Utreder skal utarbeide en oversikt over de mest aktuelle tilbyderne i EU/EØS-området, en vurdering av konkurransesituasjonen i leverandørmarkedet og presentere mulige tiltak for å legge til rette for virksom konkurranse, eksempelvis alternative rutekombinasjoner enn i dag.
- Utreder skal legge frem forslag til hvordan staten kan innrette konkurransen for å begrense statens utgifter sett hen til målene med konkurransen.

www.osloeconomics.no

E-post og telefon:
post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7A
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562 Vika
0118 Oslo