



Kinn kommune

Luftfartsutfordringar i eit regionalt perspektiv

Kommunedirektør Øyvind Bang-Olsen
September 2026

1. Forord

Utgreiinga er utarbeidd på bakgrunn av den usikkerheita som framlegget til anbod på flyruter i kortbanenettet i Sør-Noreg skapte.

Sjølv om Stortinget stoppa anbodet og bad om at endringane vart reverserte, viser prosessen korleis brå endringar kan skape behov for å vurdere tilpassingar, risiko og drivkrefter knytte til regionale lufthamner og ruteutvikling.

Når ein reiser slike problemstillingar, er det også viktig å sjå lufthamnpolitikken som ein integrert del av den samla samferdselspolitikken. Dette gjeld mellom anna tilbringarsystem som hurtigbåt, men òg vegutbetringar som verkar regionforstørrande og styrkjer tilgangen til arbeidsmarknader og tenester.

For ein region med mindre byar og tettstader kan ei arbeidsdeling av oppgåver og tenester innanfor ein fleirkjerna senterstruktur bidra til utvikling og skape rom for betre løysingar.

Med fallande nasjonalinntekter og aukande press på både offentlege og private tenester må vi vere merksame på dei utfordringane som kjem. Luftfarten vil, på lik linje med andre sektorar, måtte tilpasse seg strengare krav til låg- og nullutsleppsløysingar.



Disposisjon

1. Innleiing
2. Samandrag
3. Statleg flyrutepolitikk og rutekjøp
4. Trafikkmønster og trafikkvolum
5. Influensområde og funksjon for lufthamna
6. Lågutslepp- og nullutsleppskrav
7. Levetidsutfordringar for på fly det regionale nettet
8. Fysiske krav til lufthamner
9. Lufthamnutbyggingar nasjonalt
10. Lufthamnutbyggingar lokalt
11. Samanhengande regionale rutesystem – båt, fly, buss
12. Økonomisk oversikt over FOT Ordninga
13. Kostnader ved å drive flyplass
14. Inkludering av Bergen i FOT-programmet frå Florø
15. Samfunnsøkonomiske vurderingar

1. Innleiing

For både mellomstore og mindre byregionar har lufthamnene positive verknader på folketalsutvikling og næringsdanning. Flytransport er særleg viktig i Noreg på grunn av lange avstandar og avgrensa alternative transportformer. Det er vanskeleg å sjå føre seg eit moderne samfunn utan luftfart, ikkje minst for næringar som reiseliv, petroleumsverksemd og annan eksportretta aktivitet. Den geografiske arbeidsdelinga i Noreg er i stor grad basert på eit velfungerande luftfartstilbod. Luftfart kan difor også sjåast som ein katalysator for næringsutvikling (TØI, Luftfartens samfunnsnytte, 2005).

Sjølv om flyplassane på Vestlandet i hovudsak vart etablerte for om lag 50 år sidan, har influensområda deira endra seg relativt lite. Utviklinga av bu- og arbeidsmarknadsregionar er eit viktig rammevilkår både for næringslivet og for innbyggjarane. Samferdselssystemet i regionen har framleis manglar som avgrensar regional integrasjon og regionforstørring. Dei ytre og indre delane av Sunnfjord, Sogn og Nordfjord er i avgrensa grad knytte saman, og det same gjeld sambanda mot Sunnmøre og dei sørlege delane av Vestland.

Vår regionen manglar i stor grad samanhengande og effektive transportkorridorar, både på veg og sjø. Dei regionale hurtigbåtsambanda er i liten grad utforma for å understøtte regionforstørring, men er primært utvikla for å dekkje avgrensa lokale transportbehov og enkeltreiser. Både stamvegnettet og fylkesvegnettet i vår del av landet har framleis betydelege manglar. Prosjekta som er omtala i Regional transportplan for Vestland og Nasjonal transportplan, er i avgrensa grad konkretiserte for vår region.

Fleire større samferdselsprosjekt er planlagde i områda rundt oss. Mellom anna vil investeringane i E39 og Møreaksen bidra til vesentleg kortare reisetider mellom sentrale bu- og arbeidsmarknadsregionar på Nordvestlandet. Tilsvarande vil Hordfast redusere reisetida mellom mellom anna Bømlo, Stord, Fitjar og Bergen. Utbetringar på E16 mellom Voss og Bergen har på same måte styrkt integrasjonen i Bergensregionen. Nord i landet har diskusjonane om nye vegløysingar på E10 mellom anna vore knytte til kortare reiseavstand til Evenes for delar av Lofoten, Vesterålen og Harstad-regionen.

På FOT-rutene frakta flyselskapa om lag 1,2 millionar passasjerar i 2024. Avinor dekkjer underskot og kapitalkostnader ved dei regionale lufthamnene gjennom ei ordning der lønsame lufthamner bidreg til finansiering av mindre lønsame delar av nettet. Til samanlikning kjøper staten rutetenester frå togselskapa for 5,7 mrd. Kr, og i statsbudsjettet for 2025 er det sett av ytterlegare 16 mrd. kr til drift av jernbane. Nasjonal Transportplan skisserer investeringar i på 437 mrd. på jernbana. Investeringane i dei regionale lufthamnene er marginale.

Kostnadene ved statleg kjøp av flyruter på kortbanenettet kosta kvar innbyggjar 429,- kr. pr. år, og togselskapa mottok 1.036,- kr. pr. år pr innbyggjar i støtte. For både mellomstore og små byregionar har flyplass positive impulsar på folketalsutvikling og næringsdanning. Utover dette kostar det kring 1 mrd. å drive kortbanenettet, men også nokre av dei større landsdellufthavnene har underdekning. Avinor dekkjer underskotta på lufthavnene med overskott frå eit par flyplassar. Drift og vedlikehald av nettet inneber kostnader, men dei mindre lufthamnene framstår i stor grad som effektive og tilpassa lokale transportbehov. Dagens struktur byggjer dessutan på investeringar som alt er gjennomførte.

Lufthavene og FOT-kjøp dekkjer også nødvendige transportbehov med releativt liten ressursinnsats. Samstundes står luftfarten framfor store endringar. Utfasing av dagens flytypar, innfasing av låg- og nullutsleppsløysingar og auka krav til kostnadseffektiv ressursbruk vil påverke utviklinga i åra som kjem. For regionar som er avhengige av luftfart, kan det difor vere grunn til å drøfte korleis desse endringane kan påverke både lufthamnstrukturen og det framtidige rutetilbodet. Samstundes ser vi ein tendens til at passasjerveksten i aukande grad kjem ved dei største lufthamnene, medan trafikken ved dei mindre flyplassane veks meir moderat.

2. Samandrag

Rapporten er utarbeidd for å gje ei oversikt over luftfartspolitikken, med særleg vekt på utviklinga av flytilbodet og lufthamna i Florø. Dei næraste fire åra er det venta at flytilbodet i hovudsak vil halde fram på dagens nivå. Stortinget har vedteke å vidareføre dagens kjøp av flyruter (FOT-ruter) i den komande avtaleperioden. For perioden etter 2030 framstår utviklinga som meir usikker, særleg etter 2035. For flyplassane på kortbanenettet er dagens flytype, Dash 8-100, på veg ut av marknaden, trass i tiltak for å forlenge levetida. Gjennomgangen av tilgjengelege utgreiingar viser at det i dag ikkje finst flyprodusentar med konkrete program for utvikling av nye flytypar som fullt ut kan erstatte dagens fly på kortbanenettet med den teknologien som er kommersielt tilgjengeleg. Avinor legg til grunn at flyplassane i tidlegare Sogn og Fjordane i liten grad kan utvidast av operative omsyn, med unntak av Florø lufthamn.

