



POLARSIRKEL RÅDET



Polarsirkelrådet - Indre Helgeland Interkommunalt Politisk Råd

Arbeidsutvalget (AU) – møte om FOT-rute

Møte: Arbeidsutvalget (AU)

Dato: Fredag 25. september 2026 kl. 13:00–14:00 på Teams

Deltakere:

Representanter:	Kommune:		Status:
Geir Waage	Rana Kommune	Ordfører	
Hanne Davidsen (n. Leder)	Nesna Kommune	Ordfører	
Håkon Lund (leder)	Lurøy Kommune	Ordfører	
Sølvi Andersen	Hattfjelldal Kommune	Ordfører	
Paul Asphaug	Hemnes Kommune	Ordfører,	
Trond Vegard Sletten	Træna Kommune	Ordfører	
Inger Monsen	Rødøy Kommune	Ordfører	
Sekretariatet:			
Kjell-Idar Juvik		Sekretariatsleder	

AU-sak – framtidige FOT-ruter i Nord-Norge

Sak: Framtidige FOT-ruter i Nord-Norge

Tema: Innspill til møte med Nordland fylkeskommune 5. oktober og skriftlig innspill 9. oktober 2026

Innspill til møte med Nordland fylkeskommune 5. oktober og skriftlig innspill 9. oktober 2026

Bakgrunn – Ny konkurranse om FOT-rutene i Nord-Norge

Samferdselsdepartementet har i brev av 15. september 2026 igangsatt høring om ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Nord-Norge, med kontraktsoppstart 1. november 2028.

Staten kjøper regionale flyrutetjenester på strekninger der markedet alene ikke sikrer et tilfredsstillende flytilbud. Dette skjer gjennom forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT), der staten etter konkurranse kjøper et nærmere definert tilbud og stiller krav blant annet til kontinuitet, regularitet, pris og kapasitet.

Høringen gjelder ikke et ferdig forslag til nytt FOT-anbud. Samferdselsdepartementet ber høringsinstansene om innspill til utformingen av det kommende konkurransegrunnlaget. Hovedmålet er å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra instanser som påvirkes av flytilbudet. Innspillene skal inngå i departementets vurdering av nye FOT-kriterier fra 1. november 2028.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Oslo Economics (OE) utredet det planlagte flyrutekjøpet i Nord-Norge. Rapporten vurderer blant annet rutetilbud, kapasitet, rutetider, priser, rutepakker og konkurranse. OE-rapporten er et faglig grunnlag for arbeidet og ikke departementets ferdige forslag til nytt anbud.

Departementet opplyser at OE-rapporten, høringsuttalelsene og departementets egne vurderinger samlet skal danne grunnlaget for utformingen av det endelige kjøpsopplegget. Departementet tar sikte på å lyse ut konkurransen våren 2027.

Konkurransene for Sør- og Nord-Norge gjennomføres denne gangen som separate prosesser. Konkurransen for Sør-Norge, med kontraktsoppstart 1. november 2027, ble lyst ut i 2026. Høringen som nå pågår gjelder Nord-Norge, med kontraktsoppstart 1. november 2028.

Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunene koordinere innspill fra blant annet kommunene. Polarsirkelrådet har møte med Nordland fylkeskommune 5. oktober, og fylkeskommunen har satt 9. oktober som frist for skriftlige innspill. Nordland fylkeskommunes endelige høringsuttalelse skal etter planen behandles av fylkestinget i desember.

Samferdselsdepartementets endelige høringsfrist er 15. desember 2026. Polarsirkelrådet ble orientert om OE-rapporten i møte 17. september. Denne AU-saken skal avklare Polarsirkelrådets viktigste foreløpige innspill til Nordland fylkeskommune. Polarsirkelrådet vil senere behandle sin egen endelige høringsuttalelse før departementets frist.

Prosess: AU 25. september → møte med Nordland fylkeskommune 5. oktober → skriftlig innspill 9. oktober → videre behandling i Polarsirkelrådet 27.november → fylkestingets behandling i desember → høringsfrist til Samferdselsdepartementet 15. desember 2026.

