

HØRINGSUTTALELSE FRA NAMDALEN

- NY KONKURRANSE OM REGIONALE RUTEFLYGINGER FRA 2028

NÆRINGSLIV OG TILGJENGELIGHET

NAMDAL REGIONRÅD

ET POLITISK SAMARBEID MELLOM KOMMUNENE I NAMDALEN



DIREKTEFLY TIL OSLO OG BEDRE RUTETIDER FRA NAMDALEN!

Framtidens flytilbud er avgjørende for verdiskaping og konkurransekraft i Namdalen.
I arbeidet med nytt FOT-anbud for ruteområde 14 (2028–2032) har Namdal regionråd lagt fram et tydelig og helhetlig forslag. Målet er et rutetilbud som faktisk fungerer for næringslivet, offentlige virksomheter, Sykehuset Namsos og Nord universitet.
Må kunne reise fram og tilbake på samme dag.

Våre hovedprioriteringer:

Namsos–Oslo: Etablere en ny direkte FOT-rute med minst én daglig avgang på hverdager (ankomst Gardermoen senest kl. 09.00, retur tidligst kl. 19.00).

Rørvik–Trondheim og Namsos–Trondheim: Minst tre daglige avganger mandag–fredag, med første landing på Værnes senest kl. 07.30.

Grønn omstilling: Inkludere Namsos og Rørvik i midtnordisk samarbeid om ny flyteknologi og elektrifisering.

Flytilbudet må vurderes ut fra samfunnsnytte og regionens utviklingspotensial – ikke bare historiske passasjertall med dagens rutetider.

HOVEDPUNKTER FRA NAMDAL REGIONRÅD

Namdal regionråd ber om at framtidens FOT-tilbud brukes aktivt for å styrke tilgjengelighet, verdiskaping og samfunnsutvikling i Namdalen. Flytilbudet må vurderes ut fra regionens samlede behov og utviklingsmuligheter – ikke bare dagens passasjertall.

Dette legger Namdal regionråd særlig vekt på:

Utvikle flytilbudet
Regjeringens beslutning om å legge videreføringsalternativet til grunn gir et godt utgangspunkt. Nå må oppmerksomheten rettes mot hvordan rutene kan forbedres, slik at de fungerer bedre for reisende, næringsliv og offentlige virksomheter.

Etabler direktefly mellom Namsos og Oslo/Gardermoen
En direkteforbindelse vil gi Namdalen bedre tilgang til nasjonale beslutningsmiljøer, kompetanse og videre internasjonale forbindelser. Den vil også kunne gjøre regionen mer attraktiv for næringsliv, besøkende og turister.

Styrke forbindelsen mellom Rørvik og Trondheim/Værnes
Rørvik har særlig stor betydning for næringslivet i Ytre Namdal, blant annet havbruksnæringen. Gode forbindelser til Trondheim er avgjørende for effektive arbeidsreiser og videre forbindelser til andre destinasjoner.

Tilpass rutetidene til faktiske reisebehov
Det må være mulig å reise ut om morgenen, gjennomføre møter og arbeidsoppgaver og komme tilbake samme dag. Regionrådet foreslår blant annet at første landing i Trondheim fra Namsos og Rørvik skal være senest kl. 07.30, og at første avgang fra Trondheim tilbake skal være senest kl. 09.30.

Legg samfunnsnytten til grunn – ikke bare dagens trafikk
Namdalen har et betydelig eksportrettet næringsliv, Sykehuset Namsos, Nord universitet og statlige virksomheter med nasjonale funksjoner. Flytilbudet har betydning for kompetanse, rekruttering, beredskap, bosetting og arbeidsplasser. Dagens passasjertall gir ikke nødvendigvis et riktig bilde av behovet dersom rutetidene er lite funksjonelle.
En undersøkelse blant 110 respondenter i 2023 viste at 93 prosent ville være mer tilbøyelige til å fly dersom Namsos fikk direkteforbindelse til Oslo. Bedre rutetider og direktefly til Oslo ble vurdert som særlig viktige i undersøkelsen.

Bruk FOT til å utvikle framtidens regionale luftfart
Namsos og Rørvik bør inngå i et trøndersk og midtnordisk samarbeid om ny flyteknologi, elektrifisering, pilotprosjekter og framtidige driftsmodeller.

Regionrådets forslag til framtidig ruteområde 14

- Rørvik–Trondheim: Videreføre og styrke tilbudet, med minst tre daglige avganger hver vei mandag–fredag.
- Namsos–Trondheim: Videreføre et funksjonelt tilbud, med minst tre daglige avganger hver vei mandag–fredag.
- Namsos–Oslo/Gardermoen: Etablere en ny direkte FOT-rute med minst én daglig avgang hver vei mandag–fredag. Flyet fra Namsos bør lande i Oslo senest kl. 09.00, med retur fra Oslo tidligst kl. 19.00.

Regionrådet erkjenner at en ny direkterute til Oslo kan innebære reduksjon i tilbudet mellom Namsos og Trondheim. Dette må vurderes samlet, slik at Namdalen får et best mulig rutetilbud til både Værnes og Gardermoen

Namdal regionråds oppfordring
Namdal regionråd ønsker støtte til utvikling av FOT-tilbudet som tar utgangspunkt i regionens faktiske reisemønstre, næringslivets behov og samfunnsnytte. Målet må være et mer funksjonelt og framtidsrettet flytilbud som styrker regionens tilgjengelighet og utviklingsmuligheter.

