



Hasvik Rådhus,
9593 Breivikbotn
Mobil: 90852916
E-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no

Til

Finnmark fylkeskommune

Sendt via e-post

Hasvik, 13. november 2025

Uttalelse – Innspill til Finnmark fylkeskommunes høringsuttalelse på fremtidens regionale flyrutetilbud (FOT-ruter)

Vest-Finnmark Rådet er en allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Samlet har regionen ca. 43.000 innbyggere, noe som utgjør 55% av det totale folketallet i Finnmark.

Samferdselsdepartementet sendte 3. september 2025 en utredning fra Oslo Economics ut på høring. Utredningen belyser hvordan det regionale flytilbudet kan optimaliseres innenfor gjeldende budsjettramme. Høringsfristen er 19. desember 2025, og saksdokumentene kan leses her: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-regionalt-flyrutetilbud/id3119527/>

I den forbindelse har Finnmark fylkeskommune, i brev datert 3. oktober 2025, bedt ulike høringsinstanser om å komme med innspill til hva som bør hensyntas og inngå i fylkeskommunens høringsuttalelse i saken, med frist satt til 13. november 2025.

Vest-Finnmark Rådet gjør oppmerksom på at vi ikke står på listen over høringsinstanser som har mottatt den offisielle høringshenvendelsen fra Finnmark fylkeskommune. Vi velger likevel å komme med innspill i sakens anledning, og vi ber om at Finnmark fylkeskommune sikrer at Vest-Finnmark Rådet i fremtiden oppgis som høringsinstans på lik linje med Øst-Finnmarkrådet.

Vest-Finnmark Rådet har i sak 46/25 vedtatt følgende innspill til Finnmark fylkeskommunes høringsuttalelse på utredningen om fremtidens regionale flyrutetilbud:

Kortbanenettet og FOT-rutene er en kritisk del av samfunnets grunnleggende infrastruktur. For innbyggere, helsetjenester, næringsliv og beredskap er de regionale flyrutene langs kysten av Finnmark en livsnerve. Flyrutene på kortbanenettet er ikke bare et transporttilbud, men et samfunnsbærende virkemiddel for livskraftige kystsamfunn. Vest-Finnmark Rådet ber om at Finnmark fylkeskommune er tydelig på dette i deres høringsuttalelse.

Vest-Finnmark Rådet støtter departementets mål om et stabilt og forutsigbart regionalt flytilbud, men har samtidig sterke bekymringer for at rapportens økonomiske tilnærming kan svekke distrikts-, beredskaps- og sikkerhetsdimensjonen i fremtidige anbudsprosesser.

Utredningen beskriver realistisk de tekniske og økonomiske utfordringene knyttet til en aldrende flyflåte og økende vedlikeholdskostnader, men tar etter rådets syn ikke tilstrekkelig høyde for de samfunnsmessige konsekvensene av redusert tilgjengelighet. Dagens FOT- ruter er ikke et luksus gode, men et minimumstilbud som muliggjør bosetting og næringsaktivitet i Finnmarks kystsamfunn. En eventuell innstramming av rutetilbud, eller prisøkning for reisende

utenfor en beboerordning, vil få uforholdsmessig store konsekvenser for innbyggerne i Finnmark. Vest-Finnmark Rådet har følgende innspill tilknyttet spørsmål og problemstillinger i samferdselsdepartementets høring om fremtidens regionale flyrutetilbud:

1. Om innføringen av beboerbevis og konsekvenser som følge av dette;

Vest-Finnmark Rådet stiller seg positive til at departementet vurderer en beboerrabatt-ordning som et alternativ til lave maksimaltakster for alle reisende. Vi må likevel uttrykke vår skuffelse over at departementet ikke valgte å følge opp møtet mellom samferdselsministeren, Finnmark fylkeskommune, Øst-Finnmarkrådet og Vest-Finnmark Rådet i Oslo 9. januar 2025, der vi inviterte til videre dialog og aktiv medvirkning i arbeidet med å utforme en modell for en beboerrabatt på FOT-rutene. Utredningen til Oslo Economics på dette punktet har dermed blitt betydelig mer vag og mindre konkret enn det som kunne blitt resultatet gjennom å involvere de berørte partene.

