

Høring – Utredning av det regionale flyrutetilbudet

- Kort oppsummering av rapport fra Oslo Economics

Bodø, 6. oktober 2025

Lenke til Samferdselsdepartementets høringsside: [Lenke](#)

Notatet er strukturert med en innledende del som presenterer **generelle refleksjoner** om rapportens innretning, etterfulgt av et **kort sammendrag** av hovedinnholdet og **tematiske oppsummeringer** av hvert enkelt område som omtales.

Samferdselsdepartementet etterspør særlig konkrete og begrunnede tilbakemeldinger på temaet om **beboerrabatt**. I oversendelsesbrevet til høringen er det stilt en rekke spesifikke spørsmål knyttet til dette, og disse er listet opp under delen om beboerrabatt lenger ned i notatet.

1. Generelle kommentarer til utredningen

- **Behov for utsatt høringsfrist:** Fylkeskommunen har bedt Samferdselsdepartementet om å utsette høringsfristen til etter fylkestingets møte 9.–11. februar 2026, for å sikre bred regional medvirkning. Det er foreløpig ikke mottatt svar.
- **Begrenset mandat:** Utredningen er begrenset til å vurdere hvordan FOT-rutetilbudet kan organiseres og optimaliseres innenfor en årlig økonomisk ramme på 2,4 mrd. kr (2025-kr), tilsvarende budsjettet for FOT-ruter i 2025.
- **Manglende dekning av reisebehov:** Dette representerer en vesentlig svakhet ved utredningen. Den nåværende økonomiske rammen er ikke tilstrekkelig til å dekke de faktiske reisebehovene for brukerne av FOT-rutene. I tillegg mangler utredningen et tydelig fokus på hvordan tilbudet best mulig kan tilpasses behovene til lokalbefolkningen, helsereiser, næringslivet og reiselivsnæringen.
- **Mangelfull kapasitetsanalyse:** Utredningen gir ikke en tilstrekkelig oversikt over kapasitetsutnyttelsen på FOT-rutene. Den mangler informasjon om hvilke avganger og ruter som er fullbooket, og når disse ble det før avgang. Videre presenteres det ikke data om avganger og ruter med høy kabinfaktor (over 90 %), eller avganger med svært lavt belegg (under 30 %). Dette er kritisk informasjon for å kunne identifisere flaskehalser og ruter med lav ressursutnyttelse.
- **Økt kapasitet og vurdering av beboerrabatt:** I oversendelsesbrevet til høringen vises det til at Widerøe våren og sommeren 2025 økte kapasiteten betydelig både på flere kommersielle ruter og FOT-ruter. Departementets forståelse er at antall passasjerer har økt, med at fyllingsgraden er redusert på grunn av den økte kapasiteten særlig sammenlignet med sommersesongen 2024. Med grunnlag i dette ønsker departementet bl.a. svar på om dette tiltaket har hatt en effekt som tilsier at behovet for beboerrabatt/beboerbevis er redusert.
- **Svakt og lite dokumentert:** Dette er et meget tynt og generelt grunnlag for en slik vurdering. Utredningen gir ikke konkret nøkkeldata som nevnt tidligere, og det er derfor vanskelig å etterprøve påstandene. I tillegg er kommersielle ruter i liten grad egnet som referansegrunnlag, da disse er markedsstyrte og kan endres raskt. Ved lavt belegg vil

flyselskapet typisk omprioritere kapasiteten til ruter med bedre lønnsomhet, noe som gjør det uegnet som indikator for langsiktig behovsvurdering.

