

Til: Oslo Economics

Innspill fra Polarsirkelrådet til transportfaglig utredning for regionale ruteflyginger i Nord-Norge

Polarsirkelrådet viser til innspills møte om kommende FOT-anbud i Nord-Norge 8. mai og ønsker med dette å supplere med skriftlige innspill til det videre utredningsarbeidet.

Ny flyplass i Mo i Rana endrer forutsetningene

Forutsetningene for luftfarten på Helgeland vil endre seg betydelig ved åpningen av ny flyplass på Helgeland. Mo i Rana Lufthavn Fagerlia åpner 30. september 2027.

Den nye flyplassen får 2700 meter rullebane og forventes å gi flere kommersielle direkteruter, særlig til/fra Oslo. Dette sett i sammenheng med utbedringen av veinettet på Helgeland vil påvirke både reisemønstre og behovet for fremtidige FOT-ruter på Helgeland.

Polarsirkelrådet mener derfor at:

- Deler av dagens FOT-ruter må overføres til den nye flyplassen fra åpning av ny flyplass høsten 2027 frem til nytt FOT-anbud trer i kraft høsten 2028. Det vil være grunnlag å ta ned dagens FOT-tilbud da vi forventer nye direkteruter Mo i Rana -Oslo ved åpning ny flyplass.
- Nytt anbud må åpne for fleksibilitet og justeringer i anbudsperioden
- FOT-rutene må tilpasses nye kommersielle rutetilbud og faktiske mobilitetsbehov

Dagens tilbud og kapasitetsutfordringer

I dagens anbudsperiode kom særlig Mo i Rana-regionen dårligst ut i Nordland når det gjelder antall FOT-seter per innbygger.

Regionen rundt dagens Mo i Rana lufthavn, Røssvoll har et svært underdimensjonert FOT-tilbud målt i antall seter per innbygger.

Dette gjelder sammenlignet med øvrige deler av Helgeland og særlig sammenlignet med resten av Nordland.

Seter per innbygger i dagens anbud Helgeland:

- Mo i Rana-regionen: 2,25
- Mosjøen-regionen: 3,12
- Sandnessjøen-regionen: 3,19
- Brønnøysund-regionen: 4,94

Regionnivå:

- Helgeland samlet: 3,09
- Lofoten/Vesterålen: 5,12

Dette viser at Mo i Rana-regionen har et betydelig svakere FOT-tilbud enn øvrige deler av Nordland.

Samtidig har reduksjonen i billettprisene fra anbudsperioden som startet i april 2024 gitt en betydelig trafikkvekst på Røsvoll Mo i Rana:

- 22 % økning i antall reisende i 2025
- 13 % ytterligere økning i perioden januar–mars 2026

Polarsirkelrådet får ofte tilbakemeldinger på at det ofte er fulle fly både: til/fra Bodø og til/fra Trondheim/Værnes.

Det finnes imidlertid ikke offentlig tilgjengelige tall for kapasitetsutnyttelse per avgang, da flyoperatøren/departement ikke deler slike data.

Polarsirkelrådet håper derfor at Oslo Economics får tilgang til slike data som del av kunnskapsgrunnlaget i utredningen. Dette vil være viktig for å kunne dokumentere faktisk etterspørsel og dimensjonere et fremtidig FOT-tilbud fra høsten 2028 på en bedre og mer treffsikker måte.

Dagens datagrunnlag undervurderer behovene

Polarsirkelrådet mener dagens trafikkgrunnlag og modeller i for stor grad bygger på historiske data som viderefører et allerede utilstrekkelig tilbud.

Historiske trafikkdata fanger ikke opp:

- fullbookede avganger
- udekket etterspørsel
- reisende som velger andre løsninger fordi tilbudet er for dårlig
- fremtidig vekst i næringsliv og turisme

Utredningen må derfor i større grad baseres på:

- faktiske mobilitetsbehov
- helse- og pasientreiser
- regionale utviklingstrekk
- fremtidig trafikkpotensial
- næringsutvikling og turisme

Polarsirkelrådet støtter også behovet for større åpenhet rundt trafikkdata og kapasitetsutnyttelse.

Fleksibilitet mellom Værnes og Bodø

Polarsirkelrådet mener kommende FOT-anbud må åpne for fleksibilitet i rutetilbudet til/fra Mo i Rana etter åpning av ny flyplass. Når kommersielle direkteruter mellom Mo i Rana og Oslo etableres, vil deler av dagens trafikkgrunnlag mot Værnes kunne bli redusert. Dette gjelder særlig reiser som i dag benytter Værnes som overgangspunkt til Oslo og Sør-Norge.