En målrettet beboerrabatt kan være et rettferdig og treffsikkert virkemiddel, forutsatt at:

- Ordningen gjelder alle som er folkeregistrert i kommuner der FOT-ruter er eneste realistiske transportforbindelse ved reiser til region-/landsdelssenter og videre til Oslo.
- Rabatten gis som prosentvis reduksjon av billettpris og er automatisk integrert i bestillingssystemene.
- Høyere maksprisnivåer innføres med varsomhet, slik at det ikke svekker reiseliv, næringsliv og tilgang for besøkende og arbeidspendlere.

Vest-Finnmark Rådet vil understreke at ordningen må utfylles av et stabilt rutetilbud, med frekvenser og korrespondanser som faktisk gir nytte for beboerne. En billig billett er lite verdt dersom flyet ikke går, og regularitet er av kritisk betydning. Faktum er at flere av kortbaneflyplassene fikk svekket sine FOT- ruter betydelig med virkning fra 1. april 2024, med de konsekvenser dette har fått for liv og helse, beredskap og samfunns- og næringsutviklingen. Reduksjonene ble gjennomført på tross av klare advarsler og enstemmige høringsuttalelser om det motsatte, også fra Vest-Finnmark Rådet (se vedlagte uttalelse datert 21. nov. 2023).

Departementet peker på at en avgrensning av geografiske områder omfattet av et eventuelt beboerbevis/beboerrabatt reiser flere problemstillinger, og de ber om innspill til hvilke forhold departementet her bør ta hensyn til. Vest-Finnmark Rådet vil her peke på at det kan være interessant om Finnmark fylkeskommune anmoder departementet om å vurdere en differensiert beboerrabatt, eksempelvis høyere rabatt for øy- og kystkommuner uten alternativ landbasert transport. Finansieringen av en slik differensiering må imidlertid ikke skje gjennom å øke billettprisene uforholdsmessig mye for øvrige reisende på samme strekning.

2. Om geografisk lokalisering av FOT-rutene;

Staten bør vurdere i hvilken grad det er hensiktsmessig å etablere/opprettholde FOT-ruter mellom langbaner og byer, der det eksisterer et grunnlag for kommersielle ruter.

Vi tillater oss her å gi et eksempel på det vi oppfatter har blitt konsekvensene av å innføre en FOT-rute Kirkenes (KNN) - Tromsø (TOS) fra 1. april 2024, på en strekning hvor Norwegian allerede fløy en kommersiell rute med fly av modellen Boeing737 m/186-189 seter;

- Som følge av at det ikke er lov å fly kommersiell rute parallelt med en FOT-rute, mistet man den ruten som ble fløyet av Norwegian på denne strekningen.
- Man «erstattet» dermed Norwegians Boeing737 med Widerøes DASH8 100/200 med 39 seter (en reduksjon på ca. 150 seter på hver flyvning).

- I ettertid har man sett behovet for å øke antall seter på strekningen, og erstatter nå Dash8 100/200 med en DASH8-Q400 m/78 seter (dette er fortsatt en reduksjon på ca. 110 seter pr flyvning sammenliknet med Norwegian).
- Billettprisene på denne FOT-ruten er høyere enn den kommersielle prisen som ofte var mulig å oppnå hos Norwegian.
- Som følge av at flyselskapene Norwegian og SAS ikke lengre kan fly kommersielt på ruten Kirkenes-Tromsø-Oslo (hvor mellomlanding i Tromsø bidro til det kommersielle grunnlaget), er man nå i en fase der flyselskapene varsler rutekutt på direkteflyvninger på strekningen Kirkenes-Oslo.
- Vadsø mistet sin kommersielle direkterute til Tromsø på ettermiddagen, som følge av at Widerøe mente grunnlaget for ruten ville falle bort som følge av opprettelse av FOT-ruten Kirkenes-Tromsø.
- FOT-ruten Kirkenes-Tromsø legger beslag på adskillige FOT-rutekilometer som kunne vært disponert til kystsamfunn i Finnmark hvor det ikke er grunnlag for kommersielle ruter, samt kunne bidratt til å sikre en sammenhengende flyrute mellom Øst- og Vest-Finnmark. Sistnevnte har vært påpekt som særdeles viktig av både Vest-Finnmark Rådet, Øst-Finnmarkrådet Pasientreiser, Finnmarkssykehuset HF og NHO Arktis.