- **Økt vinterturisme:** Departementet har i begrenset grad vurdert konsekvensene av kapasitetsjusteringer på FOT-rutene mellom hovedsesongene. Sommerrutene får økt kapasitet, mens høst- og vinterrutene reduseres tilsvarende. Dette innebærer lavere frekvens og endringer i ruteopplegget, noe som gjør tilbudet særlig sårbart – spesielt i en tid hvor vinterturismen er i sterk vekst. Den økende etterspørselen i vintersesongen påvirker kapasiteten direkte, og det er derfor avgjørende at vurderinger knyttet til beboerrabatt og rutetilbud gjenspeiler denne utviklingen.
- **Manglende tilgang til nøkkeldata:** Fylkeskommunen har ved flere anledninger etterspurt detaljert nøkkelstatistikk fra både Samferdselsdepartementet og Widerøe, uten å få tilgang til den etterspurte informasjonen.
- **Innsynsbegjæring:** Det er sendt innsynsbegjæring til Samferdselsdepartementet for å få tilgang til den trafikkdataen som er omtalt ovenfor.

2. Sammendrag av rapporten

- **Formål:** Øke kunnskapen om hvordan et best mulig regionalt flytilbud kan oppnås innenfor en fast budsjettramme på 2,4 mrd. kroner (2025). Budsjettet ble økt fra 962 mill. kr i 2023 til 2,4 mrd. kr i 2025, som følge av halvingen av maksimaltakstene fra 1. april 2024.
- **Metode:** Oslo Economics har analysert kostnadsdrivere og vurdert tiltak for å optimalisere tilbudet.
- **Kostnadsutvikling:**
 - Kostnadene forventes å øke mer enn generell prisstigning.
 - Hovedårsak: aldrende flyflåte med høye vedlikeholdskostnader.
- **Begrenset mulighet for kostnadsreduksjon** gitt dagens rutestruktur.
- **Større mulighet for å påvirke inntektene** og dermed kompensasjonsbehovet hos operatøren.
- **Halvering av maksimaltakster i 2024** ga lavere inntekter til operatøren, men mindre enn forventet → mulig å opprettholde dagens priser med lavere støtte fremover.
- **Rapportens anbefalinger:**
 - Øke maksimaltakster for å gi operatørene større fleksibilitet og inntektsmaksimering.
 - Vurdere **beboerrabatt** som et mer målrettet alternativ til lave takster for alle.
 - Ikke anbefalt å innføre beboerrabatt på kommersielle ruter (kostnader og kompleksitet).
 - Vurdere **endringer i lufthavnstruktur og statlig eierskap til fly** ved behov for spesialiserte flytyper.

Mandat, metode og informasjonsgrunnlag

- **Mandat:** Vurdere statlige virkemidler for å opprettholde og optimalisere det regionale flyrutetilbudet innenfor en årlig budsjettramme på **2,4 mrd. kr (2025-kroner)**.
- **Startpunkt:** Analyse av operatørenes kostnader og forventet utvikling, gitt dagens krav til FOT-ruter.
- **Fokusområder:**
 - Muligheter for **beboerrabatt**.

- Valg knyttet til **fornyelse av flyflåten**.
- Overordnet vurdering av **organisering av FOT-tilbudet**.
- Vurdering av **lufthavnstruktur**.

3. Oppsummering av enkelttemaer

Beboerrabatt på FOT-ruter er et bedre alternativ enn lave maksimalpriser til alle

- **Halvering av maksimaltakster fra april 2024** har gitt lavere priser for alle reisende, men med høyere statlig kompensasjon til operatørene.
- **Inntektsfallet ble mindre enn forventet**, noe som kan gi lavere støttebehov fremover.
- **Usikkerhet om fremtidige kostnader** gjør det viktig å sikre fleksibilitet i prisfastsettelsen.
- **Økte maksimaltakster anbefales** for å gi operatørene større handlingsrom og redusere risiko for rutekutt.
- **Alternativt foreslås beboerrabatt** som et mer målrettet tiltak enn lave priser til alle.
- **Beboerrabatt bør ikke innføres på kommersielle ruter**, grunnet:
 - Prioritering av ressurser til FOT-ruter.
 - Lavere behov når beboere allerede har tilgang til rimelige billetter.
 - Risiko for uheldige prisvridninger og høye kostnader.
- **Anbefalt modell for beboerrabatt:**
 - Prosentvis rabatt basert på billettens pålydende.
 - Gjelder folkeregistrerte i utvalgte kommuner.
 - Høyere maksimaltakst beholdes.
 - Operatører kompenseres med fast betaling, ikke per billett.
- **Implementering antas å være enkel**, men praktiske utfordringer og reaksjoner på endringer må vurderes.
- **Viktig å definere hvilke områder beboerrabatt skal gjelde for**, da behovet varierer mellom FOT-ruter.
- Samferdselsdepartementet ønsker særlig svar på følgende **spørsmål knyttet til temaet beboerrabatt** ([se høringsbrevet](#)):