Gjennomgangen av dokument innan luftfartspolitikk viser at det er ei klar forventning om at nye fly med låg- eller nullutsleppsløysingar på sikt vil erstatte Dash 8-100-flåten. Det er likevel erkjent at batteriteknologien ikkje er moden for flygingar over 150 km, ein ventar at teknologiutviklinga vil føre fram til alternative løysingar, til dømes hybridteknologi. EU stiller dessutan krav om gradvis auka bruk av berekraftige og utsleppsfrie drivstoff. Dette kan skje både gjennom bruk av eksisterande flymateriell og gjennom utvikling av nye flytypar med lågare energiforbruk. Ut frå dagens kunnskapsgrunnlag er det derfor rimeleg å leggje til grunn at det over tid vil bli utvikla flymateriell som kan betene regionen, og som støttar opp under målet om utsleppsfri luftfart innan 2050.

Florø lufthamn kan ta imot andre flytypar enn dei som nyttar dei fleste flyplassane på kortbanenettet. Dette aukar sannsynet for at lufthamna kan oppretthalde eit tilfredsstillande rutetilbod også etter 2035. Lufthamna har i dag ein viktig nasjonal knutepunktfunksjon for persontransport, redningsteneste og offshoreverksemd. Sjølv om det kan sjå ut til at det er mogleg å oppnå større samfunnsøkonomisk gevinst gjennom ei sterkare samling av flytilbodet i regionen, og eventuelt nytte delar av innsparingane til andre samferdselsføremål, til dømes vegprosjekt som styrkjer regionforstørring, vil det vere krevjande å oppnå semje om slike løysingar. Samfunnsnyten ved færre flyplassar blir redusert som følge av lengre reiseveg for mange brukarar. Dersom flytilbodet blir samla på færre flyplassar utan tilsvarende effektive veginvesteringar, må ein rekne med at passasjerane i større grad vil nytte andre kortbaneflyplassar eller Bergen lufthamn. Ei større utviding av Florø lufthamn for å kunne ta imot mindre jetfly vil kunne redusere reisetida til Oslo med om lag 20 minutt. Samfunnsnyten av ei slik løysing blir lågare grunna store investeringar i flyplassutviding. Arealmessig kan ei utviding vere mogleg, men ein må då jobbe med planprosessar og finansiering. Rapporten viser til tilsvarende prosessar på Helgeland, i Lofoten og i Hammerfest-regionen. Det kan vere aktuelt å vurdere meir avgrensa tiltak som legg til rette for flytypar med 70 til 80 passasjerar.

På kort sikt bør innsatsen vere retta mot å oppretthalde eit tilfredsstillande rutetilbod. Det er viktig å sikre at næringslivet har gode flytilbod, og at innbyggjarane framleis har tilgang til spesialiserte tenester gjennom ordinære dagsreiser. Det er òg viktig å arbeide for ei gjennomgåande hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund som del av utviklinga rundt Stad skipstunnel. Vidare bør ein arbeide for å styrkje konkurransen om FOT-rutene og leggje til rette for fleire aktørar i marknaden. Det bør òg jobbast for at Bergen kan inkludrast i FOT-ordninga.

3. Statleg flyrutepolitikk og rutekjøp

Gjennom ordninga med kjøp av flyruter under forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) skal staten sikre eit flytilbod frå dei regionale lufthamnene. Føremålet er å gi distrikta tilgang til hovudkontor, hovudstadsfunksjonar og andre sentrale tenester. Eit viktig mål er òg at innbyggjarane skal kunne nå landsdelssentra og få tilgang til viktige private tilbod og spesialiserte tenester innan helse og utdanning. Det er utfordrande at næringslivets behov for flyfrekvens ikkje er tydeleg synleg som kriterium for staten sine rutekjøp. Samstundes kan det framstå som noko vilkårleg kva føresetnader som blir lagde til grunn ved utforming av FOT kjøpa, mellom anna ved at innbyggjarar i ulike influensområde ikkje blir handsama likt trass i like behov for flytilbod.

Florø lufthamn har fått auka betydning etter at Forsvaret har etablert redningshelikopterteneste, og personelltransport knytt til vedlikehald av delar av Sjøforsvarets flåte skal skje frå Florø.

På grunn av auka kostnader ved rutekjøpa la regjeringa til grunn effektivisering gjennom redusert frekvens og høgare setefaktor i anbodsperioden 2027–2031 i Sør-Noreg. Anbudet som vart sendt ut, vart stansa av Stortinget våren 2026.

I dag nyttar Widerøe ulike variantar av Dash-fly, med kapasitet på inntil 39 passasjerar på kortbanenettet. Dette er turbopropfly som kan operere på lufthamner med rullebaner ned mot 800 meter. Dei eldste flya nærmar seg slutten av levetida, og det finst i dag få direkte alternativ til dei minste flytypane (Civia 4, 2025).

Andre flyprodusentar har vurdert å utvikle fly for kortbanenettet. Samferdselsdepartementet gjennomførte for ei tid tilbake ei kartlegging blant 24 flyselskap for å skape interesse for trafikk på kortbanenettet, utan at fleire aktørar melde seg. Det har lenge vore venta at dei minste Dash 8-100-flya med 37–39 seter skulle fasast ut i perioden 2025–2030. Widerøe har no inngått avtale om å forlenge levetida til desse flya. Andre kommersielt tilgjengelege flytypar for regional trafikk krev som regel rullebaner på om lag 1 200 meter eller meir. Fleire produsentar har vurdert nye flytypar for kortbanenettet, men har lagt planane bort grunna avgrensa etterspurnad.

Avinor har peikt på at få av lufthamnene på kortbanenettet kan utvidast til å ta imot større fly som krev lengre rullebaner. Avgrensa operativ kapasitet, tekniske forhold og topografi gjer at ei slik utvikling mange stader er lite realistisk. For Florø er situasjonen annleis. Rullebana er i dag 1 200 meter lang, noko som gjer det mogleg å operere ATR-fly med inntil 50 passasjerar. Lufthamna kan òg ta imot noko større fly i særskilde tilfelle. Fleire produsentar tilbyr regionale jetfly med rundt 70 passasjerar, men desse krev lengre rullebane enn Florø har i dag. Det bør derfor vurderast om tiltak kan gjere det mogleg å ta imot større fly med 70–80 seter.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterte regjeringa midlar til raskare innfasing av null- og lågutsleppsluftfart. På denne bakgrunnen har Avinor og Luftfartstilsynet etablert Noreg som internasjonal testarena for slik teknologi. Dersom innføringa av null- og lågutsleppsfly blir forseinka, kan det oppstå utfordringar med tilgjengelege fly til kortbanenettet. Vi er usikre på om at rullebanelengda på kortbanenettet (800 m) vil vere eit hinder for desse flytypane, t.d. aukar batteri/hybridteknologi vekta som også kan utfordre rullebanelengde.