HØRINGSUTTALELSE:
NY KONKURRANSE OM REGIONALE RUTEFLYGINGER I NORD-NORGE FRA 1. NOVEMBER 2028

Høring - Ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Nord-Norge fra 1. november 2028 - regjeringen.no

Høringsfrist: 15. desember 2026

Namdal regionråd takker for muligheten til å gi innspill til utredningen om framtidig FOT-rutetilbud i Nord-Norge fra 1. november 2028.

For Namdalen er et godt og forutsigbart flytilbud en viktig del av den regionale infrastrukturen. Det har betydning for næringsliv, offentlig virksomhet, helse og beredskap, rekruttering, bosetting og innbyggernes mulighet til å delta i arbeids- og samfunnsliv.

Namdal regionråd ønsker med dette høringsinnspillet å bidra konstruktivt til et framtidig FOT-tilbud som ivaretar disse behovene, og som samtidig legger til rette for regional utvikling og verdiskaping.

BAKGRUNN

Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeidet med framtidig kjøp av flyruter gjennom ordningen med offentlig kjøp av flytransport (FOT). Den kommende FOT-perioden gjelder fra 1. november 2028 og skal etter planen omfatte perioden 2028–2033.

Formålet med FOT-ordningen er å sikre et tilfredsstillende flytilbud på ruter der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. Ordningen er dermed et viktig samferdselspolitisk virkemiddel for å opprettholde tilgjengelighet og bosetting i deler av landet der markedet alene ikke gir et tilstrekkelig flytilbud.

Rapporten er levert av Oslo Economics, Norconsult og Gravity Consult på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og publisert 15. september 2026.

Rapporten vurderer hvordan staten bør utforme det framtidige kjøpet av regionale flyruter i Nord-Norge fra 1. november 2028 og presenterer to hovedalternativer:

Videreføringsalternativet – dagens rutestruktur videreføres, med enkelte justeringer.

Effektiviseringsalternativet – flere FOT-ruter tas ut av ordningen dersom andre transportmuligheter vurderes som tilstrekkelige.

INNHOLD

1. Innledning – flytilbudet som en forutsetning for utvikling

2. Samferdsel som utviklingspremiss for Namdalen

3. Næringsliv, eksport og verdiskaping

4. Sykehuset, offentlig sektor og samfunnskritiske reiser

5. Bosetting, arbeidsmarked og rekruttering

6. Namsos og Rørvik lufthavner

7. Et bedre tilpasset rutetilbud

8. Reisemønsteret viser et uutnyttet potensial

9. Ny teknologi og framtidens FOT-tilbud

10. FOT som arena for utvikling og utprøving

11. Et trøndersk og midtnordisk utviklingsperspektiv

12. Namsos – Gardermoen – en strategisk satsing for Namdalen

13. Ruteområde 14 – forslag til framtidig rutetilbud

13.1 Rørvik–Trondheim

13.2 Namsos–Trondheim

13.3 Namsos–Oslo

Avslutning

INNLEDNING – FLYTILBUDET SOM EN FORUTSETNING FOR UTVIKLING

Namdal regionråd vil med denne høringsuttalelsen understreke betydningen av et godt og framtidsrettet flytilbud for hele Namdalen.

Namdalen er en stor og geografisk spredt region som dekker omkring en tredjedel av det trønderske arealet. Det er betydelige avstander internt i regionen og til de større arbeids-, kompetanse- og tjenestesentrene.

Kortbaneflytilbudet i nordre del av Trøndelag leveres via Namsos lufthavn og Rørvik lufthavn. De to lufthavnene har ulike funksjoner og betjener ulike deler av regionen.

For deler av Namdalen er flytransport ikke et supplement til andre transportformer, men en viktig forutsetning for at innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter skal kunne fungere effektivt.

Flytilbudet må derfor ses i et bredere perspektiv enn spørsmålet om hvor mange passasjerer som benytter de enkelte avgangene i dag. Et godt flytilbud har betydning for næringslivets konkurransekraft, tilgang på kompetanse, rekruttering, helse- og tjenestetilbud, offentlige virksomheter og muligheten til å bo og drive virksomhet i hele regionen.

Etter at høringsdokumentet ble sendt ut, har regjeringen kommet med en viktig avklaring. Samferdselsminister Kamzy Gunaratnam uttalte 30. september 2026 at ingen flyplasser vil bli lagt ned i forbindelse med det kommende FOT-kjøpet. Statsråden opplyste samtidig at regjeringen legger videreføringsalternativet til grunn for det videre arbeidet.

Dette innebærer at det såkalte effektiviseringsalternativet, som hadde forslag om at Namsos–Trondheim skulle tas ut av FOT-ordningen, ikke lenger er utgangspunktet for regjeringens videre arbeid med det kommende FOT-kjøpet.

Namdal regionråd merker seg denne avklaringen med tilfredshet. Denne avklaringen innebærer at spørsmålet om Namsos lufthavns framtid ikke foregripes gjennom den kommende FOT-kontrakten. Samtidig understreker regionrådet at dette langt fra reduserer behovet for å gi grundige innspill til hvordan framtidens flytilbud skal utformes.

Tvert imot mener regionrådet at statsrådens beslutning om å legge videreføringsalternativet til grunn gir et godt utgangspunkt for å diskutere ***hvordan flytilbudet kan utvikles og forbedres.***

For Namdalen handler saken om å sikre at det videreførte tilbudet faktisk blir utformet slik at det dekker regionens behov. Regionrådet vil særlig peke på behovet for bedre tilpassede destinasjoner, rutetider, tilstrekkelig kapasitet og et tilbud som gjør det mulig å gjennomføre arbeids- og tjenestereiser på en effektiv måte.

