



DATO: 12.12.2025

Vår ref: Gaute Wahl

Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

Til

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Høringssvar fra Lofotrådet - Utredning om det regionale flyrutetilbudet

Lofotrådet er regionråd for de seks kommunene i Lofoten: Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy og Vågan, en region med omkring 25.000 innbyggere. Lofotrådet arbeider med felles utfordringer på vegne av hele regionen, og formålet er å tilrettelegge for utviklingsarbeid som direkte og indirekte kan bidra til utvikling av næringsliv og offentlige service i regionen. Lofotrådets høringssvar gis på vegne av kommunene i regionen, og er enstemmig vedtatt i Lofotrådsmøte 5-2025 11. desember.

Lofoten er den kortbaneregionen i Norge som har høyest aktivitet og antall reisende. Vi står nå i en situasjon med meget høy vekst hvor etterspørselen etter flyreiser langt overstiger kapasiteten i FOT-systemet. Mangel på tilgjengelige seter på kritiske avganger utgjør den største utfordringen for bosetting, næringsliv og hverdagsmobilitet i regionen. Lufthavnene i Lofoten er blant de mest trafikkerte på kortbanenettet, med høy andel både av lokaltrafikk og besøkstrafikk. For Lofoten er flytilbudet på kortbanenettet vårt kollektivtilbud. Et godt FOT-rutetilbud er avgjørende for arbeidspendling, tilgang til skole- og helsetjenester, et konkurransedyktig næringsliv og for besøks- og bostedsattraktivitet. Det må både være økonomisk mulig å komme seg over Vestfjorden, men flyet må også gå - og det må være plass til de lokale reisende.

Lofotrådet var godt fornøyd med at regjeringen fra 1. april 2024 reduserte maksprisene med 50 prosent, men meldte allerede i slutten av april 2024 om økende kapasitetsutfordringer - og behovet for å se på løsninger med kapasitetsøkende tiltak. I mai 2024 ba vi om at det gjøres en grundig konsekvensvurdering av innføringen av makspris med tanke på kapasitet, tilgjengelighet og muligheter for kommersiell konkurranse. Vi er derfor positive til at regjeringen har bestilt rapporten som nå foreligger. Lofotrådet er likevel sterkt kritiske til føringen om å utrede hvordan det regionale flyrutetilbudet kan innrettes best mulig *innenfor gjeldende budsjetttramme*. Det siste halvannet året har tydelig vist at Lofoten har et stort behov for den mobiliteten FOT-rutene gir. Vi kan ikke akseptere at den store kostnadsveksten som beskrives i rapporten fra Oslo Economics møtes med effektivisering og omprioritering, fremfor økning i bevilgningene. Staten kan ikke begrense seg til tekniske justeringer innenfor en for liten budsjetttramme når behovene øker - det vil i praksis bety en gradvis nedbygging av tilbudet.

Staten har et særskilt ansvar for å sikre god mobilitet i distriktene, på linje med tilbudet i byene. FOT-rutene er en integrert del av infrastrukturen i nord og må prioriteres på lik linje med kollektivtilbud i mer sentrale strøk, for å gi befolkningen i Lofoten rimelige og effektive reiser. Et pålitelig flytilbud er en forutsetning for at folk skal kunne bo, arbeide og drive næringsvirksomhet i



Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

regionen.

Dagens ruteplanlegging bygger i stor grad på gårdagens statistikk. Dette undervurderer dagens behov og Lofotens vekstpotensial, særlig som reiselivsdestinasjon. Vi ser en stor økning i besøkende med dramatisk vekst i korttidsutleie og økning i det kommersielle overnattingsmarkedet. Økningen er størst i skulder- og vintersesong og krever at kapasiteten økes raskt. Når behovet øker så kraftig som i Lofoten, kan ikke staten kun lete etter effektivisering innenfor dagens rammer. Kapasiteten må økes dersom formålet med FOT-ordningen skal opprettholdes.

Er det behov for å innføre en ordning med beboerbevis/beboerrabatt på en eller flere FOT-ruter eller bør dagens regime med like priser for alle reisende videreføres?