Konklusjonen vår er at etableringen av FOT-ruten Kirkenes-Tromsø ikke har bidratt til et bedre flyrutetilbud på strekningen, ei heller positive ringvirkninger for det resterende rutenettet. Heller tvert imot - det har ødelagt mer enn det har gavnet for flyrutetilbudet i Finnmark!

3. Om forslag til endringer i lufthavnstruktur

Vest-Finnmark Rådet advarer sterkt mot forslag i utredningen om å vurdere reduksjon i antall lufthavner som et kostnadsbesparende tiltak. Kortbaneflyplassene er en del av et strategisk nettverk for beredskap og bosetting i Finnmark, og ethvert inngrep i denne infrastrukturen vil være samfunnsøkonomisk negativt. Flyplassene utgjør sammen med øvrig kollektivtilbud og digital infrastruktur en grunnpilar i kommunenes vekststrategier, og er en forutsetning for å sikre bosetting og suverenitetshevdelse i Finnmark.

Rådet registrerer med interesse at den liberale tenketanken Civita har tatt inn over seg dette faktum, og de skriver følgende i vedlagte Civita-notat 43/2025 «Dyr og dårlig lufthavnstruktur»; *«Finnmark har åtte kortbaneflyplasser, mens Troms har ytterligere én. I de aller fleste tilfeller er reisetiden i bil fra disse flyplassene til nærmeste alternative flyplass på godt over to timer. Noen unntak er Berlevåg og Båtsfjord som er ca. 1,5 time unna hverandre (91 km), og Vadsø og Vardø som er 1 time unna hverandre (67 km). Dette er snakk om flyplasser som betjener små lokalsamfunn i en veldig tynt befolket del av landet der det er krevende å opprettholde bosetningen. Det er også viktig fra et sikkerhetspolitisk perspektiv å bidra til bosetning i Øst-Finnmark. På bakgrunn av det vurderes disse flyplassene å være i en særstilling, og det foreslås derfor ingen endringer i strukturen.»*

Av kap. 6.8 i rapporten til Oslo Economics fremkommer det at den underliggende utfordringen på FOT-rutene er korte rullebaner på mange av lufthavnene. Lengre rullebaner ville lagt til rette for å benytte andre - og mer standardiserte - flytyper enn i dag. Dermed ville behovet for spesialiserte investeringer avtatt. Særlig på kortbanenettet er det en rekke lufthavner som kun, eller primært, betjener FOT-ruter. Drift av disse lufthavnene er dermed også kostnader knyttet til FOT-tilbudet, selv om lufthavnene finansieres gjennom samfinansiering i Avinorsystemet. Dette mener Oslo Economics taler for å se kostnader til ruter og lufthavner i sammenheng, når FOT-tilbudet skal optimaliseres.

Vest-Finnmark Rådet er av den formening at disse lufthavnene heller bør styrkes gjennom å vurdere forlengelser av rullebanene til 1199 meter, noe som igjen vil åpne opp for flere typer fly og at flere selskaper kan tilby FOT-ruter på kortbanenettet. En opphevelse av det som i praksis må betegnes som en monopolsituasjon, vil igjen kunne bidra til å redusere kostnader for statens innkjøp av FOT-ruter i distriktene. Vest-Finnmark Rådet ber Finnmark fylkeskommune om å være tydelige på de ovennevnte perspektivene i sitt høringssvar til samferdselsdepartementet.

