



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/675-2

27. mars 2023

Dokument 8:158 S (2022-2023) om bedre utnyttelse av FOT-ruter

Jeg viser til brev av 14. mars 2023 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite vedlagt representantforslaget Dokument 8:158 S (2022-2023) fra André N. Skjelstad, Guri Melby og Alfred Jens Bjørlo om bedre utnyttelse av FOT-ruter. I det nevnte brevet ber transport- og kommunikasjonskomiteen om Samferdselsdepartementets vurdering av det vedlagte representantforslaget.

I representantforslaget, som særlig vektlegger flyrutetilbudet til/fra Bardufoss lufthavn, fremmes det fire forslag:

1. Stortinget ber regjeringen innrette FOT-rutetilbudet bedre, slik at det reduserer omveier og senker reisetid og reiseutgifter til og fra landets lufthavner utenfor storbyene.
2. Stortinget ber regjeringen legge inn Bardufoss lufthavn i neste FOT-ruteavtale.
3. Stortinget ber regjeringen tilpasse kompensasjonsbeløp og avgiftsstruktur for å få til en bedre miljø- og klimamessig innretning av FOT-ruter.
4. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en sak der det vurderes hvordan flyrutene gjennom FOT-rutetilbudet kan gjøres billigere for forbrukerne.

Under redegjør jeg for mine vurderinger av de overnevnte forslagene.

Forslag 1 – Bedre innretning av FOT-rutene

Regjeringen la nylig fram en samlet nasjonal luftfartstrategi som nå er til behandling i Stortinget, jf. Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart (Nasjonal luftfartsstrategi)*. Strategien er organisert rundt fire hovedområder: klima og miljø, økonomi,

geografi og sosiale forhold, der fellesnevneren er bærekraft. Geografisk bærekraft, som er mest relevant med tanke rutestrukturen på FOT-rutene, er i meldingen definert som at befolkning og næringsliv i hele landet har god tilgjengelighet til lufthavner med et tilstrekkelig rutetilbud til en overkommelig pris.

Våre viktigste virkemidler for å ivareta og styrke den geografiske bærekraften i luftfarten vil fortsatt være å opprettholde et statlig desentralisert lufthavnnett med mange små lokale lufthavner, kombinert med offentlig kjøp av flyrutetjenester til og fra lokale lufthavner der det er behov for dette. Over 90 prosent av befolkningen har tilgang til en lufthavn innenfor 90 minutters kjøretid. Det samlede flyrutetilbudet i Norge sørger på denne måten for at alle deler av landet har effektive reisemuligheter til sykehus og andre offentlige tjenester, regionale sentra, hovedstaden og til utlandet.

Regjeringen varslet 15. mars 2023 at vi vil redusere prisene og styrke rutetilbudet i FOT-anskaffelsene med avtaleoppstart i 2024. Dette vil bidra til reduserte avstandskostnader og gi mer effektive reiser for befolkning og næringsliv i distriktene.

Forslag 2 – FOT-ruter til/fra Bardufoss

Representantene viser til at Bardufoss lufthavn er den eneste lufthavnen i Nord-Norge uten FOT-ruter. I den forbindelse er det viktig å påpeke at etableringen av nye FOT-ruter vurderes opp mot transportbehovet, eksisterende transportstandard (flytilbud og alternativ transport, inkludert via andre lufthavner), innhentede eksterne utredninger, innkomne høringsinnspill, samt det tilgjengelige økonomiske handlingsrommet.

I forkant av utlysningen av de neste flyruteanskaffelsene med avtaleoppstart i 2024 har det blitt gjennomført to høringsrunder. Dette inkluderer en ordinær høring våren 2022 og en kort høring av en transportfaglig utredning gjennomført av Oslo Economics senere samme år.¹ Alle har anledning til å sende inn høringssvar, men fylkeskommunene har som høringsinstanser et særlig ansvar med å innhente og koordinere høringssvar fra kommuner i lufthavnenes nedslagsfelt regionale helseforetak, Posten Norge AS og andre berørte i næringslivet og i organisasjoner i fylket. I tillegg er blant andre Forsvarets logistikkorganisasjon høringsinstans. Troms og Finnmark fylkeskommune har valgt å ikke spille inn eller å prioritere etablering av FOT-ruter til/fra Bardufoss. Forsvaret har heller ikke varslet særlige behov ved Bardufoss i sitt høringssvar.

