

Forslag til offentlige kjøp av flyruter i Nord-Norge

Oslo Economics rapport 2026-86 – hovedfunn og betydning for Polarsirkelregionen

Presentasjon til Polarsirkelrådet • september 2026



1. Hva er OE-rapporten?

Bestilt av Samferdselsdepartementet som kunnskapsgrunnlag for nye FOT-krav i Nord-Norge fra 1. november 2028.

Utredningen er gjennomført april–august 2026 av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult.

Omfatter dagens FOT-ruter i Finnmark/Troms, Lofoten–Ofoten–Vesterålen, Helgeland og nordlige Trøndelag.

OE vurderer dagens tilbud, transportstandard, passasjerutvikling, klima/miljø, konkurranse og statens kostnader.

Rapporten foreslår to hovedalternativer: videreføring og effektivisering.

Hovedmålet med høringsrunden er å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra instanser som påvirkes av flytilbudet. Innspillene blir med i departementets vurdering av nye FOT-kriterier som skal gjelde fra 1. november 2028.

Fylkeskommunene mottar et eget brev om konkurransen, og blir bedt om å koordinere innspill fra kommuner, regionale helseforetak og Posten Bring AS. Høringsfrist senest 15. desember 2026.

2. To alternative retninger

Videreføring

Dagens rutestruktur videreføres i hovedsak med justeringer i frekvens og setekapasitet

Effektivisering

Større omlegging – flere ruter tas ut av FOT og ressurser konsentreres

Effektiviseringsalternativet foreslår blant annet at Mosjøen tas ut av FOT.

Ny lufthavn i Mo i Rana er en viktig forutsetning i vurderingene på Helgeland.

OE legger også vekt på muligheten for økt konkurranse om ruter som kan betjenes med større flytyper.

3. Helgeland i dagens FOT-system

4

FOT-flyplasser på Helgeland

**Bodø +
Trondheim**

FOT-destinasjoner fra alle fire

18 000

pasientreiser til/fra Helgeland

7 500 / 5 500

til Bodø / Tromsø

Mo i Rana har størst influensområde og størst befolkningsgrunnlag blant Helgelandsflyplassene.

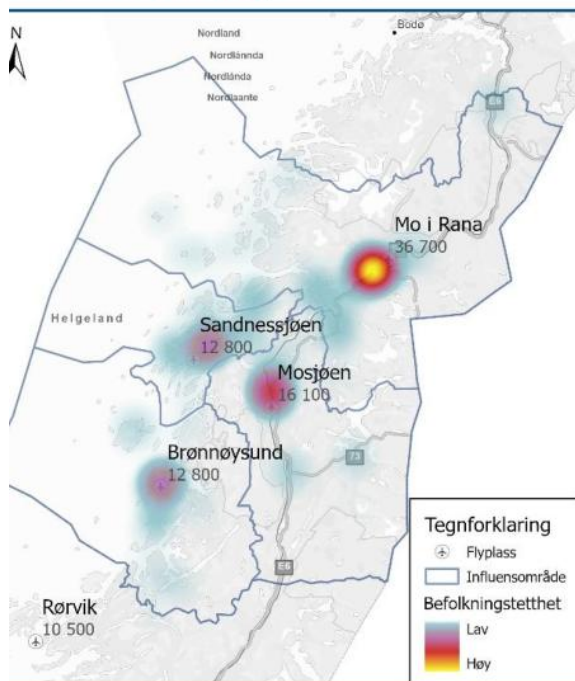
OE finner at Helgeland samlet har bedre forbindelser sørover til Trondheim/Oslo enn nordover til Bodø/Tromsø.

Mo i Rana har høyest andel arbeids- og tjenestereiser blant Helgelandsflyplassene.

Influensområde: Mo i Rana har det klart største influensområdet på Helgeland – både i geografisk utstrekning og befolkningsgrunnlag.

4. Influensområdene på Helgeland – Rana er klart størst

Figur 5-3: Influensområder til flythavner på Helgeland.