4. Om statlig eierskap og flåtefornyelse

Vest-Finnmark Rådet støtter utredningens forslag om at staten vurderer aktiv rolle i eierskap eller medfinansiering av nye fly for kortbanenettet. Dette er nødvendig for å sikre forutsigbarhet, standardisering og tidlig innfasing av null- og lavutslippsfly i distriktene. Rådet mener det er statens ansvar å sørge for at ny teknologi kan tas i bruk også på de mest værutsatte og marginale rutene. I tillegg vil som tidligere nevnt rullebaneforlengelser også kunne bidra til innfasingen av nye flytyper.

5. Annet som også bør bemerkes i høringsuttalelsen til samferdselsdepartementet

Utredningen er begrenset til å vurdere hvordan FOT-rutetilbudet kan organiseres og optimaliseres innenfor en årlig økonomisk ramme på 2,4 mrd. kr (2025-kr), tilsvarende budsjettet for FOT-ruter i 2025. Dette er et svært begrenset mandat.

Det er også en vesentlig svakhet ved utredningen at det ikke hensyntas at den nåværende økonomiske rammen ikke er tilstrekkelig til å dekke de faktiske reisebehovene for brukerne av FOT-rutene. I tillegg mangler utredningen et tydelig fokus på hvordan tilbudet best mulig kan tilpasses behovene til Pasientreiser, lokalbefolkningen og næringslivet, samt en vurdering av hvorvidt det er noen av destinasjonene for FOT-rutene som er mer avhengig av rutene enn andre.

Utredningen gir heller ikke en tilstrekkelig oversikt over kapasitetsutnyttelsen på FOT-rutene. Den mangler informasjon om hvilke avganger og ruter som er fullbooket, og når disse ble det før avgang. Videre presenteres det ikke data om avganger og ruter med høy kabinfaktor (over 90 %), eller avganger med svært lavt belegg (under 30 %). Dette er kritisk informasjon for å kunne identifisere flaskehalser og ruter med lav ressursutnyttelse.

I oversendelsesbrevet til høringen vises det til at Widerøe våren og sommeren 2025 økte kapasiteten betydelig både på flere kommersielle ruter og FOT-ruter. Departementets forståelse er at antall passasjerer har økt, men at fyllingsgraden er redusert på grunn av den økte kapasiteten, særlig sammenlignet med sommersesongen 2024. Med grunnlag i dette ønsker departementet bl.a. svar på om økt kapasitet har hatt en effekt som tilsier at behovet for beboboerrabatt/beboerbevis er redusert.

Den innførte kapasitetsøkningen er et meget tynt og generelt grunnlag for en slik vurdering alene. Utredningen gir ikke konkret nøkkeldata som nevnt tidligere, og det er derfor vanskelig å etterprøve påstandene sett opp mot behovet for beboerbevis. I tillegg er kommersielle ruter i liten grad egnet som referansegrunnlag, da disse er markedsstyrte og kan endres raskt. Ved lavt belegg vil flyselskapet typisk omprioritere kapasiteten til ruter med bedre lønnsomhet, noe som gjør det uegnet som indikator for langsiktig behovsvurdering.

Departementet har i begrenset grad vurdert konsekvensene av kapasitetsjusteringer på FOT-rutene mellom hovedsesongene. Sommerrutene får økt kapasitet, mens høst- og vinterrutene reduseres tilsvarende. Dette innebærer lavere frekvens og endringer i ruteopplegget, noe som

gjør tilbudet særlig sårbart. Dette er spesielt i en tid hvor vinterturismen i Nord-Norge er i sterk vekst. Den økende etterspørselen i vintersesongen påvirker kapasiteten direkte, og det er derfor avgjørende at vurderinger knyttet til beboerrabatt og rutetilbud gjenspeiler denne utviklingen.

Nordland fylkeskommune har ved flere anledninger etterspurt detaljert nøkkelstatistikk fra både samferdselsdepartementet og Widerøe, uten å få tilgang til den etterspurte informasjonen. De har derfor sendt innsynsbegjæring til samferdselsdepartementet for å få tilgang til den trafikkdataen som er omtalt ovenfor. Vest-Finnmark Rådet ber Finnmark fylkeskommune om å gjøre det samme for relevante talldata for Finnmark, dersom dette ikke allerede er gjort.