Regjeringens avklaring gir dermed et viktig utgangspunkt for den videre høringen.

Spørsmålet er hvordan flytilbudet kan utvikles slik at lufthavnene og flytilbudet i Namdalen i større grad understøtter regional utvikling.

Dette bør etter regionrådets syn være det sentrale perspektivet i det videre arbeidet med FOT-rutene.

Regionrådet mener at framtidig FOT-politikk bør ta utgangspunkt i hvilken regional funksjon flytilbudet skal ha, og ikke bare i dagens registrerte etterspørsel.

Dette er særlig viktig når trafikkutviklingen ved en lufthavn brukes som grunnlag for vurderinger av framtidig rutetilbud. Dersom tilbudet over tid ikke er godt nok tilpasset brukernes behov fra før, kan lav trafikk være et resultat av selve tilbudet – og ikke et uttrykk for at behovet for flytransport er lavt.

Framtidig FOT-politikk bør ha et perspektiv som både ivaretar dagens behov og legger til rette for framtidig utvikling.

Namdal regionråd ønsker å forbedre og utvikle flytilbudet i Namdalen til beste for de reisende.

2. SAMFERDSEL SOM UTVIKLINGSPREMISS FOR NAMDALEN

For Namdalen er gode transportforbindelser en viktig del av grunnlaget for bosetting, næringsutvikling, arbeidsplasser og tilgang til tjenester. For en region med store avstander og spredt bosetting handler samferdsel derfor ikke bare om å komme seg fra ett sted til et annet, men om å være nært knyttet til de regionale og nasjonale sentrene regionen er avhengig av.

Namdalen har et næringsliv med betydelig aktivitet innen blant annet havbruk og sjømat, industri, skogbruk, energi, mineraler og andre eksportrettede virksomheter. Flere virksomheter opererer i nasjonale og internasjonale markeder og er avhengige av å kunne møte kunder, samarbeidspartnere, leverandører og myndigheter på en effektiv måte. Gode transportforbindelser bidrar dermed til å skape nærhet til markedene, selv om den geografiske avstanden er stor.

Det samme gjelder offentlig sektor. Sykehuset Namsos, Nord universitet, Statskog SF og andre statlige og regionale virksomheter er avhengige av god tilgjengelighet for ansatte, brukere, samarbeidspartnere og ledelse. For disse virksomhetene kan reisetid og muligheten til å gjennomføre møter og arbeidsoppgaver innenfor en normal arbeidsdag være avgjørende for både drift, rekruttering og samarbeid.

For Namdalen kan derfor reisetid ikke vurderes utelukkende ut fra avstanden i kilometer. Regionens tilknytning til de sentrene og funksjonene den faktisk orienterer seg mot er viktig. Et godt og tilpasset flytilbud kan redusere den praktiske avstanden mellom Namdalen og resten av landet og gjøre det lettere å drive virksomhet, rekruttere kompetanse og opprettholde arbeidsplasser og tjenester i regionen.

FLYTILBUDET SOM REGIONALT UTVIKLINGSVIRKEMIDDEL

Regionrådet mener derfor at flytilbudet må ses som en del av den samlede infrastrukturen for regional utvikling. Framtidig FOT-politikk bør i større grad ta hensyn til hvilken betydning rutetilbudet har for næringsliv, offentlig sektor, arbeidsmarked, kompetanse, bosetting og tilgjengeligheten til viktige regionale og nasjonale funksjoner.

Et godt og framtidsrettet flytilbud bør ikke bare vurderes ut fra dagens reiseaktivitet. Det bør også vurderes ut fra hvilket potensial et bedre tilpasset tilbud kan utløse. For Namdalen kan mer funksjonelle rutetider og bedre forbindelser bidra til at flere reiser kan gjennomføres på én dag, at virksomheter kan drives mer effektivt fra regionen, og at det blir enklere å rekruttere og beholde nødvendig kompetanse.

Et godt flytilbud gjør også Namdalen mer tilgjengelig for personer som ikke bor eller arbeider i regionen, men som har behov for å besøke virksomheter, offentlige institusjoner eller fag- og kompetansemiljøer. Slik kan flytilbudet bidra til å styrke kontakten mellom Namdalen og resten av landet.

Regionrådet mener på denne bakgrunn at framtidig FOT-politikk bør se mer offensivt på hvordan rutetilbudet kan brukes som et regionalpolitisk virkemiddel. Dette innebærer ikke at staten skal subsidiere reiser uten et reelt samfunnsbehov. Det innebærer at vurderingen av FOT-tilbudet også bør ta hensyn til hvilken verdi god tilgjengelighet har for næringsutvikling, kompetanse, offentlige tjenester, arbeidsplasser og bosetting.

Målet bør være et flytilbud som ikke bare dekker dagens transportbehov, men som også legger til rette for utvikling og verdiskaping i Namdalen.

3. NÆRINGSLIV, EKSPORT OG VERDISKAPING

Namdalen er en betydelig eksportregion med virksomhet innen flere næringer og markeder.

Nærøysund er Trøndelags tredje største eksportkommune. Flatanger har også betydelig eksport og er blant Norges mest eksportintensive kommuner. Leka er blant kommunene i landet med svært høy eksportintensitet.