I fastsettelsen av kravene ved de siste flyruteanskaffelsene har Samferdselsdepartementet blant annet tatt utgangspunkt i et sett transportstandardkriterier utformet av TØI og Møreforskning. Disse kriteriene har Oslo Economics vurdert og justert, og deretter lagt til grunn for sine faglige tilrådninger. Kriteriene er utformet på oppdrag fra departementet og ser på tilgang til hovedstad, stamrutelufthavn, internasjonalt flyrutetilbud, helsetjenester og fylkesadministrasjon. Utformingen av og antall kriterier varierer litt mellom landsdelene. Ser

¹ [Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

[Høring - Ny konkurranse om regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 1. april 2024 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

vi til disse kriteriene vil reisende fra Bardufoss oppnå god tilgjengelighet til hovedstad, stamrutelufthavn og internasjonalt flyrutetilbud gjennom det eksisterende flyrutetilbudet mot Oslo, og helsetjenester og fylkesadministrasjon i Tromsø gjennom transport på vei.

Sett i lys av regionale prioriteringer, den eksisterende transportstandard i Bardufoss-regionen og den allerede betydelige satsingen vi legger opp til på FOT-rutene i 2024, vil jeg ikke tilrå at det etableres FOT-ruter til/fra Bardufoss i neste FOT-anskaffelse.

Forslag 3 – Tilpasse kompensasjonsbeløp og avgiftsstruktur for en bedre miljø- og klimamessig innretning

Ettersom det er staten som i stor grad styrer nivået på ruteproduksjon på FOT-rutene, påvirker avgiftene i liten grad utslippene. Eventuelle endringer i statlige avgifter i avtaleperioden blir også normalt fullt ut kompensert. For øvrig er både avgifter og aktuelle tiltak rettet mot klima og miljø i luftfarten, og våre vurderinger i den forbindelse, grundig omtalt i regjeringens luftfartstrategi, jf. Meld. St. 10 (2022–2023), og jeg henviser til disse.

Når det gjelder vurderinger av strukturen og nivået på avgiftene, som er rettet mot eller berører luftfarten, inngår ikke de som en del av vurderingene som gjøres i forbindelse med FOT-anskaffelsene. Dette er problemstillinger som håndteres i de ordinære budsjettprosessene.

Forslag 4 – Billigere for forbrukerne

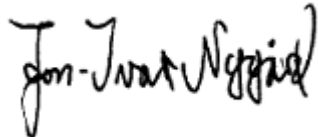
Luftfarten er av avgjørende betydning for å sikre befolkningen i hele landet tilgang til helsetjenester, utdanning og andre offentlige tjenester, effektive arbeidsreiser, privatreiser, muligheter for utvikling av reiselivsnæringen, og frakt av post og tidskritiske varer. Dette gjelder ikke minst i distriktene. Billettprisenivået er her et viktig element, jf. målet om geografisk bærekraft i Meld. St. 10 (2022–2023) omtalt under forslag 1.

Regjeringen har også i Hurdalsplattformen satt seg et mål om å sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene. I regjeringens luftfartstrategi, jf. Meld. St. 10 (2022–2023), viste vi videre til at regjeringen vil vurdere konkrete tiltak for å forbedre rutetilbudet i anskaffelsene av FOT-ruter fra 2024.

Dette er regjeringen nå på god vei til å følge opp. Regjeringen varslet, som nevnt tidligere, den 15. mars 2023 at nivået på maksimalprisene, full fleksibel én vei, skal halveres på FOT-rutene fra oppstart av neste avtaleperiode, 1. april 2024 for flyrutene betjent med fly, og 1. august 2024 for helikopterruten Værøy–Bodø. Dette vil redusere avstandskostnadene for både innbyggere og næringsliv. For å ta hensyn til en mulig vekst i etterspørselen vil kravene til setekapasitet økes der tallet på reisende er ventet å stige mest.

Jeg ser derfor ikke behov for å legge fram en sak for Stortinget der det vurderes hvordan flyrutene gjennom FOT-rutetilbudet kan gjøres billigere for forbrukerne. Regjeringen planlegger allerede for en betydelig styrking av det regionale flyrutetilbudet fra 2024, inkludert lavere billettpriser.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård