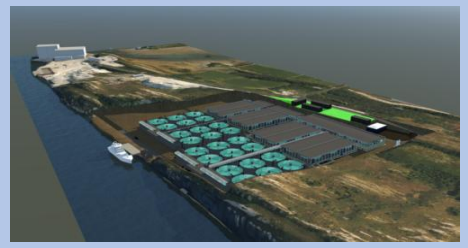
POLARSIRKEL
RÅDET

«Sterkere sammen – under Polarsirkelen»

Møte med Nordland Fylke – 5. oktober 2026
Nytt FOT anbud Nord-Norge 1.nov 2028








Polarsirkelrådet – IPR
7 kommuner

- Polarsirkelrådet:

- Håkon Lund (H) Leder PR, Ordfører Lurøy
- Hanne Davidsen (AP) N. Leder PR, Ordfører Nesna
- *Inger Monsen (AP), Ordfører Rødøy*
- ***Geir Waage (AP), Ordfører Rana***
- ***Paul Asphaug (SP), Ordfører Hemnes***
- *Trond Vegard (AP), Sletten, Ordfører Træna*
- *Sølvi Andersen (AP), Ordfører Hattfjelldal (Teams)*

- **Kjell-Idar Juvik - Sekretariatsleder**



Framtidige FOT-ruter i Nord-Norge

Polarsirkelrådets foreløpige innspill

Møte med Nordland fylkeskommune – 5. oktober 2026

POLARSIRKEL RÅDET



Utgangspunktet

Ny FOT-periode starter 1. november 2028.

Oslo Economics har utredet rutetilbud, kapasitet, rutetider, priser, rutepakker og konkurranse.

SD skal utarbeide anbud våren 2027

Endelig høringsfrist SD 15. desember

Dette er Polarsirkelrådets foreløpige innspill til Nordland fylkeskommune.



POLARSIRKEL RÅDET

Kort hovedbudskap fra Polarsirkelrådet:

- ✓ ***Behold flyplassene – men ikke lås rutemønsteret.***
- ✓ ***Sikre tidligere ankomst til Bodø, senest kl. 08.30***
- ✓ ***Gode videre forbindelser nordover***
- ✓ ***Koble sammen (Værnes)-Brønnøy-Mo i Rana-Bodø***
- ✓ **Ny lufthavn i Mo i Rana og kommersielle ruter kan endre reisemønsteret betydelig.**
- ✓ ***Fleksibilitet i Anbudet til å flytte kapasitet dit det faktiske behovet er størst, også underveis i kontraktsperioden.***

Ny Mo i Rana lufthavn – fra høsten 2027?

POLARSIRKEL RÅDET

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.

70% fra Mo i Rana og 30-50% for Mosjøen og S.sjøen

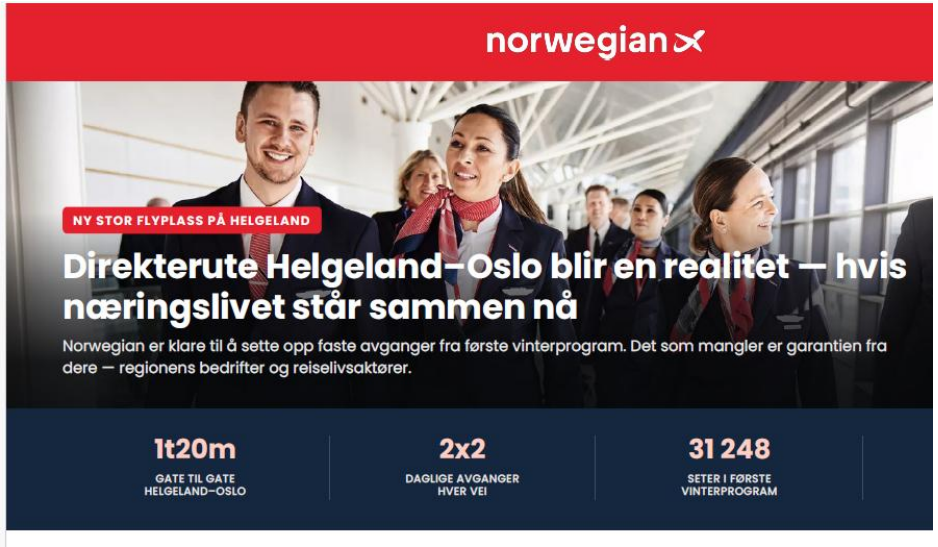
Eksempel 2028/29:

- 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.

