

Referat: Arbeidsgruppe FOT-rute

Sted	Teams
Tid	7. oktober 2025
Klokkeslett	12:30 – 13:30
Møteleder	Stian Jensen
Referent	Stian Jensen

Deltakere:

Jonny Finstad, Allan Ellingsen, Kjell-Idar Juvik, Kjell-Børge Freiberg, Stian Jensen

Frafall: Marianne Dobak Kvensjø, Lars Fredrik Martinussen (møtekollisjon)

Sak: Høring – Utredning av det regionale flyrutetilbudet

HOVEDPUNKTENE I OSLO ECONOMICS-RAPPORTEN

- Stian presenterte hovedpunktene fra rapporten. Se vedlagte presentasjon for nærmere detaljer.

INNSPILL OG SYNSPUNKTER

Generelt om rapporten

- Rapporten inneholdt ingen overraskende nyheter, men samsvarte med det man naturlig kunne forvente av en slik utredning.

Begrensninger i FOT-rutetilbudet

- Det er bred enighet i gruppen om at det finnes betydelige flaskehalser i FOT-rutetilbudet, særlig knyttet til fullbookede avganger – ofte lang tid før avreise. Samtidig ble det påpekt at kabinfaktoren er lav på spesielt tidlige og sene avganger, særlig på ruter inn mot Bodø.
- Utfordringen ligger ikke først og fremst i høye makspriser, men i den begrensede kapasiteten på avganger som er særlig viktige for reisende, samt lav rutefrekvens ved enkelte lufthavner (særlig for kommende høst-/vinterrute). Det finnes grupper med høy betalingsvillighet, så lenge de får tilgang til ønskede avganger.
- En eventuell ordning med beboerrabatt vil trolig ikke bidra til å løse kapasitetsutfordringene, og vil heller ikke sikre effektiv mobilitet for innbyggere og næringsliv.

Sesongjusteringer og kapasitetstilpasninger

- Det er stor misnøye med hvordan sesongjusteringen av FOT-rutetilbudet gjennomføres, der økt kapasitet i sommersesongen kompenseres med tilsvarende reduksjoner i høst- og vinterrutene. Dette oppleves som lite hensiktsmessig, særlig for reisende med faste og nødvendige reisebehov gjennom hele året, samt i lys av økende turisme – spesielt vinterturisme.
- Den siste utviklingen i trafikken til og fra Lofoten viser at flyene har vært fullbooket gjennom sommersesongen – en trend som ser ut til å fortsette utover høsten.
- Fullbookede fly gir store konsekvenser for reisende, blant annet ved at reiser må utsettes til mindre gunstige tidspunkter. Dette medfører ofte ekstra overnattinger, økte kostnader og lengre reisetid. For helsereiser innebærer dette at behandlingstimer må utsettes, eller at det ikke er mulig å gjennomføre reise og behandling samme dag.
- Det reageres sterkt på departementets fremstilling i høringsbrevet, der det vises til at Widerøe våren og sommeren 2025 økte kapasiteten betydelig – både på kommersielle ruter og FOT-ruter. Departementet synes å tolke dette som at passasjertallet har økt, men at fyllingsgraden har gått ned som følge av kapasitetsøkningen, særlig sammenlignet med sommersesongen 2024.
- Denne fremstillingen oppleves som misvisende. Den tar ikke høyde for den vedvarende høye etterspørselen og de faktiske utfordringene knyttet til tilgjengelighet for reisende – spesielt på avganger med størst interesse. Det er fortsatt betydelige kapasitetsutfordringer, og økt tilbud har ikke nødvendigvis ført til bedre tilgjengelighet for brukerne.
- Det eksisterer til dels motstridende interesser mellom staten, operatørene og samfunnet. Høy kapasitetsutnyttelse fremstår som positivt for staten og operatørene, både ressursmessig og økonomisk. For reisende er derimot høy kapasitetsutnyttelse ofte ugunstig, da det begrenser tilgjengeligheten, reduserer fleksibiliteten og kan føre til høyere billettpriser.

