



STORTINGET

Innst. 333 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:158 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Guri Melby og Alfred Jens Bjørlo om bedre utnyttelse av FOT-ruter

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils

Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag om bedre utnyttelse av FOT-ruter. Komiteen viser også til statsrådets brev 27. mars i år, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen merker seg at intensjonen med forslaget er å effektivisere FOT-rutetilbudet slik at det reduserer reisetid og reiseutgifter for den enkelte, samt å skape insentiver for bedre klima- og miljøtilpasning av tilbudet. Komiteen merker seg også at forslagsstillerne ønsker Bardufoss lufthavn innlemmet i neste FOT-ruteavtale.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er glade for at forslagsstillerne fremhever den viktige rollen FOT-rutene og kortbanenettet i Norge har. Disse medlemmer viser til at regjeringen har varslet det største løftet i nyere tid på FOT-rutene, med satsing på økt kapasitet, flere avganger og halvering av maksimalpris.

Disse medlemmer viser til at regjeringens stortingsmelding om en bærekraftig og sikker luftfart allerede legger de store linjene for hvordan staten legger opp til en bærekraftig og fremtidsrettet luftfart, hvor også kortbanenettet inngår som en viktig del av kollektivtilbudet.

Disse medlemmer viser til at Forsvaret kjøper tjenester mellom Bardufoss lufthavn og Oslo lufthavn. Videre viser disse medlemmer til at EØS-avtalen

setter begrensninger i kjøp av FOT-ruter på strekninger der det er grunnlag for kommersiell drift. Disse medlemmer peker likevel på at det på enkeltstrekninger kan oppstå en situasjon hvor prisene blir unaturlig høye på grunn av enkelte aktører sitt behov for setekapasitet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti merker seg hvor viktig FOT-rutene er for distriktene, noe vi tydeliggjør gjennom våre merknader til Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart (jf. Innst. 301 S (2022–2023)). Disse medlemmer forutsetter at departementet innretter rutetilbudet så godt det lar seg gjøre i samråd med lokale høringsinstanser. Det er også departementet som bør vurdere om Bardufoss skal inkluderes i FOT-rutene.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at Norge er et geografisk langstrakt land, med relativt spredt bosetting. Dette er hovedgrunnen for at man er avhengig av at staten kompletterer flytilbudet der de kommersielle aktørene uteblir. Det skjer gjennom «forpliktelse til offentlig tjenesteytelse» (FOT), der det stilles krav til billettpris, kapasitet, frekvens, ruteføring og så videre.

Dette medlem mener rutetilbudet må opprettholdes og forbedres, samtidig som det bør vurderes hvordan man kan sikre ikke-kommersielle ruter med lavere priser enn i dag gjennom offentlige rutekjøp, der det ikke finnes gode alternativ til fly.

Dette medlem viser til at det statlige flyrutekjøpet i dag sikrer at det finnes et flyrutetilbud ved alle lufthavnene i Avinor-systemet, og alle lufthavnene i Nord-Norge har FOT-ruter – unntatt Bardufoss lufthavn. Bardufoss lufthavn ligger utenfor FOT-rutenettverket til tross for et stort omland i Midt-Troms og til tross for at indre Troms er et kjerneområde for Forsvaret med Hærens og Brigade Nord's ledelse lokalisert til Bardufoss. Luftforsvarets flygeskole og UiT Norges arktiske universitet benytter Bardufoss som campus for landets eneste offentlige pilotutdanning. Bardufoss videregående skole har landslinje for flyfag, med ekstra klasse for Forsvaret.

Dette medlem har merket seg at dagens tilbud ved Bardufoss lufthavn oppleves som utilstrekkelig og sterkt fordyrende for pasientreiser, næringslivet, privatreisende og i stor grad for Forsvarets personell. Bardufoss lufthavn har i dag kun flyruter etter anbud fra Forsvaret, og de går kun tur/retur Gardermoen. Skal man til steder som Trondheim, Bodø, Vesterålen eller Finnmark, må man først kjøres eller transporteres ut av Midt-Troms for å slippe omveien via Gardermoen. Forsvarets rute tilfredsstiller bare delvis Forsvarets behov og er ikke tilpasset næringsliv og innbyggere i Midt-Troms.

Dette medlem understreker at Bardufoss lufthavn drives av Forsvaret, noe som i seg selv er en lettelse for Avinor. Det kan likevel ikke være noe argument eller en logisk grunn til å holde Bardufoss utenfor FOT-rutenettet. Andøya lufthavn er sånn sett i samme situasjon som Bardufoss, men har FOT-ruter.

Dette medlem ønsker, i tråd med Meld. St. 10 (2022–2023), en rask innfasing av nullutslippsfly, slik at økt rutefrekvens ikke medfører utslippsøkning. I denne forbindelse viser dette medlem til Venstres merknader i Innst. 301 S (2022–2023) til Meld. St. 10 (2022–2023).

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innrette FOT-rutetilbudet bedre, slik at det reduserer omveier og senker reisetid og reiseutgifter til og fra landets lufthavner utenfor storbyene.»

«Stortinget ber regjeringen legge inn Bardufoss lufthavn i neste FOT-ruteavtale.»

«Stortinget ber regjeringen tilpasse kompensasjonsbeløp og avgiftsstruktur for å få til en bedre miljø- og klimamessig innretning av FOT-ruter.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en sak der det vurderes hvordan flyrutene gjennom FOT-rutetilbudet kan gjøres billigere for forbrukerne.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Venstre:

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.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge inn Bardufoss lufthavn i neste FOT-ruteavtale.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen tilpasse kompensasjonsbeløp og avgiftsstruktur for å få til en bedre miljø- og klimamessig innretning av FOT-ruter.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en sak der det vurderes hvordan flyrutene gjennom FOT-rutetilbudet kan gjøres billigere for forbrukerne.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:158 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Guri Melby og Alfred Jens Bjørlo om bedre utnyttelse av FOT-ruter – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. mai 2023

Erling Sande

leder

Geir Adelsten Iversen

ordfører



**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 kommunikasjonskomité 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 kommunikasjonskomitéen 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 ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

[Høring - Ny konkurranse om regionale ruteflyginger 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

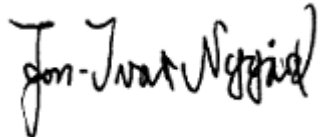
Luftfarten er av avgjørende betydning for å sikre befolkningen i hele landet tilgang til helsetjenester, utdanning og andre offentlige tjenester, effektive arbeidsreiser, privatreiser, muligheter for utvikling av reiselivsnæringen, og frakt av post og tidskriske varer. Dette gjelder ikke minst i distriktene. 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 style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