Lofotrådet mener at hovedutfordringen etter innføringen av reduserte maksimalpriser er den betydelige kapasitetsmangelen som har oppstått på flere avganger. Den markerte trafikkveksten har gjort at reisende som er avhengige av fly for arbeid, helse, utdanning og hverdagslige gjøremål tidvis ikke får plass, eller må reise på tidspunkter som ikke dekker deres behov. Slik situasjonen nå er, fungerer ikke dagens modell med like priser for alle som et treffsikkert virkemiddel for å sikre lokalbefolkningen tilgang til et nødvendig og forutsigbart flytilbud. Reduksjonen i prisene har gitt store fordeler for alle reisende, men har samtidig medført at subsidiene i praksis også kommer store turistgrupper og andre som ikke er avhengige av kortbanenettet til gode, mens lokalt reisende i perioder opplever redusert tilgjengelighet.

På denne bakgrunn mener Lofotrådet at det kan være hensiktsmessig å vurdere en ordning med beboerrabatt. En slik ordning kan styrke treffsikkerheten i FOT-systemet ved at ressursene i større grad rettes mot dem ordningen er ment å ivareta. Samtidig understreker Lofotrådet at en rabattordning alene ikke kan løse de strukturelle kapasitetsutfordringene. Det avgjørende for reisende i Lofoten er at det finnes nok seter til de tidene av døgnet hvor behovet faktisk oppstår, og at rutetilbudet er tilpasset muligheter for dagsreiser, korrespondanser og kritiske reiser. Uten en helhetlig løsning som også omfatter kapasitetsøkninger og bedre tilpasning av rutetidene, vil en eventuell beboerrabatt ikke gi tilstrekkelige forbedringer i reell tilgjengelighet.

Lofotrådet mener derfor at beboerrabatt kan vurderes som et supplerende tiltak innenfor en bredere og mer helhetlig tilnærming. Ordningen må utformes slik at den ikke bidrar til en svekkelse av rutetilbudet som helhet, og den må finansieres på en måte som sikrer stabil drift og fortsatt god dekning for alle FOT-rutene i regionen. Videre bør den gjelde hele regionen for å unngå uheldige forskjeller mellom nærliggende samfunn som står overfor de samme mobilitetsutfordringene.

Med disse forbeholdene mener Lofotrådet at en beboerrabattordning kan være et treffsikkert virkemiddel for å styrke lokalbefolkningens tilgang til flytilbudet. Det må imidlertid understrekes at den største effekten først vil oppnås når en slik ordning kombineres med nødvendige kapasitetsmessige tiltak, som økt frekvens og tilpasninger av rutetidene.

Våren og sommeren 2025 økte Widerøe 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. Har dette tiltaket hatt en effekt som tilsier at behovet for beboerrabatt/beboerbevis er



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

reduisert?

Kapasitetsøkningen som ble gjennomført våren og sommeren 2025 hadde en positiv korttidseffekt i høysesongen. Flere avganger førte til lavere fyllingsgrad i sommermånedene sammenlignet med året før, og det ble lettere å få plass på en del avgangstidspunkter i denne perioden. Dette bildet er likevel ikke dekkende for den faktiske situasjonen i Lofoten gjennom resten av året.

Fra slutten av oktober i år ble rutetilbudet igjen redusert, og datagrunnlaget for å vurdere den helhetlige effekten av kapasitetsøkningen er derfor for svakt til å trekke sikre konklusjoner. Effekten av sommertiltaket må vurderes opp mot et helårsperspektiv, og ikke som en isolert situasjon. I store deler av høst- og vinterhalvåret opplever Lofoten en betydelig etterspørselsvekst uten tilsvarende kapasitetsøkning. Dette gjelder særlig i vintermånedene, hvor reiselivet har hatt kraftig vekst de siste årene. Økningen i vinterturismen er en ønsket og positiv utvikling for regionens økonomi og arbeidsmarked, men dagens samferdselsløsninger følger ikke etter. Resultatet er at lokale reisende, næringsliv, pendlere og besøkende deler et stadig mer presset system i en periode der kapasiteten samtidig er lavere enn på sommeren.

Utviklingen i overnattingsmarkedet og det kraftige løftet i internasjonale besøkstall understøtter at trafikktrykket i skulder- og vintersesongene nå er betydelig og økende, samtidig som antall avganger er færre enn om sommeren. Det eksisterende vintertilbudet er ikke dimensjonert for en region med så sterk helårsaktivitet, og kapasiteten i høst- og vintermånedene fremstår som en av de viktigste flaskehalsene for både lokalbefolkning og næringsliv.