4. Trafikkmønster og trafikkvolum

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BERLEVAG LUFTHAVN	14 045	9 389	12 336	13 843	13 723	14 744	14 489
BÅTSFJORD LUFTHAVN	26 476	19 847	26 659	25 620	29 249	20 803	18 891
BRØNNØYSUND LUFTHAVN	131 208	93 424	100 583	128 032	125 286	128 080	144 832
HASVIK LUFTHAVN	26 584	20 210	24 697	28 393	28 450	17 385	18 555
FØRDE LUFTHAVN	83 306	34 078	40 095	64 026	68 618	75 524	82 922
FLORØ LUFTHAVN	155 382	114 076	118 968	150 339	156 984	141 130	131 398
HAMMERFEST LUFTHAVN	148 787	110 339	154 795	155 493	132 508	150 966	191 203
ØRSTA VOLDAL LUFTHAVN	109 060	58 337	72 121	103 418	97 486	141 705	160 135
HONNINGSVAG LUFTHAVN	26 158	15 758	20 630	23 728	24 498	18 166	19 613
LEKNES LUFTHAVN	131 105	86 038	82 495	104 890	112 837	133 992	164 150
MEHAMN LUFTHAVN	23 261	17 408	23 044	26 154	26 230	17 289	17 372
MOSJØEN LUFTHAVN	69 055	42 593	58 219	65 569	71 223	67 434	74 639
NAMSOS LUFTHAVN	43 974	23 016	29 917	37 656	27 002	28 276	32 270
MO I RANA LUFTHAVN	106 316	57 524	80 121	110 118	113 577	93 876	112 417
RØROS LUFTHAVN	26 256	15 532	6 227	13 950	17 770	18 190	18 510
RØST LUFTHAVN	14 598	9 645	9 912	12 087	10 680	12 954	11 441
RØRVIK LUFTHAVN	42 553	29 248	33 770	48 039	40 478	44 436	43 626
SANDANE LUFTHAVN	41 353	21 206	26 638	40 240	45 362	47 352	49 922
SOGNDAL LUFTHAVN	81 682	55 526	62 099	88 961	93 254	90 792	88 923
STOKMARKNES LUFTHAVN	103 028	55 017	83 485	111 177	115 301	115 743	126 986
SANDNESSJØEN LUFTHAVN	73 391	51 028	57 046	69 455	73 026	76 677	90 814
SØRKJOSEN LUFTHAVN	21 176	13 590	17 940	18 745	19 005	13 321	12 620
SVOLVÆR LUFTHAVN	94 498	50 721	66 474	89 927	94 543	103 819	118 993
VARDØ LUFTHAVN	100 992	17 309	24 869	27 683	29 160	22 860	25 397
VADSØ LUFTHAVN	29 724	72 750	86 914	100 645	97 803	79 306	80 540
VÆRØY LUFTHAVN	8 372	6 255	7 231	7 171	8 031	7 588	9 092

Florø lufthamn er den største regionale lufthamna i Vestland fylke.

Alle lufthamnene opplevde ein nedgang i passasjertala under pandemien, men har seinare henta seg inn att. Ørsta/Volda lufthamn har fått ein passasjervekst om lag tilsvarende trafikkreduksjonen ved Ålesund lufthamn etter prisendringane regjeringa la opp til i 2024.

I 2016 vart Florø lufthamn kommersialisert då lufthamna fall ut av FOT-ordninga. Dette førte til vesentleg høgare billettprisar, færre avgangar og ein reduksjon på om lag 35 000 passasjerar. Trafikktala er også påverka av offshoretrafikken. Ei ulykke i 2024 førte til mangel på helikopter, noko som reduserte trafikken ved lufthamna med om lag 20 000 passasjerar. Trafikken er no på veg opp att.

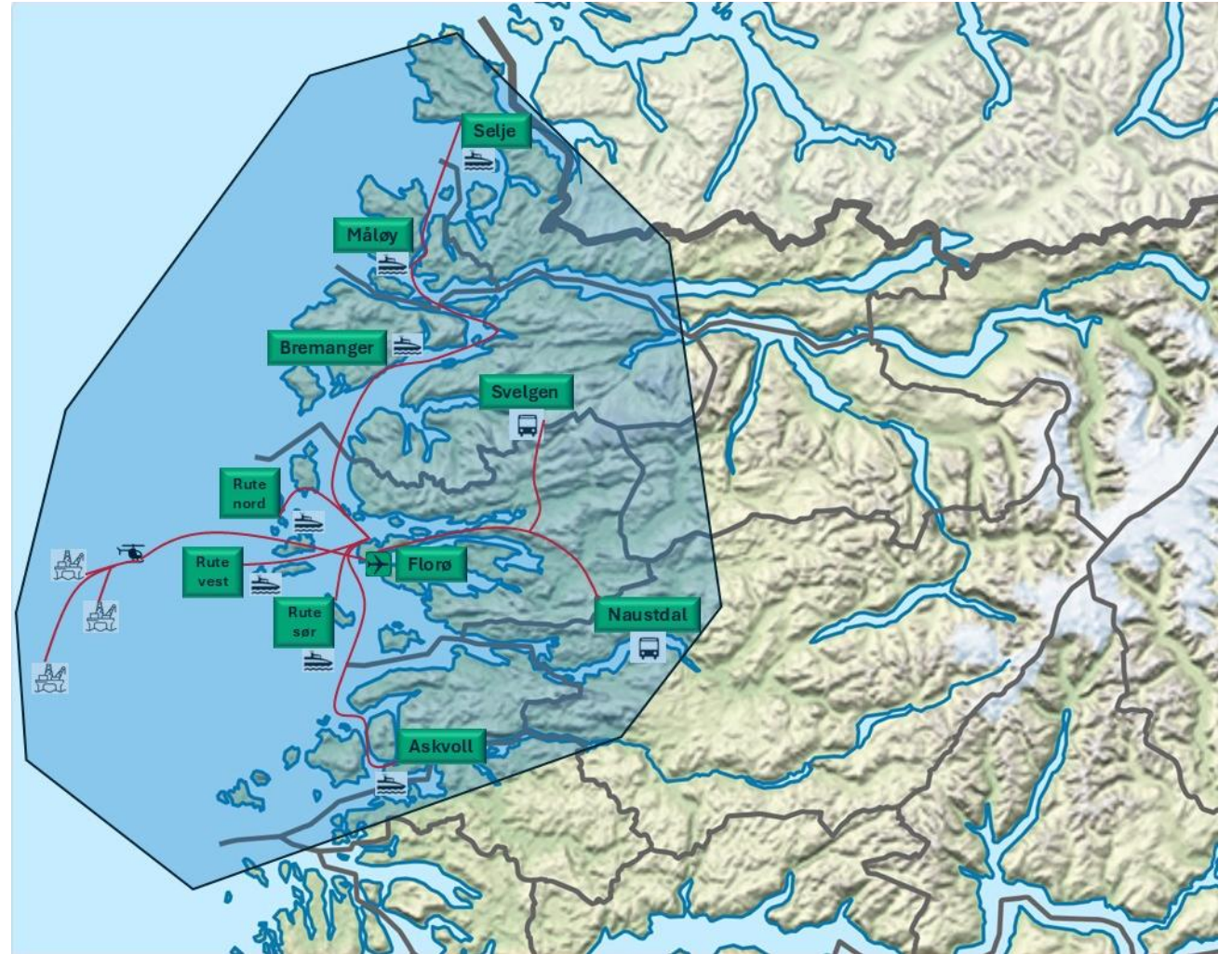
Slike endringar i passasjertala gir lågare utnytting av lufthamna og færre passasjerar per flyging. Tilfeldige variasjonar kan dermed få store utslag og medføre risiko for rutekutt i framtidige anbodsrundar, slik ein opplevde våren 2026.