I den handelspolitiske redegjørelsen til Stortinget 27. januar 2026 nevnte næringsminister Cecilie Myrseth spesielt Leka og Flatanger som eksempler på noen av Norges mest eksportintensive kommuner. Hun sa at flere av de mest eksportintensive kommunene også er blant de minst sentrale i Norge.

Sinkaberg AS på Marøya i Nærøysund illustrerer betydningen av havbruksnæringen. Selskapet har rundt 350 ansatte og hele verdikjeden fra settefisk til slakting og videreforedling. I 2024 hadde konsernet en omsetning på ca. 2,5 milliarder kroner I 2025 slaktet selskapet om lag 38 000 tonn laks, tilsvarende en eksportverdi på rundt 3 milliarder kroner.

Lakseslakteriet Sinkaberg NT145 AS på Marøya sto ferdig i 2021 etter en investering på omtrent 1 milliard kroner. Blant annet er det montert prosessutstyr fra tyske Baader. I samme periode investerte konsernet omtrent 1 milliard i nytt settefiskanlegg helt nord i kommunen.

I 2025 slaktet fabrikken over 95 000 tonn laks, hvorav mer enn 60 prosent kom fra andre oppdrettere. Samlet tilsvarer dette en eksportverdi på rundt 8 milliarder kroner, eller 6–7 prosent av norsk lakseeksport. Fabrikken er dermed viktig infrastruktur for hele kystens havbruksnæring, samtidig som eksportverdiene i stor grad registreres utenfor regionen.

Sinkaberg AS har selv mer enn 100 flyreiser årlig, i tillegg til reiser fra leverandører, kunder, andre kontakter og fagmiljøer. Både slakteri og settefiskanlegg er avhengig av rask tilgang til spesialister og teknikere. Når driftsstans kan få store konsekvenser for fiskevelferd og økonomi, er gode flyforbindelser til Rørvik avgjørende.

Dette illustrerer at Namdalen ikke er en region som først og fremst er orientert mot sitt eget lokale marked. Mange av virksomhetene er tett integrert i nasjonale og internasjonale verdikjeder. For disse virksomhetene er tilgang til effektive transportforbindelser en del av rammebetingelsene for å kunne drive konkurransedyktig fra Namdalen.

Et annet eksempel er PHARMAQ, part of Zoetis, verdens største produsent av vaksiner til laks, med hovedkontor og produksjonsanlegg på Skogmo i Overhalla. Herfra leveres vaksiner til oppdrettere i Europa, Nord- og Sør-Amerika og Asia. PHARMAQ AS hadde driftsinntekter på 2,61 milliarder kroner i 2025, og en stor andel av produksjonen eksporteres.

PHARMAQ sysselsetter over 100 personer i Overhalla, med en høy andel spesialisert kompetanse innen mikrobiologi, kvalitet, prosess og teknikk, i tillegg til fagarbeidere. Virksomheten kjøper varer og tjenester fra leverandører i regionen, tar inn lærlinger og samarbeider med utdanningsmiljøer, og er dermed også en kompetansearbeidsplass som trekker folk til Namdalen.

At vaksinene til denne næringen utvikles og produseres i Namdalen, og leveres til oppdrettere i Norge og resten av verden, gjør regionen til en del av verdikjeden og ikke bare et produksjonssted for laks. Videre utvikling av anlegget i Overhalla forutsetter tilgang på kompetanse og effektive reisemuligheter til og fra regionen.

Eksemplene fra Sinkaberg AS og PHARMAQ viser at virksomheter med betydelig internasjonal virksomhet kan være lokalisert i Namdalen og samtidig være tett integrert i globale markeder. For slike virksomheter er god tilgjengelighet til nasjonale og internasjonale transportknutepunkter en del av den praktiske infrastrukturen som understøtter virksomheten. Det kan være møter med kunder og leverandører, besøk hos samarbeidspartnere, kontakt med myndigheter, rekruttering av kompetanse eller deltakelse på konferanser og andre arrangementer.

Lufthavnene er også viktige innfallsporter for turister og tilreisende. Gode forbindelser til Oslo/Gardermoen og Trondheim/Værnes gjør regionen mer tilgjengelig og styrker reiselivets mulighet til å nå nye markeder, skape aktivitet gjennom større deler av året og bidra til lokal verdiskaping.

Namdal regionråd mener derfor at et velfungerende flytilbud kan bidra til å gjøre det mulig å drive virksomhet uten at den geografiske avstanden blir en unødvendig konkurranseulempe. Dette gjelder ikke bare dagens næringsliv. Det gjelder ikke minst regionens mulighet til å tiltrekke seg nye virksomheter og kompetanse.

4. SYKEHUSET, OFFENTLIG SEKTOR OG SAMFUNNSKRITISKE REISER

Sykehuset Namsos er en særlig viktig bruker av Namsos lufthavn og et godt rutetilbud. Sykehuset utgjør en sentral del av den kritiske samfunnsinfrastrukturen i Namdalen. Behovet for bedre rutetider gjelder ikke bare pasientreiser, men også helsepersonell, spesialister, rekruttering, kompetanseutvikling og samarbeid med andre deler av helsetjenesten.

Sykehuset Namsos er tett knyttet til St. Olavs hospital og andre fagmiljøer, og det blir stadig vanligere at spesialister arbeider ved flere sykehus. Et velfungerende flytilbud gjør det mulig å hente

inn og beholde nødvendig spesialistkompetanse, og er dermed en del av grunnlaget for å opprettholde et godt helsetilbud i Namdalen.