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

Mo i Rana
36 700 bosatte i influensområdet

Mosjøen
16 100 bosatte i influensområdet

Sandnessjøen
12 800 bosatte i influensområdet

Brønnøysund
12 800 bosatte i influensområdet

Mo i Rana: 36 700
Mosjøen + Sandnessjøen: 28 900

5. Trafikken har økt kraftig etter prisreduksjonen

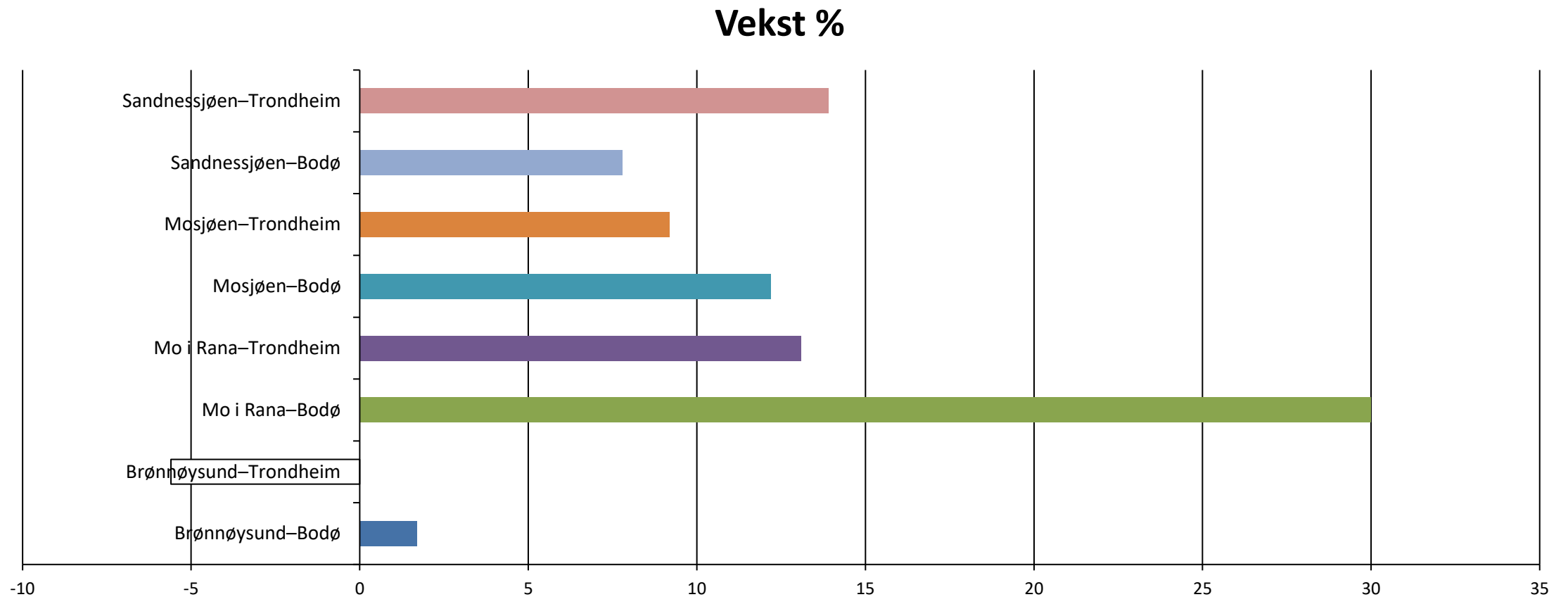
Betalende passasjerer: utvikling fra 2024/25 til 2025/26

Strekning	2024/25	2025/26	Endring	Vekst
Brønnøysund–Bodø	29 000	29 500	+500	+1,7 %
Brønnøysund–Trondheim	63 900	60 300	-3 600	-5,6 %
Mo i Rana–Bodø	39 300	51 100	+11 800	+30,0 %
Mo i Rana–Trondheim	54 300	61 400	+7 100	+13,1 %
Mosjøen–Bodø	25 500	28 600	+3 100	+12,2 %
Mosjøen–Trondheim	38 100	41 600	+3 500	+9,2 %
Sandnessjøen–Bodø	32 100	34 600	+2 500	+7,8 %
Sandnessjøen–Trondheim	41 700	47 500	+5 800	+13,9 %

Størst vekst: Mo i Rana–Bodø +30,0 %. Brønnøysund–Trondheim er eneste strekning med nedgang (–5,6 %), samtidig som kommersiell Brønnøy

6. Vekst per FOT-strekning på Helgeland

Endring i betalende passasjerer fra 2024/25 til 2025/26



Kilde: OE tabell 5-2. Vekst beregnet fra rapportens passasjertall for 2024/25 og 2025/26.

7. Mo i Rana: kapasiteten er presset på viktige avganger

70–73 %

gjennomsnittsbelegg Mo–Bodø

>80 %

morgen fra Mo / ettermiddag fra Bodø

>80 %

utvalgte Mo–Trondheim-avganger

OE har fått tilgang til flyselskapets rapportering til Samferdselsdepartementet og kan analysere enkeltavganger.

Dette støtter Polarsirkelrådets innspill om at gjennomsnittstall alene ikke viser kapasitetsutfordringene.

Attraktive avgangstider er særlig viktige for arbeidsreiser, møter, helsereiser og videre forbindelser.

8. Ny Mo i Rana lufthavn – stor usikkerhet

Ny lufthavn åpner 30. september 2027 – før ny FOT-periode starter.

OE analyserer to scenarier: med og uten kommersiell direkterute Mo i Rana–Oslo.

Med kommersiell Oslo-rute beregner OE betydelig bortfall av overgangstrafikk via Bodø og Trondheim.