5.0 Influensområde og hub for lufttransport

Influensområdet omfattar dei innbyggjarane som har Florø lufthamn som næraste flyplass målt i reisetid. I offisielle dokument er dette avgrensa til dei tidlegare kommunane Flora og Bremanger.

Avgrensinga tek ikkje omsyn til at båttransport er ein viktig del av tilkomsten til lufthamna. For delar av Sunnfjord er Florø lufthamn det mest tilgjengelege alternativet, og med effektive, mindre flybussar kan ein redusere negative reisetidssavik. Transportbehovet til offshoreinstallasjonane i Nordsjøen er i dag heller ikkje blir teke med i kriterier for FOT-ruter. Dette gir eit ufullstendig bilete av det samla transportbehovet ved lufthavna.

Florø lufthamn er, på same måte som Hammerfest og Brønnøysund, sterkt næringslivsdriven. Mannskapsbyte innan maritime næringar og rotasjonstrafikk til offshoreverksemda utgjer ein viktig del av trafikkgrunnlaget for lufthamna. Med Sjøforsvaret til stades i Florø gjer dette også sivilt luftfartstilbod viktigare.



5.1 Influensområde og hub for lufttransport

Base for 330-skvadronen og helikoptertrafikk til oljeinstallasjonane i Nordsjøen (Tampen-feltet).

Eit geografisk og beredskapsmessig knutepunkt grunna lokaliseringa og breidda i tenestetilbodet.

Etableringa av Forsvaret sine aktivitetar har styrkt lufthamna si betyding i eit nasjonalt tryggleiks- og beredskapsperspektiv.

Lufthamna er også viktig for personelltransport knytt til vedlikehald av Sjøforsvarets fartøy, offshoreverksemd, fiskeri og havbruk.



6. Lågutslepp- og nullutsleppskrav

Luftfarten har redusert utslepp gjennom betre teknologi, men det er naudsynt med nye fossilfrie løysningar for å nå målet om å vere fossilfri innan 2050

Tiltak for å redusere utsleppa frå luftfarten

Luftfarten står for ein vesentleg del av klimagassutsleppa frå transportsektoren. Samstundes er flytransport ein nødvendig del av transportsystemet, særleg i eit langstrakt land som Noreg. For å redusere utsleppa blir det arbeidd med fleire ulike tiltak.

Økonomiske verkemiddel

Eit av dei viktigaste verkemidla er økonomiske insentiv. Luftfarten er omfatta av kvotesystema EU ETS og CORSIA, i tillegg til CO₂-avgift og flypassasjeravgift. Desse ordningane aukar kostnaden ved utslepp og skal stimulere flyselskapa til å ta i bruk meir klimavenlege løysingar. Samstundes må avgiftene utformast slik at dei tek omsyn til dei særlege transportbehova i Noreg og sikrar ei berekraftig luftfartsnæring.

Berekraftig flydrivstoff (SAF)

Berekraftig flydrivstoff (SAF, Sustainable Aviation Fuel) blir rekna som eitt av dei viktigaste tiltaka for å redusere utsleppa frå luftfarten. Dagens flyflåte vil truleg vere i bruk i fleire tiår framover, også etter 2050. Ved å erstatte delar av det fossile drivstoffet med SAF kan utsleppa reduserast utan at flya må bytast ut. Gjennom europeisk regelverk blir det innført gradvis aukande krav til innblanding av SAF ved lufthamner. Kravet startar på 2 prosent i 2025 og skal gradvis aukast til 70 prosent innan 2050. Regelverket omfattar òg eigne delkrav for syntetiske drivstoff, og skal bidra til auka produksjon og meir føreseielege investeringsvilkår.

Noreg var det første landet i verda som innførte omsetjingskrav for berekraftig flydrivstoff. Sjølv om alt SAF framleis blir importert, har Noreg gode føresetnader for framtidig produksjon av både biodrivstoff og elektrodrivstoff.

Meir effektiv bruk av luftrommet

Betre utnytting av luftrommet kan gi betydelege utsleppsreduksjonar. Meir direkte flyruter, bruk av satellittnavigasjon og meir effektiv flytrafikkstyring reduserer både flytid og drivstofforbruk. Oslo lufthamn blir rekna som ei av dei mest effektive lufthamnene i Europa, og ytterlegare forbetringar kan gi vesentlege utsleppskutt.

Null- og lågutsleppsfly

På lengre sikt blir det utvikla nye flytypar med langt lågare utslepp. Utviklinga skjer hovudsakleg innan tre teknologiar: heilelektriske fly, hybridelektriske fly og hydrogenfly. Elektriske fly eignar seg best på korte ruter, medan hydrogen- og hybridløysingar kan bli aktuelle på lengre flygingar. Før desse teknologiane kan takast i bruk i stor skala, må det byggjast ny infrastruktur, utviklast nytt regelverk og sikrast tilstrekkeleg tilgang på fornybar energi. Dersom utviklinga går som venta, kan null- og lågutsleppsfly bli ein sentral del av framtidens luftfart. (Avinor, rapport mai, 2023)

I perioden september 2025 til januar 2026 vart det gjennomført testflygingar med elektriske fly mellom Stavanger og Bergen. Prosjektet viser at elektriske fly kan bli ein viktig del av framtidens luftfart.

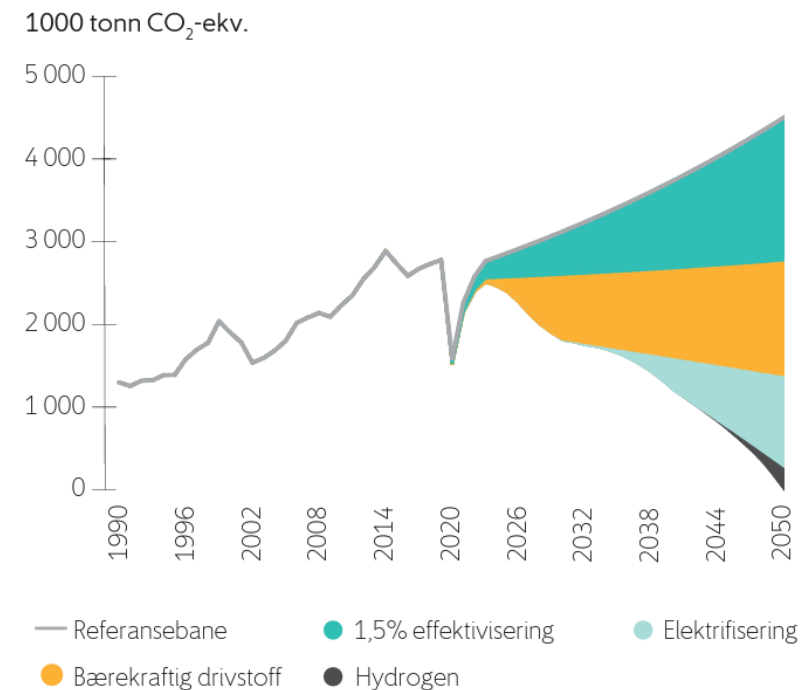
Testane har gitt verdifull erfaring med drift av elektriske fly under norske forhold og bidreg til utvikling av teknologi, infrastruktur og regelverk for nullutsleppsluftfart.

Sjølv om teknologien framleis er under utvikling, viser resultata at elektriske fly har stort potensial på korte regionale flyruter. Prosjektet er gjennomført i samarbeid mellom Avinor, Luftfartstilsynet, Bristow Norway og flyprodusenten BETA Technologies.