Flyplassen har også betydning for beredskap og tidskritiske leveranser. Kritisk medisinskteknisk utstyr og andre nødvendige leveranser kan måtte fraktes raskt inn til sykehuset. I større hendelser er det dessuten viktig å kunne ta imot personell og ressurser fra andre deler av landet. Namsos lufthavn inngår også i den regionale beredskapen ved at blant annet luftambulanse- og redningshelikopter benytter flyplassen for drivstoffylling og andre nødvendige funksjoner. Under den store brannen i Flatanger ble flyplassen blant annet benyttet av brannslokkingshelikoptre.

Det er derfor viktig å være varsom med å bruke registrerte pasientreiser alene som mål på betydning for sykehuset. En stor del av reisebehovet er knyttet til ansatte, spesialister, ledelse, faglige møter, kompetanseutvikling og samarbeid. I tillegg kommer pasienter og pårørende som har behov for effektiv transport til og fra andre deler av spesialisthelsetjenesten.

Namdal regionråd mener at sykehusets samlede transportbehov bør inngå tydeligere i vurderingen av flytilbudet.

Øvrige statlige og regionale virksomheter

Det finnes flere statlige og regionale virksomheter med arbeidsplasser og funksjoner i Namdalen. Nedenfor nevnes to av de mest sentrale.

Statskog SF har hovedkontor i Namsos og en nasjonal virksomhet med samarbeid med myndigheter, næringsliv og andre aktører over hele landet. Gode transportforbindelser er derfor en viktig del av rammebetingelsene for å kunne ha nasjonale arbeidsplasser og kompetanse lokalisert i Namdalen.

NORD universitet har campus i Namsos og er en viktig aktør for utdanning, kompetanseutvikling og rekruttering i regionen. Ansatte, studenter, fagpersoner, samarbeidspartnere og ledelse har behov for kontakt med fagmiljøer og institusjoner både i Trondheim, Oslo, Bodø og andre deler av landet.

Også andre statlige og regionale virksomheter har aktivitet i Namdalen og behov for kontakt med nasjonale fagmiljøer og myndigheter.

Namdal regionråd mener derfor at vurderingen av framtidig flytilbud bør bygge på et bredere kunnskapsgrunnlag enn registrerte passasjer- og pasientreiser alene. Det bør så langt det er mulig synliggjøres hvilket samlet reisebehov sykehuset, statlige virksomheter, universitetet og andre regionale institusjoner faktisk har.

5. BOSETTING, ARBEIDSMARKED OG REKRUTTERING

Tilgjengelighet er også et viktig spørsmål for Namdalens framtidige bosetting, arbeidsmarked og evne til å rekruttere kompetanse. Arbeidsmarkedene blir stadig mer spesialiserte, og virksomheter er i økende grad avhengige av kompetanse som ikke nødvendigvis finnes eller rekrutteres lokalt. Det er ikke realistisk at en region som Namdalen skal kunne dekke alle kompetansebehov gjennom det lokale arbeidsmarkedet.

Et godt flytilbud kan bidra til å utvide dette arbeidsmarkedet. Det gjør det enklere for virksomheter i Namdalen å rekruttere medarbeidere fra andre deler av landet, samtidig som det blir lettere for personer med tilknytning til Namdalen å bo og arbeide her selv om deler av deres faglige nettverk og arbeidsmarked ligger utenfor regionen.

Dette gjelder ikke bare ordinære arbeidsreiser. Det handler også om tilgang til spesialister, ledere, konsulenter, fagmiljøer, kurs, møter og nasjonale institusjoner. For en virksomhet som skal etablere

seg, vokse eller rekruttere medarbeidere, kan avstanden til større arbeids- og kompetansemarkeder være en reell konkurranseulempe. Et godt og forutsigbart flytilbud kan redusere denne ulempen.

Det samme gjelder for bosetting. Muligheten til å bo i Namdalen og samtidig ha god tilgang til Trondheim, Oslo og andre nasjonale fagmiljøer kan være viktig for både unge voksne, tilbakeflyttere og personer som vurderer Namdalen som bosted. Gode transportforbindelser kan dermed være en del av grunnlaget for å gjøre det attraktivt å bo og arbeide i regionen over tid.

Bedre tilpassede rutetider vil kunne gjøre det enklere å gjennomføre en arbeidsdag i Trondheim eller andre steder uten unødvendig tidsbruk, mens en direkteforbindelse til Oslo vil kunne gi Namdalen en mer direkte kobling til landets største arbeids-, kompetanse- og beslutningsmiljø.

For Namdal regionråd er dette derfor et spørsmål om å bruke flytilbudet offensivt som et regionalpolitisk virkemiddel. Målet bør være at rutetilbudet i større grad skal understøtte bosetting, rekruttering, næringsutvikling og samfunnsutvikling i hele Namdalen.

Kortbanenettet ble bygget ut på 1960-tallet som et distriktspolitisk tiltak for å sikre bedre transportmuligheter for befolkning og næringsliv. Da luftfartsmarkedet senere ble deregulert, ble FOT-ordningen etablert for å opprettholde et tilfredsstillende flytilbud på ruter som ikke er kommersielt lønnsomme. Begge ordningene bygger på det samme grunnleggende prinsippet: Flytilbudet er et viktig virkemiddel for bosetting, næringsutvikling og regional verdiskaping, og må vurderes ut fra samfunnsnytten – ikke bare trafikkgrunnlaget på den enkelte rute.