De ovennevnte synspunktene er i samsvar med vurderinger gjort av Nordland fylkeskommune (se vedlegg datert 6. oktober 2025).

6. Veien videre mot nytt FOT-ruteanbud gjeldende fra 1. april 2028

Vest-Finnmark Rådet pekte i vår vedlagte uttalelse fra 21. november 2023 på at antall flyavganger, priser på flybilletter og muligheten for å gjennomføre dagreiser tur/retur til Oslo var viktig, og at man i anbudsprosessen måtte sikre at vi ikke fikk et dårligere flytilbud enn det man hadde før 1. april 2024. I dag viser fasit med all tydelighet at rådet dessverre fikk rett i våre uttrykte bekymringer om hva som kunne bli resultatet av denne sist gjennomførte anbudsprosessen.

Derfor er det desto viktigere at Finnmark fylkeskommune, sammen med regionrådene, allerede i denne høringen uttrykker klare forventninger om at antall flyruter og antall seter i neste anbudsrunde skal være minimum på det nivået som i praksis ble produsert i tiden frem til 1. april 2024 (altså reell produksjon, og ikke antall flyruter og seter som lå i anbudsdokumentene i tidlige anbudsrunde). Hva dette innebærer for hver lufthavn i Finnmark bes sammenstilt av fylkeskommunen snarest mulig, og at sammenstillingen kvalitetssikres av kommunene gjennom regionrådene.

Vest-Finnmark Rådets 7 medlemskommuner forventer at Finnmark fylkeskommune kan jobbe sammen med oss med tanke på at det nye FOT-rutetilbudet i Finnmark fra 1. april 2028 ikke blir dårligere sammenliknet med tilbudet før 1. april 2024, med tanke på:

- At alle flyplasser som er en del av FOT-rutenettverket må få FOT-ruter hele veien frem til Tromsø. I dag er det forskjell mellom de ulike rutene.
- Antall ruteavganger og setekapasiteten på FOT-rutenettet.
- Muligheten for å gjennomføre dagsreiser t/r til Oslo.
- Korrespondansen mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark, noe som er viktig med tanke på pasientreiser, næringslivet på kysten og at Vadsø er fylkeshovedstad.

Dette er en nødvendighet dersom vi skal være sikre på å oppnå målet om at FOT-rutene skal binde landet tettere sammen, senke kostnadene ved å bo i et langstrakt land og bidra til levedyktige lokalsamfunn. Vest-Finnmark Rådet har klare forventninger til at FOT-rutene også i fremtiden skal bidra til å styrke, og ikke svekke, utviklingsmulighetene og bolysten i Finnmark.

7. Avsluttende kommentar

Vest-Finnmark Rådet ser frem til videre samarbeid med Finnmark fylkeskommune i denne saken, med mål om lik tilgang til lufttransport i hele landet og at distrikts-, beredskaps- og sikkerhetsdimensjonen forblir styrende i videre arbeid med FOT-rutene i Finnmark.

Spørsmål i sakens anledning kan rettes til daglig leder i Vest-Finnmark Rådet, Bente O. Husby, på mobil: 90852916 eller e-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no.

Med vennlig hilsen

Jan Morten Hansen (s)
Rådsleder
Vest-Finnmark Rådet

Bente Olsen Husby (s)
Daglig leder
Vest-Finnmark Rådet

Vedlegg:

- Vest-Finnmark Rådet - Uttalelse angående nye FOT-ruter fra 1. april 2024, datert 21. november 2023
- Nordland fylkeskommune - Oppsummering av utredning av det regionale flyrutetilbudet, datert 6. oktober 2025
- Den liberale tankesmien Civita - Notat 43/2025 «Dyr og dårlig lufthavnstruktur»

Kopi:

Øst-Finnmarkrådet
Nord-Tromsrådet
Medlemskommunene i Vest-Finnmark Rådet