Flyginga tok om lag 55 minutt, og flystrekninga på rundt 160 kilometer ligg godt innanfor flyet si rekkevidde. Under testperioden vart det simulert fraktoppdrag for å undersøkje korleis elektriske fly fungerer i praktisk drift, utan transport av reelt gods.

På kort sikt vil berekraftig flydrivstoff (SAF) vere det viktigaste tiltaket for å redusere utsleppa frå luftfarten. På lengre sikt er det venta at elektriske fly, hydrogenfly og andre lågutsleppsløysingar vil få aukande betydning.

Elektriske fly, hydrogenfly og produksjon av berekraftig flydrivstoff er framleis dyrare enn tradisjonelle løysingar. Med dagens batteriteknologi er det ikkje realistisk å etablere batterielektriske flyruter over lengre avstandar, særleg ikkje på strekningar over 200 kilometer eller for fly med meir enn 19 passasjerar. Dette gjer at elektriske fly først og fremst vil vere aktuelle på dei kortaste regionale rutene.



7. Levetidsutfordringar for på fly det regionale nettet

Dash 8-100/200 med 39 sete har avgrensa levetid og er venta å bli fasa ut i perioden 2035–2040. Når desse flya går ut av drift, finst det i dag ingen flytypar med meir enn 19 sete som kan operere på rullebaner med lengd på 800–900 meter. 19 lokale lufthamner har rullebaner på 800–900 meter og kan i liten grad utvidast. For fleire av dei vil ei utviding anten vere teknisk vanskeleg eller gi avgrensa operativ og marknadsmessig gevinst. Det regionale rutenettet i Noreg er eitt av dei mest omfattande i Europa. Marknaden er delt mellom kommersielle ruter med fri konkurranse og ruter omfatta av ordninga med forplikting til offentleg tenesteyting (FOT). Widerøe opererer størstedelen av FOT-rutene, medan enkelte samband blir trafikkerte av Danish Air Transport (DAT).

Noreg har 21 lufthamner med rullebaner kortare enn 1 200 meter, ofte omtala som kortbanenettet. Desse lufthamnene er ein del av FOT-systemet, og rutene blir i hovudsak opererte med Dash 8-100/200 med 39 seter. Florø, Sandnessjøen og Brønnøysund har rullebaner på 1199 meter.

Dash 8-100/200 er i dag den einaste flytypen med meir enn 30 sete og trykkabin som kan operere på rullebaner under 1 200 meter utan vesentlege avgrensingar i last eller rekkevidd. Flytypen vart introdusert på midten av 1980-talet og er ikkje lenger i produksjon. Widerøe har gjennomført tiltak som kan forlenge levetida til flyflåten, og selskapet opplyser at flya kan operere opptil 160 000 flytimar, mot opphavleg om lag 80 000.

Embraer og Bombardier produserer regionale jetfly som blir nytta på korte og mellomlange ruter. Desse flya har tilsvarende marsjfart som større jetfly, men krev normalt rullebaner på rundt 1 500 meter.

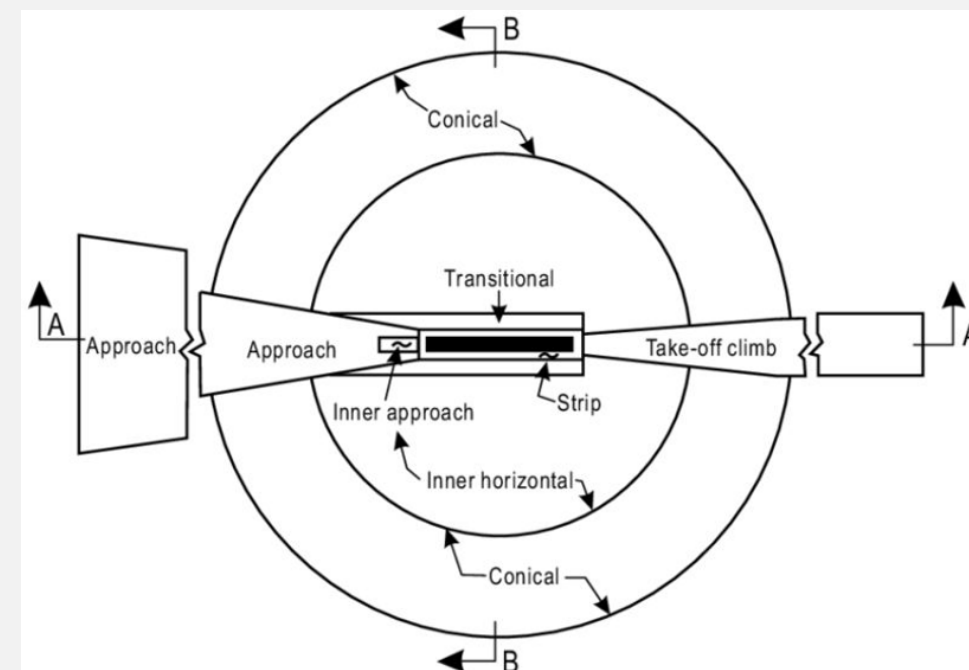
Det finst òg turbopropfly som ATR 42 og ATR 72, som kan operere på kortare rullebaner enn regionale jetfly. Utviklinga innan regionale flytypar gir moglegheit for eit betre flytilbod med fleire direkteruter, også på stader der det ikkje er realistisk eller lønsamt å byggje rullebaner på 2 000 meter.

Embraer-fly blir nytta av fleire flyselskap, mellom anna KLM og Widerøe. Når fleire aktørar opererer same flytype, kan det bidra til auka konkurranse og lågare etableringsbarrierar. Sjølv i marknader der det berre er grunnlag for éin operatør om gongen, kan moglegheita for ny konkurranse bidra til lågare prisar og eit betre tilbod.

Dersom det ikkje kjem ein eigna arvtakar til Dash 8-100/200 i løpet av dei neste 10 åra, kan det bli nødvendig å vurdere endringar i flyplasstrukturen. Eit alternativ kan vere færre lufthamner med lengre rullebaner, opp mot 1 500 meter. Dette kan gi eit meir effektivt, robust og konkurransedyktig flytilbod. Analysane i denne rapporten viser at flyselskapa kan oppnå betre kapasitetsutnytting dersom Bergen blir inkludert i FOT-ordninga. Samstundes vil dette ikkje nødvendigvis auke kostnadene for staten. Tvert om kan ei slik løysing gi eit betre og rimelegare tilbod for innbyggjarane, samtidig som kostnadene ved statlege rutekjøp blir reduserte.

8. Fysiske krav til lufthamner

	Mindre enn 1200 m	Mellom 1200 m. og 1800 m.	Over 1800 m.
Rullebanebredde	18-23m	30 m	60 m
Sikkerhetssone (rundt rullebana)	150 m, men 80 m. planert	300 m, 150 m. planert	300 m, 150 m. planert
Innflygingsflate	Inntil 2500 m	15000 m	15000 m
Utflygingsflate	1650 m	15000 m	15000 m
Indre horisontal flate	Sirkel 2000 m til 3500 m 45 m. over rullebana sin kote	Sirkel 4000 m 45 m. over rullebana sin kote	4000 m 45 m. over rullebana sin kote
Ytre horisontal flate		Sirkel utanfor indre horisontal 1100 m. stigande 2%	Sirkel utanfor indre horisontal 1100 m. stigande 2%



Innflygingsflate: Flaten starter i en spesifisert avstand etter terskelen (threshold) og skråner oppover og utover.