Det bør derfor være mulig å:

- tilpasse kapasiteten mellom Bodø- og Værnes-rutene
- justere frekvens og rutemønster underveis i anbudsperioden
- styrke forbindelser nordover mot Bodø og Tromsø

Bedre forbindelser mot Bodø og Tromsø

Det er behov for bedre forbindelser mellom Helgeland, Bodø og Tromsø. Dagens forbindelser gjør ofte at reisende må fly sørover til Trondheim før de kan reise nordover igjen. Dette gir:

- lange reisetider
- dårlig samfunnsøkonomi
- ekstra overnattinger
- svak tilgjengelighet til spesialisthelsetjenester

Det må igjen bli mulig å gjennomføre funksjonelle dagsreiser via Bodø til Tromsø. Helgelandssykehuset har også etterspurt bedre og tidligere forbindelser nordover.

Regional rute via Helgeland

Polarsirkelrådet mener det er et velbegrunnet og dokumentert behov for en regional flyrute:

- (Værnes –) Brønnøysund – Mo i Rana – Bodø

En slik rute vil:

- styrke forbindelsene internt på Helgeland
- gi ny direkte forbindelse mellom Mo i Rana og Brønnøysund
- forbedre forbindelser videre mot Bodø og Tromsø
- gi bedre samordning mellom regionale og nasjonale forbindelser

Ruten vil være svært viktig for:

- pasientreiser internt på Helgeland
- reiser til regionsykehuset i Bodø
- videre forbindelser til Universitetssykehuset Nord-Norge
- helsepersonell og spesialisthelsetjenester

Helgelandssykehuset har tidligere høringer uttalt at tverrforbindelsen Brønnøysund – Mo i Rana er «svært viktig» for å kunne gi innbyggerne på Sør-Helgeland et komplett lokalsykehusstilbud.

I dag må pasienter fra Sør-Helgeland i mange tilfeller reise via Bodø eller transporteres med taxi/egen Buss til/fra Mo i Rana. Avstanden mellom Brønnøysund og Mo i Rana er om lag 260 km hver vei – en lengre strekning enn avstanden mellom Mo i Rana og Bodø.

Dette illustrerer hvor lite funksjonelt dagens transporttilbud er for både pasientreiser, helsepersonell og spesialisthelsetjenester på Helgeland.

Syketransport og pasientreiser må utredes særskilt

Polarsirkelrådet mener Oslo Economics særskilt bør utrede hvordan FOT-rutene kan understøtte syketransport og pasientreiser i Nord-Norge.

Dette gjelder særlig:

- interne reiser på Helgeland
- forbindelser Helgeland – Bodø
- forbindelser Helgeland – Tromsø

Dagens rutetilbud gir ofte:

- lange reisetider
- ekstra overnattinger
- omfattende bruk av taxi og biltransport
- svak tilgjengelighet til spesialisthelsetjenester

Dette har store konsekvenser både for:

- pasienter og pårørende
- helsepersonell
- samfunnsøkonomi
- beredskap

Bedre samordning og rutetider

Det er behov for langt bedre koordinering mellom:

- FOT-ruter
- kommersielle flyruter
- ferger og hurtigbåt

Dagens rutetider gir flere steder:

- dårlige korrespondanser
- svak kapasitetsutnyttelse
- unødvendig lange reiser

- flere halvtomme fly

Polarsirkelrådet mener staten i større grad må styre rutetidene gjennom anbudet slik at samfunnsbehov prioriteres foran ren operativ optimalisering.

Pris og kapasitet

Polarsirkelrådet registrerer at det i Sør-Norge foreslås å øke maksprisene med om lag 20 % utover ordinær indeksregulering.

En tilsvarende modell vil kunne aksepteres i Nord-Norge dersom:

- samlet rutetilbud opprettholdes
- kapasiteten styrkes der presset er størst
- tilgjengeligheten forbedres

Prisnivået vil fortsatt være betydelig lavere enn før anbudet som trådte i kraft i april 2024.

Eventuelle økte billettinntekter må brukes til:

- flere avganger
- flere seter
- bedre korrespondanser
- mer robuste rutetider

Prisøkninger må ikke føre til redusert tilbud i distriktene.

Avslutning

Polarsirkelrådet mener kommende FOT-utredning må ta utgangspunkt i faktiske mobilitetsbehov, regional utvikling og samfunnskritiske transportbehov – ikke kun historiske trafikkdata.

Åpningen av ny flyplass i Mo i Rana vil gi store endringer og nye muligheter for hele Helgeland. Dette må gjenspeiles både i utredningen og i kommende FOT-anbud.

Polarsirkelrådet stiller gjerne opp i videre dialog og utdyping av innspillene dersom det er ønskelig.

www.ihr.no

Orgnr:

988 348 546

Kjell-Idar Juvik

Sekretariatsleder

Epost: juvik@ihr.no

Torggata 1B, [Mo i Rana](#) | [Vis på kart](#)

Boks 564, 8601 [Mo i Rana](#)

Tlf: 99 27 51 71