Norwegian ser på oppstart oktober 2027

Direkterute Mo i Rana-Oslo (avklares i 2026)



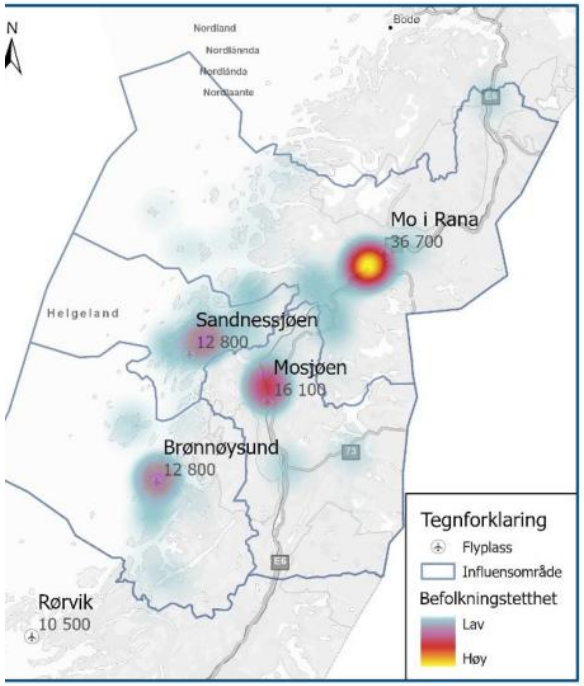
Kapasitet må følge faktisk behov

- Mo i Rana har OEs største influensområde på Helgeland: om lag 36 700 innbyggere.
- Mo i Rana–Bodø økte fra 36 900 passasjerer i 2023/24 til 51 100 i 2025/26.
- Flere attraktive avganger har høy kapasitetsutnyttelse – enkelte over 80 prosent.
- Framtidig kapasitet må bygge på faktisk etterspørsel, ikke bare historiske gjennomsnittstall.

POLARSIRKEL RÅDET

Influensområdene på Helgeland – Rana er klart størst

gur 5-3: Influensområder til
fthavner på Helgeland.



de: Oslo Economics, Norconsult og Gravity
nsult. Note: Basert på data fra Avinor
sevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra
3.

Mo i Rana
36 700 bosatte i influensområdet

Mosjøen
16 100 bosatte i influensområdet

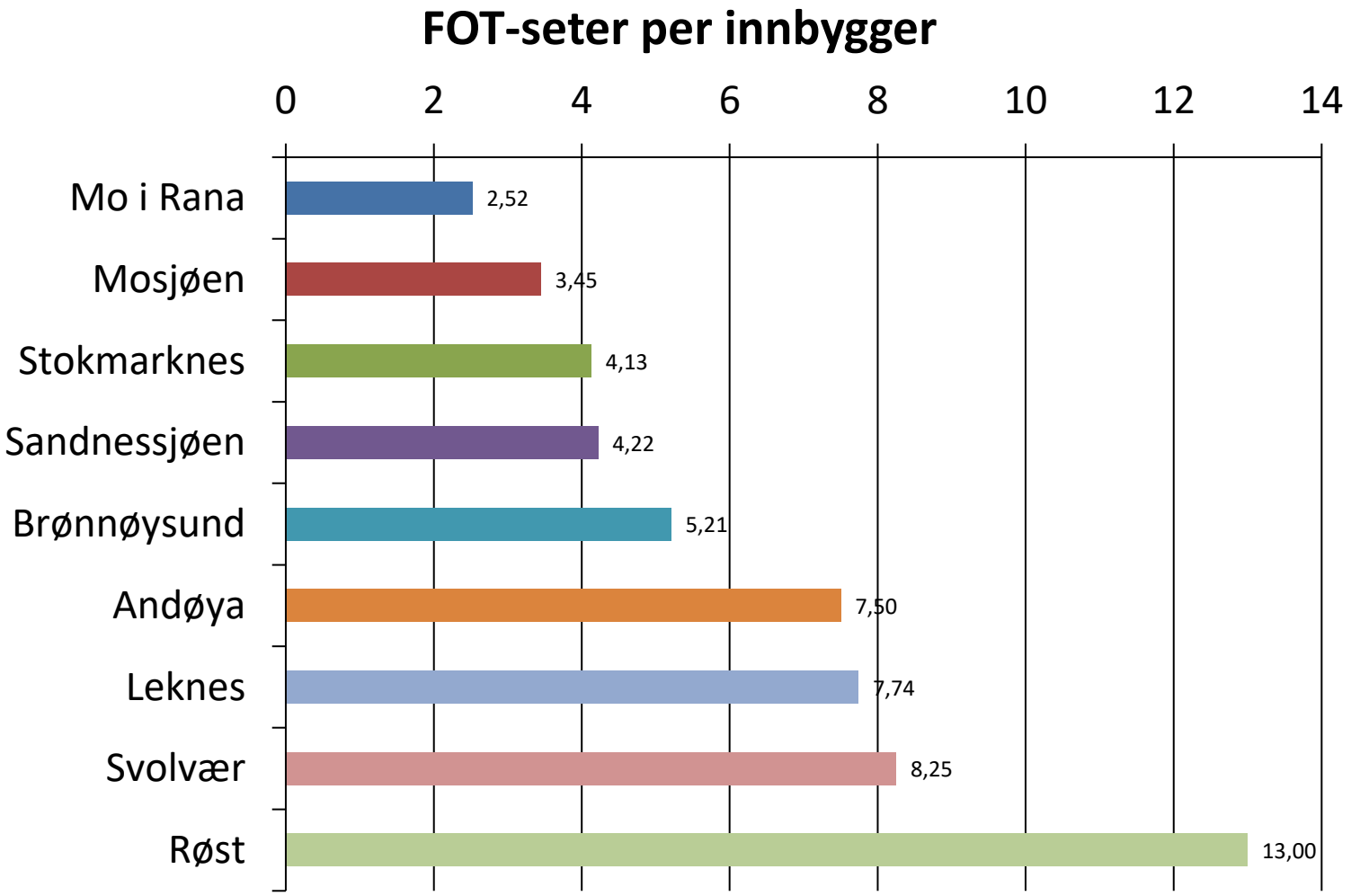
Sandnessjøen
12 800 bosatte i influensområdet