Utflygingsflate: Ein tilsvarande skrånande flate i avgangsretningen, med ein typisk stigningsgradient på 2 % som strekker seg fleire kilometer utover.

Indre horisontal flate: Ein flat sirkel i luften som gir rom for visuell sirkling før landing. Høgden blir målt fra rullebana som referansepunkt. Høyde over flyplassen: 45 meter for alle rullebanelengde

Ytre horisontal flate – område utanfor indre flate, sirkel med 2% stigning til 1100-1200 m utover indre flate

Kjelde: Forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2) og Forskrift om utforming av små flyplasser (BSL E 3-3)

9. Lufthamnutbyggingar nasjonalt

Helgeland

Helgeland har fire regionale lufthamner: Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. Flytilbodet består hovudsakleg av ruter til Bodø og Trondheim, medan talet på direkteruter til Oslo er avgrensa. Mange reisande frå Mosjøen og Mo i Rana vel å reise via Bodø eller Trondheim fordi dette ofte gir lågare prisar og fleire moglegheiter for vidare reiser. Denne såkalla lekkasjetrafikken utgjer om lag ein tredel av flyreisene frå desse områda. Ny lufthamn i Mo i Rana er under bygging med ei rullebane på 2 200 meter. Utbygginga har ei kostnadsramme på om lag 5 milliardar kroner og er finansiert over statsbudsjettet. Rana kommune skal bidra med inntil 450 millionar kroner, medan næringslivet skal bidra med 150 millionar kroner. Lufthamna er planlagd ferdigstilt neste år. Per i dag er det ikkje gjort vedtak om endringar i flyplasstrukturen på Helgeland. Trafikkgrunnlaget ved dagens lufthamn i Mo i Rana er lågare enn ved Florø lufthamn. Reguleringsplanen for den nye lufthamna omfattar eit område på om lag 1,5 km².

Hammerfest

Auka offshoreaktivitet og utfordrande vêrforhold ved dagens flyplass har ført til vurderingar av ny lufthamn i Hammerfest. På grunn av svak samfunnsnytte har Avinor ikkje tilrådd ei slik utbygging. Ei mogleg løysing er å utvide den eksisterande rullebana til 1 199 meter.

Lofoten, Vesterålen, Ofoten og Hålogaland

Det har over lang tid vore arbeidd med samordning og mogleg omstrukturering av flyplasstilbodet i regionen, mellom anna for lufthamnene på Stokmarknes, Leknes og Svolvær. Ei ny storflyplassløysing har vore vurdert og lokalisert, men planane er lagde bort på grunn av vêrforholda. Vågan kommune arbeider i staden for å forlenge rullebana ved Leknes lufthamn til 1 199 meter. Dette vil kunne opne for fleire og større flytypar i regionen. Samferdselsministeren har peikt på at ei slik utbygging må finansierast over statsbudsjettet og prioriterast gjennom Nasjonal transportplan. Prosjektet E10/rv. 85 vil binde saman Harstad-regionen, Vesterålen og Lofoten betre. Ei viktig følgje av dette er kortare reisetid til lufthamnene i regionen. Narvik lufthamn vart lagd ned etter utbygging av E6, E10 og Hålogalandsbrua, som reduserte reisetida mellom Narvik og Evenes lufthamn vesentleg.



10. Mogleg lufthamnutviding i Florø

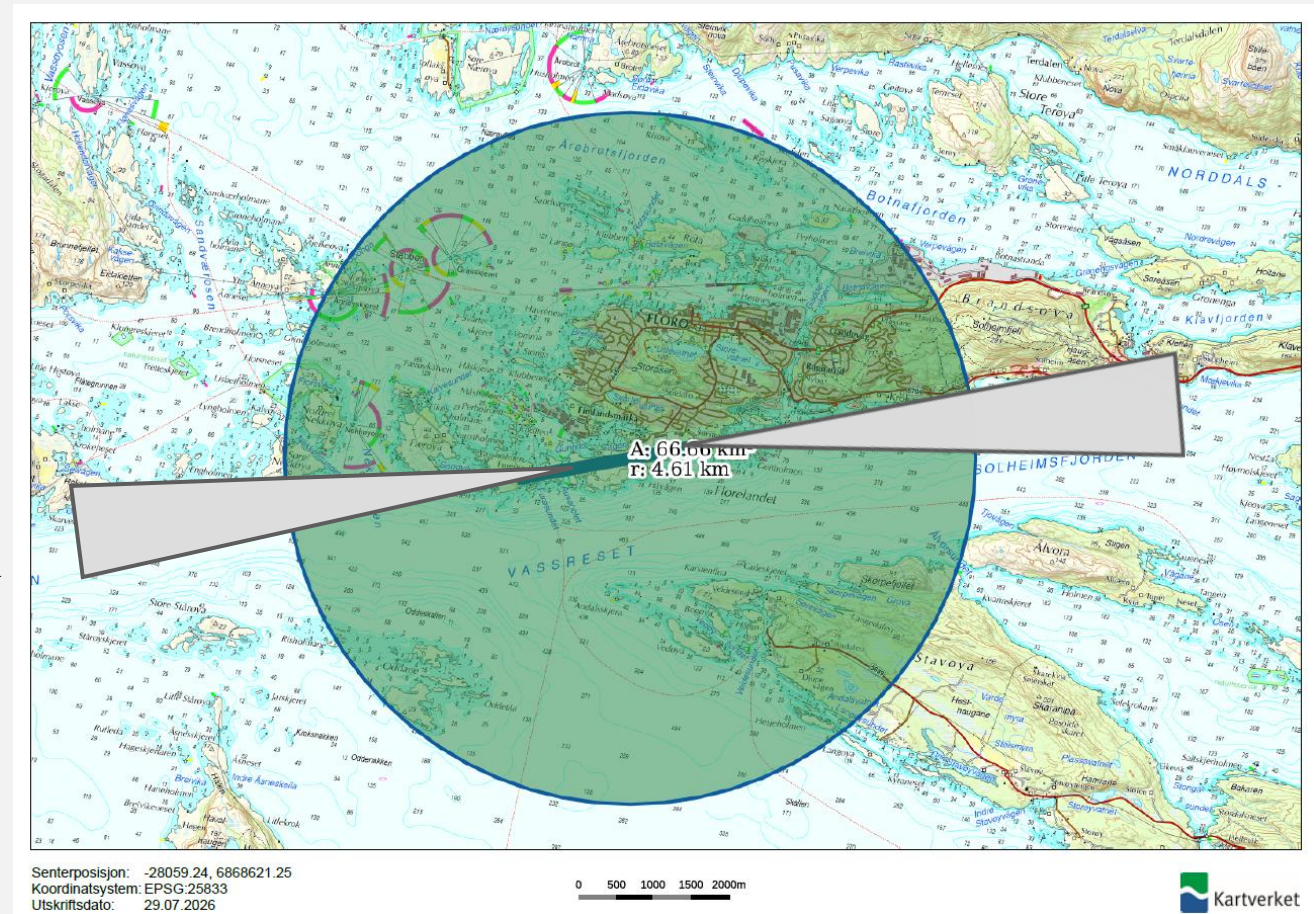
Florø lufthamn kan utvidast innanfor gjeldande forskrifter for utforming av lufthamner og rullebaner. Ei slik utviding vil likevel krevje endra arealbruk, restriksjonar på einskilde område og etablering av nye tryggleikssoner. Ei tilpassing til t.d. mindre jetfly vil òg krevje areal.