OE-rapporten – hovedfunn for Helgeland

1. Dagens FOT-tilbud

Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana har i dagens kontraktsperiode FOT-ruter mot Bodø og Trondheim.

DRute	Setekrav 2024-2028	Endring 2017-2024	Endring seter fra 2022-2024	Frekvens
Brønnøysund–Bodø	41 500		4500	2
Brønnøysund–Trondheim	85 500		2500	3
Mo i Rana–Bodø	71 500	-2250	500	2
Mo i Rana–Trondheim	82 500	-3550	0	3
Mosjøen–Bodø	31 000		9 500	2
Mosjøen–Trondheim	69 500		0	2
Sandnessjøen–Bodø	41 000		0	2
Sandnessjøen–Trondheim	59 000		0	2

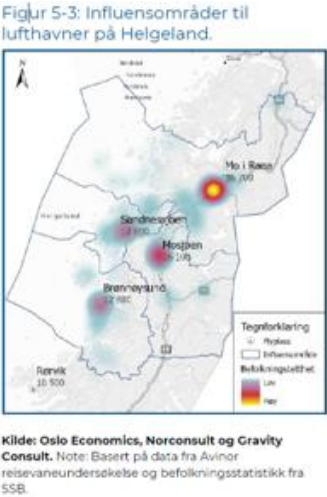
Setekrav gjelder samlet begge retninger. Frekvens gjelder hverdager.

Før dagens kontraktsperiode var kravet at første fly fra blant annet Mo i Rana skulle lande i Bodø senest kl. 08.30. Fra 1. april 2024 ble kravet endret til senest kl. 10.00 mandag–fredag.

2. Influensområder

Lufthavn	Befolkning i influensområdet
Mo i Rana	36 700
Mosjøen	16 100
Sandnessjøen	12 800
Brønnøysund	12 800

OE beregner Mo i Rana som det klart største influensområdet på Helgeland. Tallet er også høyere enn det som ble lagt til grunn i Polarsirkelrådets tidligere sammenligning av setekapasitet per innbygger.



TABELL 5.3 Viser at influensområdet er noe høyere for Mo i Rana Lufthavn Røsvoll enn det vi la til grunn i 2023 da vi beregnet seter pr. innbygger. Fra 34 182 til 36 700 noe som forsterker våre tidligere henvisninger til at Mo i Rana kom dårligst ut pr. innbygger i innværende anbud for flyplassene i Nordland.

3. Trafikkutvikling

Halveringen av maksimaltakstene fra 1. april 2024 har sammenfalt med betydelig trafikkvekst på FOT-rutene.

Rute	2019/20	2023/24	2024/25	2025/26	Endring siste år
Brønnøysund–Bodø	25 100	24 100	29 000	29 500	+22 %
Brønnøysund–Trondheim	52 100	51 900	63 900	60 300	+16 %
Mo i Rana–Bodø	43 500	36 900	39 300	51 100	+38 %
Mo i Rana–Trondheim	44 500	54 500	54 300	61 400	+13 %
Mosjøen–Bodø	18 900	20 100	25 500	28 600	+42 %
Mosjøen–Trondheim	34 900	32 000	38 100	41 600	+30 %
Sandnessjøen–Bodø	18 400	19 500	32 100	34 600	+77 %
Sandnessjøen–Trondheim	32 800	37 700	41 700	47 500	+26 %

For Mo i Rana økte samlet trafikk på rutene til Bodø og Trondheim fra 91 400 passasjerer i 2023/24 til 112 500 i 2025/26, en vekst på om lag 23 prosent.

OE viser samtidig høy kapasitetsutnyttelse på flere avganger fra Mo i Rana. På Bodø-ruten ligger gjennomsnittlig kabinfaktor rundt 70–73 prosent, mens morgenavgangen fra Mo i Rana og ettermiddagsavganger fra Bodø har over 80 prosent belegg. Også flere Trondheim-avganger har høy kapasitetsutnyttelse.