Eksempel 2028/29:

Mo–Trondheim: 19 500 passasjerer med Oslo-rute – 63 800 uten

Mo–Bodø: 26 000 med Oslo-rute – 51 600 uten

Forskjellene viser hvor følsomt framtidig FOT-behov er for hvilke kommersielle ruter som faktisk etableres.

9. Bedre forbindelse nordover – OE bekrefter behovet



OE vurderer dagens forbindelse fra Helgeland til Bodø og Tromsø som svakere enn forbindelsene sørover.



Dagens første ankomst til Bodø fra Helgeland er rundt kl. 10.00.



Dette gir bare «tilfredsstillende», ikke «god», transportstandard til fylkesadministrasjonen i Bodø og universitetssykehuset i Tromsø.



I effektiviseringsalternativet foreslår OE seneste ankomst Mo i Rana–Bodø kl. 08.30.



Begrunnelsen er blant annet tidligere videreförbindelse til Tromsø og bedre mulighet for tur/retur samme dag.

10. Pasientreiser er tydeligere dokumentert

18 000

pasientreiser til/fra Helgeland

7 500

til/fra Bodø

5 500

til/fra Tromsø

Tilgang til universitetssykehus og utvidet helsetilbud inngår i OEs transportstandard.

Dette støtter Polarsirkelrådets innspill om at FOT ikke bare er et markedstilbud, men en del av den grunnleggende tilgjengeligheten til helsetjenester.

Forslaget om tidligere Bodø-ankomst fra Mo i Rana er særlig relevant for videre reise til UNN Tromsø.

11. Polarsirkelrådets innspill – hva er ivaretatt?

Godt ivaretatt:

- Kapasitetsutfordringer og belegg på enkeltavganger
- Trafikkvekst etter lavere billettpriser
- Behovet for bedre forbindelser til Bodø og Tromsø
- Pasientreiser og tilgang til universitetssykehus
- Usikkerheten rundt ny flyplass og kommersiell Oslo-rute

Delvis / ikke fullt ivaretatt:

- Undertrykt reisebehov og kapasitet sett mot befolkningsgrunnlaget
- Fleksibilitet til å endre FOT-kapasiteten når faktisk kommersielt tilbud er kjent
- Regionalrute Værnes–Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø

Særlig oppfølging: OEs eget kart/omtale viser at Mo i Rana har klart størst influensområde og befolkningsgrunnlag på Helgeland.

12. OEs effektiviseringsalternativ: Mosjøen tas ut av FOT

OE foreslår i effektiviseringsalternativet å avvikle FOT-tilbudet ved Mosjøen.

OE viser til ny lufthavn i Mo i Rana, relativt kort reiseavstand mellom flyplassene og mulighet for å redusere statlige kjøp.

OE vurderer at et fly som i dag betjener Mosjøen kan overnatte i Mo i Rana og muliggjøre tidligere avgang til Bodø.

Dette er OEs forslag – ikke et forslag Polarsirkelrådet har fremmet.

Forslaget innebærer en betydelig strukturell endring på Helgeland og bør behandles særskilt i høringen.

Polarsirkelrådets hovedinnspill til OE

- **Ny flyplass i Mo i Rana endrer forutsetningene**
- **Fleksibilitet i framtidig FOT-anbud**
- **Kapasitet må dimensjoneres etter reelt behov**
- **Bedre forbindelser til Bodø og Tromsø**
- **Bedre samordning mellom FOT og kommersielle ruter**
- **Regional rute (Værnes–) Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø**
- **Pasientreiser og samfunnskritiske transportbehov**
- **Bedre rutetider og korrespondanser**
- **Pris og kapasitet må ses i sammenheng**

Figur 9-3 Hovedutfordringer og anbefalinger

Hovedutfordringer	EFFEKTIVITETSTAP Fuller fly og at passasjerer med lav betalingsvillighet foretrekker 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.

13. Punkter Polarsirkelrådet bør vurdere i høringen

Kontrakten bør ha fleksibilitet til å justere kapasitet og frekvens etter faktisk trafikkutvikling.

Styrk forbindelsene nordover – særlig tidlig Mo i Rana–Bodø og gode korrespondanser til Tromsø

.

Historiske passasjertall må suppleres med belegg, fulle avganger og vurdering av undertrykt reisebehov.

Ta regionalruten Værnes–Brønnøysund–Mo i Rana–Bodø inn i anbudet.

14. Oppsummert

Mye er dokumentert

OE bekrefter flere av utfordringene
Polarsirkelrådet har løftet

Stor usikkerhet

Kommersiell Mo–Oslo gir svært ulike
prognoser for FOT-behovet

Høringen blir viktig

Endelige FOT-krav er ikke fastsatt

Rapporten gir et sterkere faktagrunnlag for å argumentere for bedre nordgående forbindelser og riktig kapasitet.

Polarsirkelrådets viktigste oppgave blir å påvirke hvordan kunnskapsgrunnlaget omsettes til det faktiske anbudet fra 2028.