Ei utviding vestover på om lag 400–500 meter, slik at rullebana får ei lengd på 1 500 meter, er teknisk mogleg. Dette vil krevje bygging av rullebane og tryggleiksområde over Ausa og Furusundet.

Vidare må det gjennomførast grundige risikovurderingar, særleg knytte til turbulens, innflygingsforhold og hinderfrie flater rundt lufthamna.

Florø lufthamn kan i dag ta imot fly med om lag 50 passasjerar, noko som skil lufthamna frå dei fleste andre regionale lufthamner i området. Dersom flytypane som i dag trafikkerer kortbanenettet fell bort utan eigna erstatning, kan dette gi Florø ei særleg rolle i den regionale flystrukturen. Med eit godt ruteopplegg og effektive tilbringartenester kan lufthamna gi eit tilfredsstillande flytilbod med høgare kapasitet og frekvens.

Det bør vurderast om mindre investeringar og tilpassingar kan gjere det mogleg å ta imot flytpar med om lag 70 passasjerar.



11. Samanhengande regionale rutesystem – båt, fly, buss

Det har vist seg vanskeleg å samordne buss-, båt- og flytilbod gjennom felles koordinering og ruteplanlegging. Ei viktig årsak er at statlege og fylkeskommunale anbod og ruteplanprosessar i liten grad er samordna. Som omtalt tidlegare er dette ei særleg utfordring i influensområdet til Florø lufthamn, der gode overgangar mellom transportformene er avgjerande for å oppretthalde passasjergrunnlaget og sikre innbyggjarane eit godt kollektivtilbod.

Ei hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund kan bidra til å styrkje regionforstørring og knyte næringsliv og reiseliv tettare saman. Ei slik moglegheit vil bli meir aktuell når Stad skipstunnel står ferdig. Kinn kommune har allereie fått utarbeidd analysar av potensialet for eit slikt samband. Dagleg pendling mellom Bergen og Ålesund framstår derimot som lite realistisk på grunn av den lange reisetida. Det største transportgrunnlaget vil truleg vere arbeidsreiser mellom kommunane i nordre del av området. Dette kan koplast saman med eksisterande transportsystem frå Bergen og nordover.

I ein oppstartsfase vil sambandet krevje betydelege offentlege tilskot, og det er behov for vidare arbeid med ruteløysingar, fartøymateriell og naudsynt infrastruktur. Realisering av sambandet mellom Ålesund og Bergen vil også krevje langsiktig politisk innsats. Sjølv om ei slik rute på enkelte reisestrekningar kan konkurrere med flytrafikken via Florø lufthamn, Vigra og Flesland, vil ho samstundes kunne utvide influensområdet til Florø mot Stad, Solund, Askvoll, Fjaler og Hyllestad. Eit slikt samband kan også gjere det enklare å etablere samanhengande buss- og båtløysingar til viktige regionale funksjonar, til dømes ved Helse Førde, for innbyggjarar i Stad og Solund.



12. Økonomi i FOT-ordninga

	Passasjerer	Tilskudd	Tilskudd pr. passasjer
* kjelde - Avnior 2026	APRIL 24 – MARS 25	APRIL 24 – MARS 25	APRIL 24 – MARS 25
Røros – Oslo	17 849	69 109 780	3 872
Florø – Oslo	42 696	53 197 142	1 246
Stord – Oslo	44 941	51 065 015	1 136
Ørsta-Volda – Oslo	105 210	122 489 653	1 164
Førde – Oslo	75 651	108 422 024	1 433
Sogndal – Oslo	45 523	59 025 919	1 297
Sandane – Oslo	37 490	54 506 641	1 454
Ørsta-Volda – Bergen	37 479	56 806 446	1 516
Sogndal – Bergen	10 748	46 583 208	4 334
Sandane – Bergen	2 779	55 663 320	20 030
Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø	79 206	447 816 728	5 654
Hasvik – Tromsø, Hasvik – Hammerfest og Sørkjosen – Tromsø	19 740	85 363 000	4 324
Lakselv – Tromsø	43 135	60 267 755	1 397
Andøya – Bodø og Andøya – Tromsø	47 993	55 439 318	1 155
Harstad/Narvik – Bodø og Harstad/Narvik – Tromsø	55 022	47 171 933	857
Stokmarknes – Bodø og Stokmarknes – Tromsø	112 891	110 052 003	975
Svolvær – Bodø	101 140	97 829 005	967
Leknes – Bodø	128 792	111 138 873	863
Røst – Bodø	6 090	60 032 717	9 858
Brønnøysund – Bodø og Brønnøysund – Trondheim	92 883	100 868 709	1 086
Sandnessjøen – Bodø og Sandnessjøen – Trondheim	73 753	101 413 552	1 375
Mo i Rana – Bodø og Mo i Rana – Trondheim	93 588	137 643 970	1 471
Mosjøen – Bodø og Mosjøen – Trondheim	63 483	116 783 767	1 840
Namsos – Trondheim og Rørvik – Trondheim	78 418	93 800 509	1 196
Værøy–Bodø (helikopterrute)	7 561	51 671 167	6 834

FOT-rutene kosta Samferdselsdepartementet om lag 2,4 milliardar kroner i 2025. Kostnadene ved dei statlege rutekjøpa varierer betydeleg mellom dei ulike lufthamnene.

Det er òg store skilnader i kva rutetilbod staten finansierer ved dei enkelte lufthamnene.

Florø har til dømes ikkje FOT-ruter til Bergen, slik både Sogndal og Sandane har. Bergen er ein viktig by for studentar og for tilgang til spesialisthelsetenester, offentlege funksjonar og andre tenester for innbyggjarane i regionen.

Florø og Brønnøysund har begge ein vesentleg del av trafikkgrunnlaget knytt til offshoreverksemd. Trass i dette er det forskjellar i kva krav staten stiller til rutetilbodet gjennom FOT-ordninga.

Samstundes er den statlege støtta per passasjer ved Florø lufthamn mellom dei lågaste i FOT-systemet. Dette heng mellom anna saman med eit relativt høgt passasjergrunnlag og moglegheit for konkurranse om rutetilbodet. Ifølgje Avinor utgjer støtta om lag 1 246 kroner per passasjer.

13. Kostnader ved å drive lufthamnene

Drifta av lufthamnene er i dag finansiert gjennom landingsavgifter og kommersielle inntekter. Avinor er organisert som eit aksjeselskap, fullt ut eigd av staten ved Samferdselsdepartementet. Overskotet frå dei fire største lufthamnene finansierer underskot ved dei 40 mindre lufthamnene. Avinor dekkjer dermed driftsunderskot der avgifter og andre inntekter ikkje er tilstrekkelege til å finansiere verksemda.

Oversikta viser at det ikkje berre er dei mindre lufthamnene som har negativt driftsresultat. Også fleire av dei større regionale lufthamnene, som Kristiansand, Bodø og Tromsø, er avhengige av utjamning innan Avinor-systemet. I dette perspektivet framstår Florø lufthamn som relativt kostnadseffektiv, med låge underskot samanlikna med mange andre regionale lufthamner.