Brønnøysund
12 800 bosatte i influensområdet

POLARSIRKEL
RÅDET

Kilde: OE Figur 5-3. Basert på Avinors reisevaneundersøkelse og befolkningsstatistikk fra SSB.

FOT-kapasitet per innbygger – regionale lufthavner i Nordland



Mo i Rana skiller seg fortsatt ut

- 36 700 innbyggere i influensområdet – størst blant de regionale lufthavnene i Nordland.
- OEs videreføringsalternativ gir 92 500 FOT-seter per år: 2,52 seter per innbygger.
- Til sammenligning: Svolvær 8,25, Leknes 7,74 og Andøya 7,50.
- Fulle avganger og lav frekvens kan samtidig skjule etterspørsel når reisende velger bil, tog eller lar være å reise.

POLARSIRKEL RÅDET

Kilde: Oslo Economics 2026, videreføringsalternativet. Evenes er utelatt fordi FOT-rutene bare utgjør en mindre del av flytilbudet der.

5. Trafikken har økt kraftig etter prisreduksjonen april 2024

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 Brønnøysund–Oslo ble etablert 31. mars 2025.

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult, rapport 2026-86

Forslag fra OE + 28 000 seter Helgeland

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

Polarsirkelrådet mener Kapasitet kan dreies fra sør mot nord

- Kommersielle ruter vil redusere behovet for offentlig kjøpte ruter sørover.
- Da bør kapasitet og ressurser kunne brukes til bedre tilbud mot Bodø og Tromsø.
- FOT-systemet bør følge det faktiske transportbehovet – også når behovet endrer seg.

Nytt anbud må ha åpning for endring underveis !

POLARSIRKEL RÅDET

Ny regional forbindelse på Helgeland

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.



RÅDET

Pasientreiser er tydeligere dokumentert i OEs rapport

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.

Kilde: Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult, rapport 2026-86

Pris og kapasitet må ses i sammenheng

- Polarsirkelrådet er åpen for større fleksibilitet i prismodellen.
- Rimelige billetter har liten verdi dersom lokalbefolkning og næringsliv ikke får plass.
- Beboerrabatt bør vurderes dersom det innføres større prisfleksibilitet.
- Økte billettinntekter eller reduserte statlige kostnader kan da brukes på bedre kapasitet, frekvens og rutetider.

POLARSIRKEL RÅDET

Innspill fra Polarsirkelrådet

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.*

POLARSIRKEL RÅDET