4. Ny lufthavn og mulig kommersielt flytilbud fra høsten 2027

Nye Mo i Rana lufthavn er planlagt åpnet høsten 2027. I Polarsirkelrådets møte 17. september orienterte Norwegian v/Ståle Zahl om selskapets arbeid med et mulig kommersielt flytilbud fra den nye lufthavnen.

Norwegian arbeider med sikte på å kunne etablere et tilbud fra åpningen av den nye flyplassen, med to daglige rundturer. Selskapet håper å kunne ta stilling til og avklare et slikt rutetilbud i løpet av 2026.

Dersom et kommersielt tilbud etableres fra høsten 2027, vil det kunne gi erfaring med faktisk etterspørsel og endrede reisemønstre før den nye FOT-kontrakten starter 1. november 2028. Samtidig skal konkurransegrunnlaget utarbeides før man fullt ut kjenner effekten av den nye lufthavnen og et eventuelt kommersielt tilbud. Dette understreker behovet for fleksibilitet i kapasitet, frekvens og rutemønster.

Med en kommersiell rute til Oslo forventes en reduksjon i antall passasjerer på 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.

5. Stor usikkerhet etter åpningen av ny lufthavn

OE har utarbeidet prognoser både med og uten kommersiell Oslo-rute fra Mo i Rana.

Rute	2025/26	2028/29 med Oslo	2028/29 uten Oslo
Brønnøysund–Bodø	29 500	29 300	30 800
Brønnøysund–Trondheim	60 300	52 400	61 500
Sandnessjøen–Bodø	34 600	33 600	35 400
Sandnessjøen–Trondheim	47 500	34 500	49 100
Mo i Rana–Bodø	51 100	26 000	51 600
Mo i Rana–Trondheim	61 400	19 500	63 800
Mosjøen–Bodø	28 600	26 900	29 600
Mosjøen–Trondheim	41 600	25 300	41 900

Forskjellen mellom scenarioene er betydelig. Med kommersiell Oslo-rute forventer OE redusert trafikk på samtlige FOT-ruter på Helgeland. Beregningene gir størst utslag på Mo i Rana–Trondheim. Uten kommersiell Oslo-rute er utviklingen vesentlig annerledes.

6. OEs videreføringsalternativ

Rute	Prognose 2033/34	Setekrav	Frekvens	Seneste ankomst	Tidligste retur
Brønnøysund–Bodø	31 400	24 000	2	08.30	17.00
Brønnøysund–Trondheim	54 300	42 750	3	08.30	17.00
Sandnessjøen–Bodø	33 600	26 000	2	10.00	17.00
Sandnessjøen–Trondheim	36 500	28 000	2	08.30	17.00
Mo i Rana–Bodø	52 600	40 500	2	10.00	17.00
Mo i Rana–Trondheim	68 000	52 000	3	08.30	17.00
Mosjøen–Bodø	29 900	23 000	2	10.00	17.00
Mosjøen–Trondheim	42 500	32 500	2	08.30	17.00

Oslo Economics har utredet to alternativ for neste FOT periode, Videreføringsalternativet og et Effektiviseringsalternativet. Tabellen under viser forskjell på frekvens og seter i forslag fra OE til nytt anbud. De har da også lagt inn tidligere ankomst fra Mo i Rana til Bodø i effektiviseringsalternativet kl. 0830 mot kl. 10 i dag. Denne endringer forslår Polarsirkelrådet uavhengig av alternativ.