Samferdselsdepartementet tek ikkje lenger ut utbytte frå Avinor, slik ein gjorde tidlegare, mellom anna fordi selskapet sjølv må finansiere store investeringar i lufthamninfrastruktur. Det er lite sannsynleg at Avinor vil prioritere omfattande investeringar som rullebaneforlenging i Florø. Det bør likevel arbeidast for mindre oppgraderingar som kan styrkje funksjonaliteten og attraktiviteten til lufthamna, og ei slik oppgåve må mest truleg inngå som eit eige tiltak i NTP.

Med sterkare krav til effektiv ressursbruk, meir kommersielle styringssignal og auka press på offentlege budsjett kan det ikkje utelukkast at det også i framtida vil kome krav om effektiviseringar innan luftfartssektoren.

Luftfartutfordringar i eit regionalt perspektiv

	Inntekter (mill. kr.)	Kostnader mill. kr.	Estimert Drifts- resultat mill. kr.
Oslo lufthavn	6 440,0	-3640	2 800,0
Bergen lufthavn	1 410,0	-893	515,1
Stavanger lufthavn	1 030,0	-617,9	407,9
Trondheim lufthavn	838,5	-548	290,6
Svalbard lufthavn	196,3	-171,4	24,9
Bodø lufthavn	279,9	-280,8	-1,1
Værøy lufthavn	1,5	-16,4	-14,9
Ålesund lufthavn	171,6	-187,6	-16,0
Brønnøysund lufthavn	34,9	-56,5	-21,6
Florø lufthavn	28,6	-54,4	-25,7
Kristiansand lufthavn	186,1	-214,1	-28,0
Namsos lufthavn	3,9	-33,6	-29,7
Sandane lufthavn	7,6	-38,5	-31,0
Stokmarknes lufthavn	18,8	-51,3	-32,5
Røst lufthavn	1,6	-34,2	-32,6
Berlevåg lufthavn	1,8	-35,3	-33,4
Sørkjosen lufthavn	2,2	-37,2	-35,0
Rørvik lufthavn	5,9	-41,3	-35,4
Mosjøen lufthavn	10,8	-46,7	-36,1
Kirkenes lufthavn	43,8	-80,1	-36,3
Røros lufthavn	4,1	-41,8	-37,7
Hasvik lufthavn	2,8	-40,7	-37,9
Vardø lufthavn	2,5	-41	-38,5
Båtsfjord lufthavn	2,5	-41,4	-38,8
Honningsvåg lufthavn	2,6	-42	-39,4
Ørsta/Volda lufthavn	20,1	-60,6	-40,5
Mo i Rana lufthavn	17,0	-58,4	-41,4
Sogndal lufthavn	10,3	-51,8	-41,5
Vadsø lufthavn	10,1	-51,8	-41,8
Svolvær lufthavn	14,9	-58,3	-43,5
Kristiansund lufthavn	81,6	-126,2	-44,6
Mehamn lufthavn	3,1	-48,7	-45,6
Førde lufthavn	12,0	-58,4	-46,4
Sandnessjøen lufthavn	12,0	-58,4	-46,4
Leknes lufthavn	21,5	-69,4	-47,8
Tromsø lufthavn	385,3	-443,4	-58,2
Hammerfest lufthavn	33,9	-92,5	-58,6
Bardufoss lufthavn	29,5	-90,3	-60,7
Banak/Lakselv lufthavn	16,8	-84,2	-67,4
Molde lufthavn	52,5	-125,6	-73,1
Evenes lufthavn	223,6	-315,7	-92,1
Andøya lufthavn	27,4	-120,4	-93
Alta lufthavn	54,9	-165,8	-110,8

14. Inkludering av Bergen i FOT-programmet

Det vil vere til fordel for både innbyggjarar og næringsliv om Bergen blir inkludert i FOT-ordninga. Tilgang til universitet, spesialiserte helsetenester, offentlege funksjonar og andre regionale tilbod gjer dette til eit legitimt og godt grunngjeve krav. Dagens ruter til og frå Bergen er særst dyre målt mot andre Bergensruter frå andre lufthamner, og tilbodet til frå Florø til Bergen er også utsett for svingingar i frekvensen. Kostnadene for staten ved å inkludere Bergen i rutekjøpsordninga vil truleg vere avgrensa. Samstundes kan ei slik løysing styrkje attraktiviteten til Florø lufthamn og gi større fleksibilitet ved utforming av framtidige rutetilbod.

Analysane viser at kostnadene ved eit slikt rutekjøp er låge samanlikna med mange andre FOT-ruter. Konkurransesituasjonen i marknaden er allereie slik at rutetilbodet blir levert til kostnader som ligg innanfor, og i enkelte tilfelle under, nivåa som blir lagde til grunn i samfunnsøkonomiske analysar. Dette talar for at ei utviding av FOT-tilbodet til Bergen kan gjennomførast utan vesentlege meirkostnader, samtidig som nytten for regionen blir styrkt.

	Dagens situasjon Dash 100	Alt FOT utlysing
	Florø/Oslo	Florø/Bergen
Flystørrelse/setekapasitet	50	50
Distanse km	363	144
Fart km/t	490	490
Flytid minutt	51	20
Fastledd	123,21	123,21
Koffesitent - flystørrelse	0,603	0,603
Koffesitent - distanse	0,656	0,656
<i>Fastledd</i>	<i>123,210</i>	<i>123,210</i>
<i>koeffesient - flystørrelse</i>	<i>10,580</i>	<i>10,580</i>
<i>koeffesient - distanse</i>	<i>47,786</i>	<i>26,055</i>
Kostnad pr. tur	62 291	33 963
Helgeturar	3	
Vekedag (setekrav + minimum)	3,6	4
Antall flygninger pr. år	2 003	2 080
Setekapasitet		52 000
Kabinfaktor		63 %
Kostnad - flyproduksjon	124 764 402	70 643 791
Passasjerer	44 000	65 000
Makspris	1 076	950
Billettinntekter	47 344 000	61 750 000
Netto kostnad pr. år	77 420 402	8 893 791

(Utrekningane er gjort med utgangspunkt i Miljan Janic modell for å estimere flykostnader - $C(n,d)=7,934 \cdot n^{0,603} \cdot d^{0,656}$. Modellen vert nytta av TØI, Oslo Economics m.v.).

Litteraturliste

Leknes Lufthavn - Kommersielle muligheter ved en forlengelse, 2025
Utgreiing av hurtigbåtrute Bergen-Ålesund_rapport 04-03-2019
Rapport nr. 2073, 2025_Sammendrag tòi fly til lavutslippsamfunnet
Kunnskapsgrunnlag om ei pilot-FOT-elflyrute Førde – Bergen, TØI rapport 1963/2023
Fremskyndet innfasing av elfly i Norge Mulige samfunnsmessige konsekvenser og virkemidler *TØI 1851/2021*
Avinor - Nasjonal transportplan 2025-2036 – utredningsoppdraget
Regionalt perspektiv florø lufthavn, TØI 2010
Etablering av Modeller for tilbringertrafikk til flyplasser, Møreforskning rapport 1511/2015
Forlengelse av rullebaner i Lofoten og Vesterålen, TØI 1132/2011
SAF from non biological feedstocks in-Norway, DNV 2023-0468
Forslag til NTP 2014-2023, Avinor 2012
Luftfartens samfunnsnytte, Avinor 20. januar 2026
Eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland, Urbanet Analyse 2015
Dyr og Dårlig lufthanvstruktur, Civita 43/2025
NOU 2919/22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring
NTP 2018 – 2027 – Lufthavnstruktur, Avinor