På denne bakgrunn vurderer Lofotrådet at kapasitetsøkningen sommeren 2025 ikke kan tillegges avgjørende betydning for spørsmålet om beboerrabatt. Det er først og fremst behovet for økt helårskapasitet, bedre tilgjengelighet og mer stabile rutetider som må ligge til grunn for videre utvikling av FOT-tilbudet. En beboerordning kan fortsatt være et relevant virkemiddel, men den må forstås som et supplement. Det er ikke mangel på rabattordninger som i dag begrenser mobiliteten i Lofoten; det er mangel på seter og et rutetilbud som ikke samsvarer med den faktiske og voksende etterspørselen gjennom hele året.

En forutsetning for å innføre beboerrabatt /beboerbevis er at maksprisene for passasjer som ikke er omfattende av ordningen må økes da hele formålet med en slik ordning vil være å sikre fortsatt lave priser og tilgjengelighet for lokalbefolkningen med beboerbevis. Vil økte makspriser ha særlig negative økonomiske effekter på en eller flere nærmere definerte ruter?

Innføring av en beboerrabattordning innebærer at maksprisene for øvrige reisende må økes. Lofotrådet mener at dette ikke trenger å ha negative effekter for rutetilbudet, forutsatt at prisøkningen er målrettet og gjennomtenkt. Lofoten har et stort innslag av tilreisende gjennom hele året – både norske og internasjonale besøkende – og denne trafikken utgjør en viktig del av grunnlaget for rutesystemet og kapasitet. Dersom prisnivåene justeres på en måte som står i forhold til gruppenes betalingsvilje, kan økte makspriser bidra til et mer robust og bærekraftig tilbud.

Lofotrådet støtter den modellen Nordland fylkeskommune har skissert, med tre differensierte prisnivåer: laveste pris for fastboende gjennom beboerrabatt, et moderat høyere prisnivå for øvrige norske reisende, og et høyere maksprisnivå for turister og internasjonale besøkende. En slik tredeling vil skjerme lokalbefolkningen og samtidig sikre at de gruppene som i mindre grad er prisfølsomme, i større grad bidrar til finansieringen av rutetilbudet. Dette kan styrke rutenes bæreevne uten å svekke Lofotens attraktivitet som reisemål.



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

Endringene må være moderate og godt begrunnet, og de må kombineres med tiltak for økt kapasitet og bedre tilgjengelighet gjennom hele året. Lofotrådet vurderer at økte makspriser, riktig utformet, kan være en positiv del av en helhetsløsning der både beboerrabatt og et mer stabilt helårstilbud lar seg realisere.

Avgrensning av geografiske områder omfattet av et eventuelt beboerbevis/beboerrabatt reiser flere problemstillinger. Vi ber om innspill til hvilke forhold departementet her bør ta hensyn til.

Avgrensning av geografiske områder for en beboerrabattordning må ta utgangspunkt i faktiske mobilitetsbehov, ikke kun administrative grenser. I Lofoten er flytilbudet en integrert del av hverdagslogistikken, og innbyggerne bruker flere lufthavner avhengig av reisemål, korrespondanser og kapasitet. En ordning som knytter rabatt strengt til én hjemmeflyplass vil derfor treffe dårlig og skape nye skjevheter.

Det viktigste hensynet er graden av avhengighet av FOT-rutene. For samfunn hvor fly er eneste realistiske transport over lengre avstander, bør ordningen gjelde alle fastboende i regionen. Dette inkluderer både individuelle reisebehov – som tilgang til arbeid, helse og utdanning – og næringslivets behov for forutsigbar tilgang til kortbanenettet.

Departementet bør videre ta hensyn til at det indre arbeidsmarkedet i Lofoten er tett sammenvevd, og at reisemønstre på tvers av kommuner og flyplasser er vanlig. En snever geografisk avgrensning vil derfor ikke oppleves rettfærdig og kan undergrave formålet med ordningen. Lofotrådet arbeider for et mer sammenhengende transportsystem i regionen, og FOT-tilbudet bør understøtte mobiliteten mellom Fastlands-Lofoten og øyene Værøy og Røst.