Mangler et helhetlig perspektiv på faktiske reisebehov

- Utredningen mangler konkrete forslag til hvordan samfunnets transportbehov faktisk skal ivaretas, og den presenterer heller ikke tydelige tiltak for videre utvikling og forbedring av FOT-rutene. Men kun tilpasninger innenfor budsjettamme på 2,4 mrd. kr (kostnadsfokus).
- For å fungere som et relevant og nyttig beslutningsgrunnlag bør utredningen inneholde klare anbefalinger knyttet til rutetilbud, tilgjengelighet og regional tilpasning. Selv om utredningen følger mandatet og vurderer hvordan FOT-rutetilbudet kan tilpasses de økonomiske rammene, gir den i liten grad innsikt i hvordan tilbudet kan utvikles for å møte samfunnets fremtidige behov. Ingen av de skisserte løsningene i rapporten fremstår som egnet til å imøtekomme lokale behov på en effektiv måte – verken for innbyggere eller næringsliv.
- Kommende anbud må i langt større grad tilpasses de reisendes faktiske behov og reisevaner, og ikke ensidig baseres på faste økonomiske rammer som begrenser muligheten til å møte reelle mobilitetskrav. Et mer behovsorientert anbud vil bedre ivareta samfunnets krav til tilgjengelighet og mobilitet, og legge til rette for et mer effektivt og

brukervennlig rutetilbud. Nøkkelen ligger i tilstrekkelig setekapasitet, frekvens og rutetider.

Metodikk for trafikkprognoser

- Det ble uttrykt kritikk mot metodikken for trafikkprognosene. Prognosene bygger i hovedsak på framskriving av tidligere anbud, som i liten grad har vært tilpasset faktiske reisebehov. Dette har resultert i et «kunstig» lavt trafikkgrunnlag, med færre reiser enn det reelle behovet tilsier. Likevel utgjør dette grunnlaget for prognosene i kommende anbudsrunder.
- Dårlig tilpassede flyruter gir lavere etterspørsel, mens bedre tilpassede ruter har motsatt effekt og genererer høyere trafikk tall.

Beboerrabatt og beboerbevis

- Forslaget om beboerrabatt og beboerbevis fremstår som komplekst og innebærer betydelig risiko for utilsiktede konsekvenser – både for reisende og for samfunnet som helhet. Før slike ordninger eventuelt innføres, må de utredes grundig. Det er særlig viktig å vurdere om ordningen faktisk bidrar til å løse de underliggende utfordringene knyttet til tilgjengelighet, forutsigbarhet og tilpassede rutetider – noe den per i dag ikke synes å gjøre.
- Utredningen peker på at det er svært utfordrende – og i praksis umulig – å beregne hvor mange som vil omfattes av en eventuell beboerrabatt, samt omfanget av ordningen. Dette skaper betydelig usikkerhet både rundt den praktiske gjennomføringen og de økonomiske konsekvensene. Uten et klart estimat for antall berørte reisende og kostnadsnivået, er det vanskelig å vurdere om ordningen vil være målrettet, rettferdig og effektiv. Dette understreker behovet for en grundigere utredning før en eventuell innføring.

Maksimaltakster

- Ordningen med maksimaltakst, gjeldende fra 1. april 2024, har bidratt til betydelig lavere billettpriser sammenlignet med perioden før innføringen. Dette har gjort flyreiser mer tilgjengelige for flere og er bedre tilpasset samfunnets behov. Samtidig har ordningen ført til økt etterspørsel og flere reiser, noe som har skapt betydelig press på enkelte avganger. Ettersom alle reisende drar nytte av ordningen, har dette i enkelte tilfeller ført til fortrengning av fastboende, som er avhengige av et stabilt og forutsigbart rutetilbud.