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	31 400	24 000 (+ 3 250)	2	8:30	17:00	65%
Brønnøysund - Trondheim	54 300	42 750	3	8:30	17:00	64%
Sandnessjøen - Bodø	33 600	26 000 (+ 5 500)	2	10:00	17:00	65%
Sandnessjøen - Trondheim	36 500	28 000 (- 1 500)	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

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	31 400	24 000 (+ 3 250)	2	10:00	17:00	65%
Brønnøysund - Trondheim	54 300	42 750	3	8:30	17:00	64%
Sandnessjøen - Bodø	33 600	26 000 (+ 5 500)	2	10:00	17:00	65%
Sandnessjøen - Trondheim	36 500	28 000 (- 1 500)	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)	10:00	17:00	65%
Mosjøen - Bodø	0	0 (- 15 500)	0	10:00	17:00	0%
Mosjøen - Trondheim	0	0 (- 34 750)	0	8:30	17:00	0%

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult.

7. Prisutvikling på Helgeland

Gjennomsnittsprisene på Helgeland ble vesentlig redusert etter omleggingen av maksimaltakstene.

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

8. Statens kostnader til kjøp av FOT-ruter

Statens kostnader til kjøp av regionale flyruter har økt betydelig. Fra 2024 ble maksimaltakstene halvert, setekapasitetskravene ble økt på flere ruter og nye ruter ble tatt inn i ordningen.

Tabell A – Statens samlede kjøp av FOT-ruter

År	Bevilgning/kjøp	Endring fra 2023
2023	ca. 0,94–0,96 mrd. Kr	–
2024	1,935 mrd. Kr	ca. +105 %
2025	2,427 mrd. Kr	ca. +158 %
2026	2,499 mrd. Kr	ca. +165 %

2024–2026 er bevilgningsnivå. Økningen fra 2024 må blant annet ses i sammenheng med halverte maksimaltakster, økt kapasitet og helårsvirkning av nye kontrakter.

Tabell B – Fordeling av statens FOT-kjøp i hele landet i 2024

Nr.	Ruteområde/ruter	Budsjett 2024 mill. kr
1	Finnmarksrutene	421,6
2	Hasvik–Tromsø/Hammerfest, Sørkjosen–Tromsø	75,3
3	Lakselv–Tromsø	49,2
4	Andøya–Bodø/Tromsø	47,5
5	Harstad/Narvik–Bodø/Tromsø	32,3
6	Stokmarknes–Bodø/Tromsø	87,8
7	Svolvær–Bodø	80,6
8	Leknes–Bodø	92,3
9	Røst–Bodø	55,3
10	Brønnøysund–Bodø/Trondheim	84,2
11	Sandnessjøen–Bodø/Trondheim	86,7
12	Mo i Rana–Bodø/Trondheim	126,4
13	Mosjøen–Bodø/Trondheim	107,5
14	Namsos/Rørvik–Trondheim	88,8
15	Røros–Oslo	56,5
16	Florø–Oslo	35,5
17	Stord–Oslo	34,0
18	Ørsta–Volda–Oslo	103,1
19	Førde–Oslo	81,5
20	Sogndal–Oslo	53,0
21	Sandane–Oslo	52,5
22	Ørsta–Volda–Bergen	46,2
23	Sogndal–Bergen	41,9
24	Sandane–Bergen	51,3
–	Værøy–Bodø (helikopter)	45,1

Kilde: Samferdselsministerens svar på skriftlig spørsmål nr. 1171, 14. februar 2024. Enkelte ruteområder omfatter flere flyruter.

Tabell C – FOT-kjøp på Helgeland i 2024

Flyplass/ruteområde	Ruter	Budsjett 2024
Brønnøysund	Bodø og Trondheim	84,2 mill. kr
Sandnessjøen	Bodø og Trondheim	86,7 mill. kr
Mo i Rana	Bodø og Trondheim	126,4 mill. kr
Mosjøen	Bodø og Trondheim	107,5 mill. kr
Sum Helgeland		404,8 mill. kr

Kostnadstallene må ses i sammenheng med blant annet antall ruter, frekvens, kapasitet, flytype, trafikkgrunnlag og kravene som er stilt i den enkelte FOT-kontrakten.