Vi oppfordrer til å kommentere forhold utover de nevnt over dersom de anses som relevante.

I tillegg til forholdene som allerede er omtalt, vil Lofotrådet peke på noen forhold som er avgjørende for å kunne vurdere FOT-tilbudet på en faglig forsvarlig måte:

- Et sentralt problem er at kapasiteten som kjøpes i dag ikke nødvendigvis tilbys på tidspunkter som samsvarer med lokalbefolkningens behov. Det settes opp avganger på tidspunkter med svært lav kabinfaktor, som tidlig nattmorgen og sent på kvelden, samtidig som avganger med høy etterspørsel ikke har kapasitet som står i forhold til etterspørselen. Dette har stor betydning for både tilgjengelighet og utnyttelse av statlige midler. Samtidig er det vanskelig å gi presise anbefalinger fordi departementet og operatøren ikke har lagt frem detaljerte kapasitets- og trafikkdata. At kabinfaktorer for enkeltavganger ikke frigis, gjør det umulig å dokumentere hvor flaskehalsene oppstår, og svekker kvaliteten på beslutningsgrunnlaget.
- Kortbanenettet er avgjørende for Lofoten og utgjør en grunnleggende del av regionens mobilitet, beredskap, næringsliv og bosettingsmuligheter. Lofotrådet vil derfor presisere at spørsmål om lufthavnstruktur ikke er tema for denne høringen. Oslo Economics er eksplisitt på at strukturelle endringer i kortbanenettet ligger utenfor utredningens mandat. Vi avviser derfor enhver diskusjon om endringer i lufthavnstruktur i forbindelse med denne høringen.



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

- Lofotrådet vil understreke at innfasing av lav- og nullutslippsfly på kortbanenettet må utredes spesifikt og raskt. Dagens flyflåte er aldrende, samtidig som teknologiskiftet vil kreve tydelige statlige valg og forpliktelser dersom tilbudet ikke skal svekkes i overgangsperioden. Det er avgjørende at samlet passasjerkapasitet opprettholdes når nye flytyper tas i bruk, og at staten vurderer bruk av pilot- og utviklingskontrakter på egnede FOT-ruter for å fremskynde innfasingen. Lofoten har gjennom programområdet for lavutslipps luftfart i Lofoten De Grønne Øyene og prosjektet Klimanøytral regional luftfart Nord-Norge allerede etablert et omfattende samarbeid mellom energi-, industri- og luftfartssektoren om testing, teknologiutvikling, drivstoffproduksjon og beredskap. Regionen er dermed godt posisjonert som pilotområde for fremtidens lavutslippsflytrafikk, forutsatt at staten legger de nødvendige rammevilkårene til grunn i de kommende FOT-anskaffelsene og sikrer en trygg overgang uten redusert kapasitet.

Avslutning

Lofotrådet vil avslutningsvis understreke at Lofoten trenger et stabilt, forutsigbart og helårs tilpasset FOT-tilbud. Den kraftige veksten i både lokalt reisebehov og tilreisende gjør at dagens kapasitet ikke er tilstrekkelig. Mangelen på tilgjengelige seter på avganger som lokalbefolkningen er avhengige av, er nå den mest kritiske utfordringen for regionen. En beboerrabattordning kan være et nyttig og målrettet virkemiddel, men den viktigste utfordringen er kapasitet – ikke rabattordninger. Derfor må staten sikre et tilbud som faktisk kan møte regionens behov gjennom hele året.

For å oppnå dette mener Lofotrådet at staten må styrke FOT-tilbudet gjennom økte bevilgninger, kjøpe mer kapasitet og høyere frekvens også utenom sommersesongen, og sørge for bedre tilpasning av rutetidene til de reisemønstrene som preger Lofoten i dag. Videre må staten legge rammene for en rask og trygg innfasing av lav- og nullutslippsfly, uten at kapasiteten i overgangsperioden reduseres. Slike grep er nødvendige for å sikre samfunnssikkerhet, beredskap, tilgang til arbeid, helse og utdanning, og for å understøtte en bærekraftig utvikling av Lofoten som bo- og besøksregion.

Med vennlig hilsen

Susan Berg Kristiansen
rådsleder Lofotrådet