FOT-politikken bør derfor vurderes i et langsiktig regionalpolitisk perspektiv. Når staten kjøper flyruter for å sikre tilgjengelighet i distriktene, bør det også være rom for å utvikle rutetilbudet i takt med regionenes behov og utviklingsambisjoner. For Namdalen innebærer det blant annet å arbeide for bedre rutetider og å etablere en direkteforbindelse til Oslo.

6. NAMSOS OG RØRVIK LUFTHAVNER

Lufthavnene dekker ulike deler av Namdalen og har ulike reisemønstre. De utfyller hverandre og gjør det mulig å opprettholde tilgjengelighet til ulike deler av regionen.

Dette må etter regionrådets syn få større betydning i vurderingen av framtidig ruteplanlegging.

Namsos har en særlig viktig funksjon for Midtre og sørlige deler av Namdalen, mens Rørvik har en tilsvarende funksjon for Ytre Namdal. Begge lufthavnene inngår dermed i den infrastrukturen som binder regionen sammen med større sentre utenfor Namdalen.

Samtidig har de to lufthavnene forskjellige reisemønstre.

For Namsos er det særlig en sterk orientering til og fra **Oslo og Gardermoen**, mens Rørvik i større grad har en naturlig orientering til og fra **Trondheim og Værnes**. Dette bør ikke forstås som en konkurranse mellom lufthavnene, men som en mulighet til å utvikle et samlet tilbud der hver lufthavn ivaretar den funksjonen som best samsvarer med regionens faktiske reisemønstre.

7. ET BEDRE TILPASSET RUTETILBUD

Et sentralt spørsmål i den videre utviklingen av flytilbudet må være hvordan rutetidene faktisk fungerer for dem som skal bruke flyet.

Et flytilbud kan være tilgjengelig på papiret, men likevel ha begrenset verdi dersom avgangene ikke gjør det mulig å gjennomføre nødvendige reiser. For næringslivet er det blant annet viktig å kunne reise ut om morgenen, gjennomføre møter og arbeidsoppgaver og komme tilbake samme dag. Tilsvarende gjelder for offentlig sektor, helsepersonell, pasienter, studenter og andre grupper som har behov for effektive reiser.

Dette handler om det regionrådet vil betegne som **rutesensitivitet** – hvor følsom en flyrute er for når avgangene faktisk går. Små endringer i rutetidene kan ha stor betydning for om en reise er praktisk mulig. En avgang som gjør det mulig å gjennomføre en arbeidsdag, kan derfor ha en helt annen verdi enn en avgang som i praksis krever overnatting eller lang ventetid.

Dette er etter regionrådets syn et grunnleggende kriterium for et flytilbud som skal være et reelt transportalternativ.

Et konkret eksempel illustrerer utfordringen godt: At morgenflyet fra Trondheim til Namsos først lander kl. 18.20. Et slikt rutetilbud kan vanskelig gi et reelt grunnlag for å konkludere med at det ikke finnes et tilstrekkelig marked for arbeids- og tjenestereiser mellom Trondheim og Namsos. Mangelen på et morgenfly fra Trondheim til Namsos er også påpekt en rekke ganger overfor Samferdselsdepartementet, blant annet gjennom skriftlig spørsmål i Stortinget. Det vises til kapitel 13 i høringen der nettopp forventningene gjenspeiles i anbudsteksten. Derfor må første avgang fra Trondheim til Rørvik være seinest kl. 09:30 og første avgang fra Trondheim til Namsos være kl. 09:30.

Det er derfor for tidlig å konkludere med et lavt framtidig behov dersom brukerundersøkelser og tilbakemeldinger fra næringsliv og offentlige virksomheter ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til, og et bedre tilpasset rutetilbud ikke er prøvd ut.

8. REISEMØNSTERET VISER ET UUTNYTTET POTENSIAL

En spørreundersøkelse blant 110 respondenter i februar 2023, gjennomført av Namdalen næringsforening, gir interessante indikasjoner på hvordan et mer attraktivt flytilbud fra Namsos kan påvirke reisemønsteret.

Undersøkelsen bekrefter at Oslo er et sentralt reisemål for innbyggerne i Namdalen, både i forbindelse med arbeid og private reiser. Samtidig er det viktig å understreke at dagens reisemønster i stor grad påvirkes av det eksisterende rutetilbudet. Undersøkelsen synliggjør derfor ikke nødvendigvis det reelle potensialet for flyreiser til og fra Namsos lufthavn.

Et mer attraktivt og kundetilpasset rutetilbud, med avgangs- og ankomsttider som samsvarer bedre med de reisendes behov, vil kunne styrke flyplassens konkurransekraft og bidra til at flere velger fly.

Det vil derfor være misvisende å legge dagens passasjertall alene til grunn for vurderingen av Namsos lufthavns framtidige betydning og potensial, uten samtidig å vurdere hvordan et forbedret rutetilbud vil påvirke etterspørselen.

Dette understreker betydningen av å videreutvikle flytilbudet ved Namsos lufthavn, slik at det i større grad møter behovene til både innbyggere og næringsliv i regionen. **Dagens passasjertall må ikke forveksles med regionens faktiske behov for flytransport.**

Undersøkelsen viser tydelig at både rutetider og direktefly til Oslo er viktig for å få flere til å velge fly fra Namsos. 93 prosent sier at direkteforbindelse til Oslo vil gjøre dem mer tilbøyelige til å fly. Rutetidene er viktigst, med en gjennomsnittlig vurdering på 4,53 av 5, tett fulgt av direktefly til Oslo med 4,50. Hele 90 prosent gir begge faktorene karakteren 4 eller 5

Fritekstsvarene peker i samme retning. Flere etterlyser tidlige avganger og retur på ettermiddag eller kveld, slik at det blir mulig å gjennomføre møter og en arbeidsdag i Oslo uten overnatting. Bedre korrespondanse på Værnes og kortere ventetid trekkes også fram.