Kostnadsutviklingen er et viktig bakteppe for neste konkurranse. For Polarsirkelrådet er det relevant å se transportbehov, kapasitet, pris og kostnad i sammenheng. Nye rutepakker, økt konkurranse og bedre utnyttelse av fly og mannskap kan være aktuelle virkemidler, samtidig som hovedformålet med FOT-ordningen er å sikre et tilfredsstillende transporttilbud der markedet alene ikke gir dette.

9. Nytt anbud fra 1. november 2028 for Nord-Norge.

Oslo Economics har utredet to alternativ for neste FOT periode, Videreføringsalternativet og et Effektiviseringsalternativet. Tabellen under viser forskjell på frekvens og seter i forslag fra OE til nytt anbud.

De har da også lagt inn tidligere ankomst fra Mo i Rana til Bodø i effektiviseringsalternativet kl. 0830 mot kl. 10 i dag. Denne endringer forslår Polarsirkelrådet uavhengig av alternativ.

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	31 400	24 000 (+ 3 250)	2	8:30	17:00	65%
Brønnøysund - Trondheim	54 300	42 750	3	8:30	17:00	64%
Sandnessjøen - Bodø	33 600	26 000 (+ 5 500)	2	10:00	17:00	65%
Sandnessjøen - Trondheim	36 500	28 000 (- 1 500)	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

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	31 400	24 000 (+ 3 250)	2	10:00	17:00	65%
Brønnøysund - Trondheim	54 300	42 750	3	8:30	17:00	64%
Sandnessjøen - Bodø	33 600	26 000 (+ 5 500)	2	10:00	17:00	65%
Sandnessjøen - Trondheim	36 500	28 000 (- 1 500)	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)	10:00	17:00	65%
Mosjøen - Bodø	0	0 (- 15 500)	0	10:00	17:00	0%
Mosjøen - Trondheim	0	0 (- 34 750)	0	8:30	17:00	0%

Kilde: Oslo Economics, Norconsult, Gravity Consult.

Polarsirkelrådets hoved innspill

1. Dagens flyplasser på Helgeland må beholdes

Polarsirkelrådet mener dagens flyplasser på Helgeland må opprettholdes i neste anbudsperiode. Det vil ta tid før vi kjenner de faktiske virkningene av ny lufthavn i Mo i Rana, kommersielle ruter og endrede reisemønstre.

2. Anbudet må være fleksibelt

Ny lufthavn i Mo i Rana og forventede kommersielle ruter vil endre reisemønsteret betydelig. OEs prognoser viser stor forskjell mellom scenarioene med og uten kommersiell Oslo-rute. Det nye FOT-anbudet må derfor ha tilstrekkelig fleksibilitet til å justere kapasitet, frekvens og rutemønster gjennom kontraktsperioden. Polarsirkelrådet har forståelse for at behovet for offentlig kjøpte ruter sørover, særlig mot Trondheim, blir redusert når et godt kommersielt tilbud mot Oslo etableres.

3. Tidligere ankomst Bodø – senest kl. 08.30

Forbindelsene fra Helgeland nordover må styrkes.

Polarsirkelrådet mener det bør stilles krav om at første fly fra Mo i Rana skal ankomme Bodø senest kl. 08.30 på hverdager, med rutetider som sikrer gode videre forbindelser til Tromsø og øvrige deler av Nord-Norge. Dette vil gi bedre muligheter for dagsreiser til Bodø og Tromsø og er viktig for arbeids- og tjenestereiser, næringsliv og pasientreiser.

Det må samtidig sikres tilstrekkelig sen retur fra Bodø slik at reelle dagsreiser blir mulig.

4. Kapasitet kan dreies fra sør mot nord

Når kommersielle ruter fra nye Mo i Rana lufthavn reduserer behovet for FOT-kjøp sørover, bør det vurderes om kapasitet og offentlige midler kan brukes til å styrke tilbudet til Bodø. Målet bør være et FOT-system som følger det faktiske transportbehovet framfor å låse dagens fordeling mellom nord- og sørgående ruter.