Manglende nøkkeltall om trafikkgrunnlaget

- Det vekker sterk bekymring at verken Samferdselsdepartementet eller Widerøe har offentliggjort sentral trafikkstatistikk, til tross for gjentatte forespørsler fra fylkeskommunen. Tilgang til slik statistikk er avgjørende for å identifisere flaskehalser, vurdere faktisk kapasitetsutnyttelse og sikre at flytilbudet er tilpasset reelle behov.
- Det er særlig betenkelig at FOT-rutene utgjør offentlig finansiert kollektivtransport, støttet av statlige og fellesskapets midler. Når slike midler benyttes, bør staten imøtekomme krav til åpenhet og etterprøvnbarhet.
- Manglende innsyn i sentrale data svekker grunnlaget for informerte og faglig funderte beslutninger. Uten tilgang til statistikk om kapasitetsutnyttelse og trafikkmønstre, øker

risikoen for feilprioriteringer – både i tilpasning av rutetilbudet og i fremtidige anbudsprosesser. Dette kan få direkte konsekvenser for reisende og for samfunnets samlede mobilitetsbehov.

- Åpenhet om relevant statistikk og beslutningsgrunnlag er derfor avgjørende for å sikre legitimitet, kvalitet og tillit i forvaltningen av FOT-ordningen.
- For å få innsyn i den nødvendige informasjonen har fylkeskommunen nylig sendt en formell innsynsbegjæring til Samferdselsdepartementet. Begjæringen omfatter konkret statistikk som viser:
 - Hvilke avganger og ruter som har vært fullbooket, og når dette har inntruffet.
 - Hvilke avganger og ruter som har hatt tilnærmet full kapasitet (over 90 % kabinfaktor).
 - Hvilke avganger som har hatt svært lavt belegg (under 30 % kabinfaktor).
- Per dags dato har fylkeskommunen ikke mottatt svar på innsynsbegjæringen.

Setereservasjoner

- Flere organisasjoner er helt avhengige av flytjenester i sin daglige drift, og har behov for tilgang til avganger på bestemte tidspunkter – ofte med kort varsel. Dette gjelder særlig pasientreiser og andre samfunnskritiske funksjoner. For disse aktørene er mulighet for setereservasjon og fleksible løsninger avgjørende for å sikre at transportbehovet faktisk kan dekkes. Et rutetilbud som ikke tar høyde for slike behov, kan få alvorlige konsekvenser for pasientflyt, beredskap og kvaliteten på tjenestene.

Lufthavnstruktur

- Lufthavnstrukturen på kortbanenettet faller utenfor denne utredningens mandat, og bør derfor ikke behandles her. Temaet krever en egen prosess der både regionale behov og nasjonale strategier for lufthavnstruktur vurderes samlet. Den naturlige rammen for en slik vurdering er arbeidet med Nasjonal transportplan.

Viktig å stå samlet om innspillene

- Det er viktig å stå samlet og tydelig overfor sentrale beslutningstakere, for å påpeke og underbygge begrensningene i flyrutetilbudet – samt hvilke konsekvenser dette har for fritidsreisende, pasientreiser og næringslivet.

OPPFØLGING OG VIDERE PROSESS ETTER MØTE

- Fylkeskommunen fikk ikke utsatt sin høringsfrist, og skrivefristen for saksfremlegget er 17. oktober for å sikre behandling i fylkestinget 1. desember.
- Regionrådene vil gi egne innspill til høringen.
- For å sikre at ulike perspektiver og behov blir belyst og ivaretatt, er det ønskelig med videre dialog før endelige politiske vedtak fattes. Det bør vurderes å innkalle til et nytt møte i arbeidsgruppen innen kort tid.
- Det foreslås at Stian tar initiativ til å samle innspill fra relevante høringsinstanser og legge til rette for erfaringsdeling mellom aktørene. Målet er å bidra til mest mulig samordnede og helhetlige innspill i alle høringssaker knyttet til FOT-rutene og kortbanenettet.