Næringslivet er villig til å betale noe mer for billettene dersom flytilbudet blir bedre tilpasset reisebehovene. Undersøkelsen viser at pris må ses i sammenheng med rutetider og avganger som gjør det mulig å reise når behovet er der. Dette tyder på at bedre tilpassede flyavganger kan få flere til å velge fly framfor bil.

Undersøkelsen gir dermed en indikasjon på at bedre rutetider og en direkteforbindelse til Oslo kan bidra til å flytte reiser fra bil til Trondheim og videre fly, til direkte flyreiser fra Namsos. Den dokumenterer først og fremst hvilke behov og preferanser respondentene har, og gir et relevant bilde av hva som skal til for å gjøre spesielt Namsos lufthavn mer attraktiv som avreisested.

Rutesensitiviteten tilsier at trafikkgrunnlaget kan endres dersom rutetilbudet endres på en måte som gjør flyet mer relevant.

Namdal regionråd har tro på at det bør være mulig å snu utviklingen gjennom å prøve ut et rutetilbud som i større grad er tilpasset det faktiske behovet i regionen. Før det trekkes konklusjoner om framtidig trafikkgrunnlag, bør man derfor ha forsøkt å forbedre tilbudet på en måte som gjør flyet til et reelt alternativ for arbeids- og tjenestereiser.

Namdal regionråd mener at rutesensitivitet må inngå i vurderingen av framtidig FOT-tilbud. Trafikktall bør ikke vurderes isolert fra rutetidene som har skapt dem. Et tilbud som ikke er tilpasset de viktigste reisebehovene, kan gi lav bruk nettopp fordi rutetilbudet er lite funksjonelt.

9. NY TEKNOLOGI OG FRAMTIDENS FOT-TILBUD

Utviklingen innen luftfarten går raskt. Nye flytyper, elektrifisering, hybridteknologi og andre teknologiske løsninger kan på sikt endre forutsetningene for regional luftfart. For FOT-ordningen bør denne utviklingen være en del av det langsiktige perspektivet.

Dagens Dash 8-fly har gjennom mange år tjent det regionale flytilbudet og kortbanenettet godt. Samtidig er flytypen blitt gammel, og mangelen på nye fly gjør at eksisterende fly må holdes i drift og levetiden forlenges. Dette understreker behovet for at FOT-politikken ikke bare viderefører dagens løsninger, men også ser fram mot neste generasjon fly.

Dersom nye flytyper kan gi lavere driftskostnader, lavere utslipp eller gjøre det mulig å betjene trafikkgrunnlaget på andre måter, kan dette få direkte betydning for hvordan framtidige FOT-ruter utformes.

Dette er særlig relevant for kortbanenettet. Luftfartsforum Værnes har pekt på at det norske kortbanenettet kan være godt egnet for elektrifisering, blant annet fordi mange av rutene er korte og betjenes med mindre fly. For Namdalen, med kortbaneflyplassene i Namsos og Rørvik, gjør dette den teknologiske utviklingen særlig interessant.

10. FOT SOM ARENA FOR UTVIKLING OG UTPRØVING

Regionrådet mener at FOT-ordningen bør brukes mer aktivt som et virkemiddel for å ta i bruk og utvikle ny teknologi. Staten har gjennom FOT allerede en rolle som kjøper av regionale flytjenester. Denne rollen kan også brukes til å legge til rette for innovasjon og omstilling i luftfarten.

Framtidige FOT-konkurranser bør derfor utformes slik at de gir rom for nye flytyper, nye framtidsteknologier og driftsmodeller når teknologien er moden nok. På denne måten kan FOT bidra til å utvikle markedet for framtidens regionale luftfart, samtidig som staten ivaretar behovet for gode og forutsigbare transportforbindelser.

For Namdalen kan dette være spesielt interessant. Et framtidig FOT-tilbud bør vurderes ut fra hvilken kombinasjon av flytype, rutefrekvens, rutetider og kostnader som gir størst samfunnsnytte. Teknologisk utvikling kan dermed gi mulighet til å opprettholde eller forbedre forbindelser også der trafikkgrunnlaget er begrenset.

11. ET TRØNDERSK OG MIDTNORDISK UTVIKLINGSPERSPEKTIV

Namdalen har en geografisk posisjon som gir gode muligheter for samarbeid om denne utviklingen. Regionen ligger mellom Trondheim og Helgeland og har både Røros og Ørland strategisk plassert i Trøndelag som viktige destinasjoner. Nærheten til Værnes og sterke teknologi- og forskningsmiljøer i Trondheim gir et godt utgangspunkt for å følge og delta i utviklingen av framtidens regionale luftfart.

Luftfartsforum Værnes samler sentrale aktører innen luftfart, forskning, teknologi og regional utvikling. Region Jämtland Härjedalen deltar også i forumet, noe som gir en grenseoverskridende dimensjon. Nærheten til Åre og Östersund kan derfor være relevant når nye løsninger og samarbeidsformer for regional luftfart skal vurderes.