5. Kapasiteten fra Mo i Rana må ta utgangspunkt i faktisk etterspørsel

OE viser at Mo i Rana har det største influensområdet på Helgeland, med om lag 36 700 innbyggere, og høy andel arbeids- og tjenestereiser.

Trafikken har samtidig økt betydelig. Fra 2023/24 til 2025/26 økte trafikken på Mo i Rana–Bodø fra 36 900 til 51 100 passasjerer, mens Mo i Rana–Trondheim økte fra 54 500 til 61 400.

OE viser også høy kapasitetsutnyttelse. På Bodø-ruten ligger gjennomsnittlig kabinfaktor på rundt 70–73 prosent, mens morgenavgangen fra Mo i Rana og ettermiddagsavgangene fra Bodø har over 80 prosent belegg. Også flere Trondheim-avganger har høy kapasitetsutnyttelse.

Samtidig vet vi at flyene på de mest attraktive reisedagene og avgangstidene ofte er fulle. Når ønsket avgang er fullbooket, vil enkelte reisende velge andre avgangstider eller transportmidler, mens andre kan la være å reise. Registrerte passasjertall gir derfor ikke nødvendigvis et fullstendig bilde av den reelle etterspørselen. Dagens tilbud kan i perioder begrense trafikken, slik at det finnes et udekket eller undertrykt reisebehov som ikke kommer fram i statistikken.

Dette må også ses i sammenheng med at Mo i Rana over tid har hatt lavere FOT-kapasitet per innbygger enn de øvrige lufthavnsområdene på Helgeland.

Dette viser at framtidig kapasitet må dimensjoneres ut fra faktisk etterspørsel, utviklingen i trafikken og belastningen på de enkelte avgangene – ikke bare historiske passasjertall og gjennomsnittlig kabinfaktor.

6. Ny regional forbindelse på Helgeland

Polarsirkelrådet ønsker at det utredes bedre flyforbindelser internt på Helgeland, med særlig vekt på en ny direkte forbindelse mellom Brønnøysund og Mo i Rana.

Dette kan løses på flere måter. Ett alternativ er en gjennomgående regional FOT-rute:

(Værnes–) Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø

Et annet alternativ er å innarbeide forbindelsen Brønnøysund–Mo i Rana i dagens rutestruktur, eksempelvis ved at enkelte avganger Mo i Rana–Trondheim går via Brønnøysund, og/eller at enkelte avganger Brønnøysund–Bodø går via Mo i Rana. Dette bør utredes nærmere med sikte på best mulig rutetider, passasjergrunnlag og utnyttelse av flymateriellet.

En slik løsning kan gi en direkte forbindelse mellom Sør-Helgeland og Mo i Rana uten nødvendigvis å etablere en helt ny ruteproduksjon. Samtidig kan den gi Brønnøysund forbindelse nordover via Mo i Rana og Bodø og Mo i Rana forbindelse sørover via Brønnøysund og Trondheim.

Helse- og pasientreiser bør være en viktig del av vurderingen. OE viser til rundt 18 000 pasientreiser til og fra Helgeland, hvorav om lag 7 500 går til Bodø og 5 500 til Tromsø. Avstandene internt i regionen er betydelige: Brønnøysund–Mo i Rana er om lag 242 km og 3 timer og 28 minutter med bil, mens Mo i Rana–Bodø er om lag 229 km og 3 timer og 10 minutter.

Forbindelsen bør derfor vurderes både ut fra pasientreiser internt på Helgeland og behovet for gode forbindelser videre til Bodø og Tromsø. Dette kan også styrke mobiliteten for helsepersonell og samarbeidet mellom helseinstitusjonene på Helgeland og spesialistmiljøene lenger nord.

Polarsirkelrådet mener derfor at Samferdselsdepartementet bør utrede ulike rutemodeller, framfor å låse løsningen til én bestemt rutestruktur. Målet bør være en direkte forbindelse Brønnøysund–Mo i Rana, bedre forbindelser nordover og en rutestruktur som samtidig gir god utnyttelse av fly og offentlige kjøp.