Trafikken på FOT-rutene:

- *Er det et behov for å innføre en ordning med beboerbevis/beboerrabatt på en eller flere FOT-ruter eller bør dagens regime med like priser for alle reisende videreføres? Departementet ber om at svaret begrunnes godt.*
- *Våren og sommeren 2025 økte Widerøe kapasiteten betydelig både på flere kommersielle ruter og FOT-ruter. Departementets forståelse er at antall passasjerer har økt, men at fyllingsgraden er redusert på grunn av den økte kapasiteten særlig sammenlignet med sommersesongen 2024. Har dette tiltaket hatt en effekt som tilsier at behovet for beboerrabatt/beboerbevis er redusert?*

Administrative og økonomiske konsekvenser

- *En eventuell innføring av beboerrabatt/beboerbevis vil ha praktiske og økonomiske konsekvenser for operatørene. Blant annet må bookingsystemer tilpasses en slik ordning og det må føres en form for kontroll av reisende med beboerrabatt/beboerbevis. Ser operatørene noen særlige administrative*

utfordringer knyttet til dette? Hvilke økonomiske konsekvenser antas en eventuell innføring av beboerrabatt å ha for operatørene.

- *Det er ikke klart hvordan en eventuell ordning med beboerbevis best kan innrettes, hvilken registreringsløsning som vil være hensiktsmessig og hvordan ordningen kan fungere fra bestillingstidspunkt til reisen gjennomføres. Vi ber derfor om innspill på hvordan en helhetlig innføring av beboerrabatt/beboerbevis kan gjennomføres.*
- *En forutsetning for å innføre beboerrabatt /beboerbevis er at maksprisene for passasjer som ikke er omfattende av ordningen må økes da hele formålet med en slik ordning vil være å sikre fortsatt lave priser og tilgjengelighet for lokalbefolkningen med beboerbevis. Vil økte makspriser ha særlig negative økonomiske effekter på en eller flere nærmere definerte ruter?*

Geografisk avgrensning

- *Avgrensning av geografiske områder omfattet av et eventuelt beboerbevis/beboerrabatt reiser flere problemstillinger. Vi ber om innspill til hvilke forhold departementet her bør ta hensyn til.*

Gammelt materiell gir høye kostnader til vedlikehold

- **Tre hovedfaktorer gjør regionale flyruter kostbare** sammenlignet med kommersiell luftfart:
 1. Mange korte flyvninger → flere landinger → høyere vedlikeholdskostnader og slitasje.
 2. Få tilgjengelige flytyper → begrenset tilgang på reservedeler → dyrere vedlikehold.
 3. Små fly (f.eks. Dash 8-100/200) → samme mannskapsbehov som større fly → høyere arbeidskostnader per passasjer.
- **Dash 8-100/200 er eneste egnede flytype for mange ruter**, men er ikke lenger i produksjon → økte kostnader og usikkerhet fremover.
- **Vedlikehold og mannskap er de største kostnadsdriverne**, og begge forventes å øke mer enn generell prisstigning.
- **Forventet kostnadsvekst er 4–8 % årlig (nominelt)** → innebærer realprisvekst for statens kjøp av regionale flyruter.