7. Nye rutepakker kan gi større konkurranse

OE peker på at Brønnøysund, Sandnessjøen og nye Mo i Rana lufthavn har egenskaper som gir større fleksibilitet i valg av flytype og dermed mulighet for flere tilbydere.

Polarsirkelrådet mener det bør vurderes å kombinere disse rutene i rutepakker, også på tvers av dagens geografiske ruteområder.

Dette kan legge til rette for bedre utnyttelse av fly og mannskap, økt konkurranse og redusert tilskuddsbehov. Muligheten bør også ses i sammenheng med ønsket om bedre regionale forbindelser på Helgeland.

8. Pris og kapasitet må ses i sammenheng

Polarsirkelrådet er åpen for å vurdere større fleksibilitet i prismodellen. Halveringen av maksimalprisene har gitt rimeligere reiser og økt etterspørsel, men på enkelte avganger er kapasiteten samtidig presset.

Det hjelper lite med svært lave priser dersom lokalbefolkning og næringsliv ikke får plass på flyet.

En eventuell endring av prismodellen må derfor ses i sammenheng med kapasiteten. Beboerrabatt bør vurderes nærmere som et mulig virkemiddel dersom det innføres større prisfleksibilitet, slik at lokalbefolkningen fortsatt sikres rimelige flyreiser.

Eventuelle økte billettinntekter eller reduserte statlige kostnader bør også kunne bidra til økt kapasitet, bedre frekvens og bedre rutetider.

Kort hovedbudskap:

Behold flyplassene – men ikke lås rutemønsteret. Sikre tidligere ankomst til Bodø, senest kl. 08.30, gode videreforbindelser nordover, koble sammen (Værnes)-Brønnøy-Mo i Rana-Bodø og fleksibilitet til å flytte kapasitet dit det faktiske behovet er størst, også underveis i kontraksperioden.

Forslag til vedtak

AU i Polarsirkelrådet gir følgende foreløpige innspill til Nordland fylkeskommune i forbindelse med møte 5. oktober 2026:

1. *Dagens flyplasser på Helgeland må opprettholdes. Samtidig må anbudet ha fleksibilitet til å endre kapasitet, frekvens og rutemønster når konsekvensene av ny lufthavn i Mo i Rana og kommersielle ruter blir kjent.*
2. *Det må sikres bedre forbindelser fra Helgeland nordover. Første fly fra Mo i Rana bør ankomme Bodø senest kl. 08.30 på hverdager, med gode videreforbindelser til Tromsø og øvrige deler av Nord-Norge. Returtidene må samtidig gjøre dagsreiser mulig.*
3. *Dersom behovet for offentlig kjøpte ruter sørover reduseres som følge av kommersielle ruter, bør kapasitet og ressurser kunne dreies mot bedre tilbud til Bodø og Tromsø og bedre forbindelser internt på Helgeland.*
4. *Polarsirkelrådet ber om at det utredes en direkte flyforbindelse mellom Brønnøysund og Mo i Rana, med gode forbindelser videre til Bodø, Tromsø og Trondheim. Helse- og pasientreiser skal inngå som en viktig del av vurderingsgrunnlaget. Det bør vurderes ulike rutemodeller, herunder en gjennomgående rute (Værnes-) Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø, eller at forbindelsen innarbeides i eksisterende FOT-ruter, eksempelvis Mo i Rana–Brønnøysund–Trondheim og/eller Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø.*
5. *Endringer i prismodellen må ses i sammenheng med kapasitet og tilgjengelighet. Beboerrabatt bør vurderes nærmere som et mulig virkemiddel for å sikre lokalbefolkningen rimelige flyreiser dersom det innføres større fleksibilitet i prisene.*
6. *Polarsirkelrådet kommer tilbake med endelig høringsuttalelse etter egen behandling av rapporten.*

Mo i Rana 24.09.2026



Kjell-Idar Juvik
Sekretariatsleder