Betydelig usikkerhet om dagens rutetilbud kan opprettholdes innen gjeldende budsjетtrammer

- **Statens utgifter til FOT-ruter avhenger av gapet mellom operatørenes forventede inntekter og kostnader, inklusivt påslag fortjeneste.**
- **Økende kostnader kan gjøre det vanskelig å opprettholde dagens tilbud** innenfor en fast budsjетtramme på 2,4 mrd. kroner (2025).
- **Inntektene har utviklet seg bedre enn forventet** etter takstreduksjonen, noe som gir et visst handlingsrom.
- Dersom kostnadene øker mer enn inntektene:
 - **«Ostehøvelkutt» kan bli nødvendig**, med lik reduksjon på alle ruter → dårligere tilbud generelt.
 - Alternativt kan **tilbudet optimaliseres** for å bruke ressursene mer effektivt.
- **Optimalisering krever helhetlig vurdering** av:
 - Rutestruktur.

- Faktorer som påvirker inntekter og kostnader.
- Statens rolle i tjenesteproduksjonen.
- Lufthavnstruktur.

Kontraktene har betydning for kostnadene, men rommet for optimalisering er begrenset

- **Utforming av FOT-kontrakter påvirker kostnadsnivå og utvikling.**
- Ved utarbeidelse av konkurransedokumenter bør det vurderes:
 - **Nytte vs. kostnad** ved krav til operatørene.
 - **Konkurranse på enkeltruter vs. stordriftsfordeler** ved rutekombinasjoner.
 - **Incentiver for kostnadseffektiv drift** og god risikofordeling.
 - **Tilpasning av kontraktslengde** til behov og markedsforhold (EØS-lovgivningen gir inntil 5 år i Nord-Norge).
- **Gjennomgangen viser at dagens praksis har forbedringspotensial**, men effekten på kortsiktig støttebehov er begrenset.
- **Kortbaneoperasjoner er kostbare uansett kontraktsutforming**, gitt dagens tilgjengelige flymateriell.

Staten bør vurdere eierskap til flyene, om det også i fremtiden er behov for spesialiserte fly

- **Flyflåten på FOT-rutene er aldrende**, og det bør snart planlegges innfasing av nye fly.
- **Flere modeller vurderes for flyanskaffelse:**
 - Operatørene skaffer fly selv (dagens modell).
 - Staten anskaffer eller leaser fly, operatører konkurrerer om drift.
 - Staten medfinansierer fly, operatører eier/leaser og konkurrerer om drift.
 - Et statlig eid flyselskap etableres.
- **Valg av modell avhenger av flyenes spesialisering:**
 - Generelle fly med alternative bruksområder → dagens modell kan videreføres.
 - Spesialiserte fly med begrenset anvendelse → statlig eierskap eller leasing kan være mer hensiktsmessig.
- **Tidlig innfasing av null-/lavutslippsfly** krever statlig eierskap for å redusere risiko for operatørene.
- **Detaljert utredning er nødvendig** om organisering, flymodeller og anskaffelsesform ved flåtefornyelse.

Lufthavnstrukturen bør tilpasses behov og ressurser

- **Flere lufthavner betjener primært FOT-ruter**, og kostnadene ved drift av disse er direkte knyttet til FOT-tilbudet.
- **FOT-ruter og lufthavnstruktur bør vurderes samlet**, da behov og kostnader kan endre seg over tid.
- **Korte rullebaner er en sentral utfordring** – nedleggelse av enkelte lufthavner kan frigjøre ressurser.
- **Frigjorte ressurser kan brukes til å forlenge rullebaner** på andre lufthavner, noe som gir:
 - Mulighet for mer standardiserte og kostnadseffektive fly.

- Større fly med færre avganger → økt effektivitet.
- Bedre konkurranse ved at flere operatører kan delta.
- **Innføring av null-/lavutslippsfly krever investeringer i infrastruktur**, som er irreversible og krever langsiktig planlegging.
- **En helhetlig gjennomgang av lufthavnstrukturen bør gjøres før nye fly anskaffes**, spesielt ved overgang til klimavennlige fly.