Namdal regionråd mener at Namsos og Rørvik bør inngå i dette større trønderske og nordiske perspektivet. Det bør legges til rette for samarbeid om kunnskapsutvikling, teknologi, test- og pilotprosjekter og nye modeller for regional lufttransport.

Framtidig FOT-politikk bør derfor ikke bare sikre dagens flytilbud, men også bidra til å utvikle morgendagens flytilbud. Namdal regionråd mener at Namsos og Rørvik må inngå i det videre arbeidet med å utvikle framtidens regionale luftfart, og at lufthavnene bør vurderes som aktuelle arenaer for utprøving av nye flytyper, teknologi og driftsmodeller når dette blir mulig.

12. NAMSOS – GARDERMOEN – EN STRATEGISK SATSING FOR NAMDALEN

For Namsos er det et mål å etablere forbindelsen mot Oslo lufthavn Gardermoen. For Rørvik opprettholdes forbindelsen med Trondheim lufthavn Værnes uten mellomlanding i Namsos.

For reisende fra Namsos, nordre del av Trøndelag og søndre del av Nordland vil en direkteforbindelse til Gardermoen kunne gi en vesentlig mer effektiv reise enn å fly via Værnes. Erfaringene fra starten da Namsos lufthavn hadde direktefly til Oslo i perioden 2017 - 2021, viste en markant økning og at tilbudet hadde et regionalt nedslagsfelt utover Namdalen.

Rørvik har en tydelig orientering mot Trondheim lufthavn Værnes. Dette er særlig viktig for havbruksnæringen, som er avhengig av effektive forbindelser til Trondheim og videre reiser derfra. Et godt rutetilbud mellom Rørvik og Værnes vil derfor ha stor betydning for næringslivets reisebehov og regionens tilgjengelighet.

Namdal regionråd mener at trafikken til og fra Namsos og Rørvik må være tilpasset regionens ulike reisebehov. En direkteforbindelse mellom Namsos og Oslo/Gardermoen vil tilfredsstille behovet og gi bedre tilgang til nasjonale og internasjonale destinasjoner. For Rørvik er gode forbindelser til Trondheim lufthavn Værnes en prioritet. Dette er særlig viktig for næringslivet, som har behov for effektive reiser til Trondheim og videre derfra. En slik arbeidsdeling vil gi Namdalen tilgang til begge de sentrale flyknutepunktene og bør legges til grunn for den videre utviklingen av FOT-tilbudet.

Målet bør være et flytilbud som i større grad er tilpasset regionens faktiske reisemønstre. Det vil gi reisende til og fra Namdalen effektive forbindelser både til det nasjonale og det internasjonale transportnettet.

13. RUTEOMRÅDE 14 – FORSLAG TIL FRAMTIDIG RUTETILBUD

Namdal regionråd mener at rutetilbudet i ruteområde 14 bør utvikles ut fra begrunnelsene ovenfor.

Regionrådet foreslår derfor å videreføre og styrke forbindelsene til og fra Rørvik, Namsos og Trondheim, samtidig som det etableres en ny direkteforbindelse mellom Namsos og Oslo lufthavn Gardermoen. Forslaget bygger på ulike roller for de to lufthavnene: Rørvik har en naturlig orientering mot Trondheim og Værnes, mens Namsos i tillegg bør utvikles med en direkte forbindelse mot Oslo og Gardermoen.

På denne bakgrunn foreslår Namdal regionråd følgende innretning av ruteområde 14:

Ruteområde 14	Rute	Setekapasitet per år (hver retning)	Avganger man–fre (hver retning)	Avganger lør–søn samlet (hver retning)
2.14.1	Rørvik–Trondheim	Minst 35 500 seter	Minst 3 daglige	Minst 2 i helgen
2.14.2	Namsos–Trondheim	Minst 25 750 seter	Minst 3 daglige	Minst 2 i helgen
2.14.3	Namsos–Oslo	Minst 12 500 seter	Minst 1 daglig	Minst 1 i helgen

2.14.1 RØRVIK–TRONDHEIM

- Kapasitet: Minst 35 500 seter per driftsår i hver retning.
- Frekvens (man–fre): Minst tre daglige avganger i begge retninger.
- Frekvens (lør–søn): Minst to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.

Krav til rutetider (man–fre):

- Fra Rørvik: Første landing i Trondheim senest kl. 07.30.
- Til Rørvik: Første avgang fra Trondheim senest kl. 09.30.
  Siste avgang fra Trondheim tidligst kl. 17.00.

2.14.2 NAMSOS–TRONDHEIM

- Kapasitet: Minst 25 750 seter per driftsår i hver retning.
- Frekvens (man–fre): Minst tre daglige avganger i begge retninger.
- Frekvens (lør–søn): Minst to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.

Krav til rutetider (man–fre):

- Fra Namsos: Første landing i Trondheim senest kl. 07.30.
- Til Namsos: Første avgang fra Trondheim senest kl. 09.30.
  Siste avgang fra Trondheim tidligst kl. 17.00.

2.14.3 NAMSOS–OSLO

• Kapasitet: Minst 12 500 seter per driftsår i hver retning.

• Frekvens (man–fre): Minst én daglig avgang i begge retninger.

• Frekvens (lør–søn): Minst én avgang i begge retninger lørdag og søndag samlet.

Krav til rutetider (man–fre):

- Fra Namsos: Landing i Oslo senest kl. 09.00.
- Til Namsos: Avgang fra Oslo tidligst kl. 19.00.

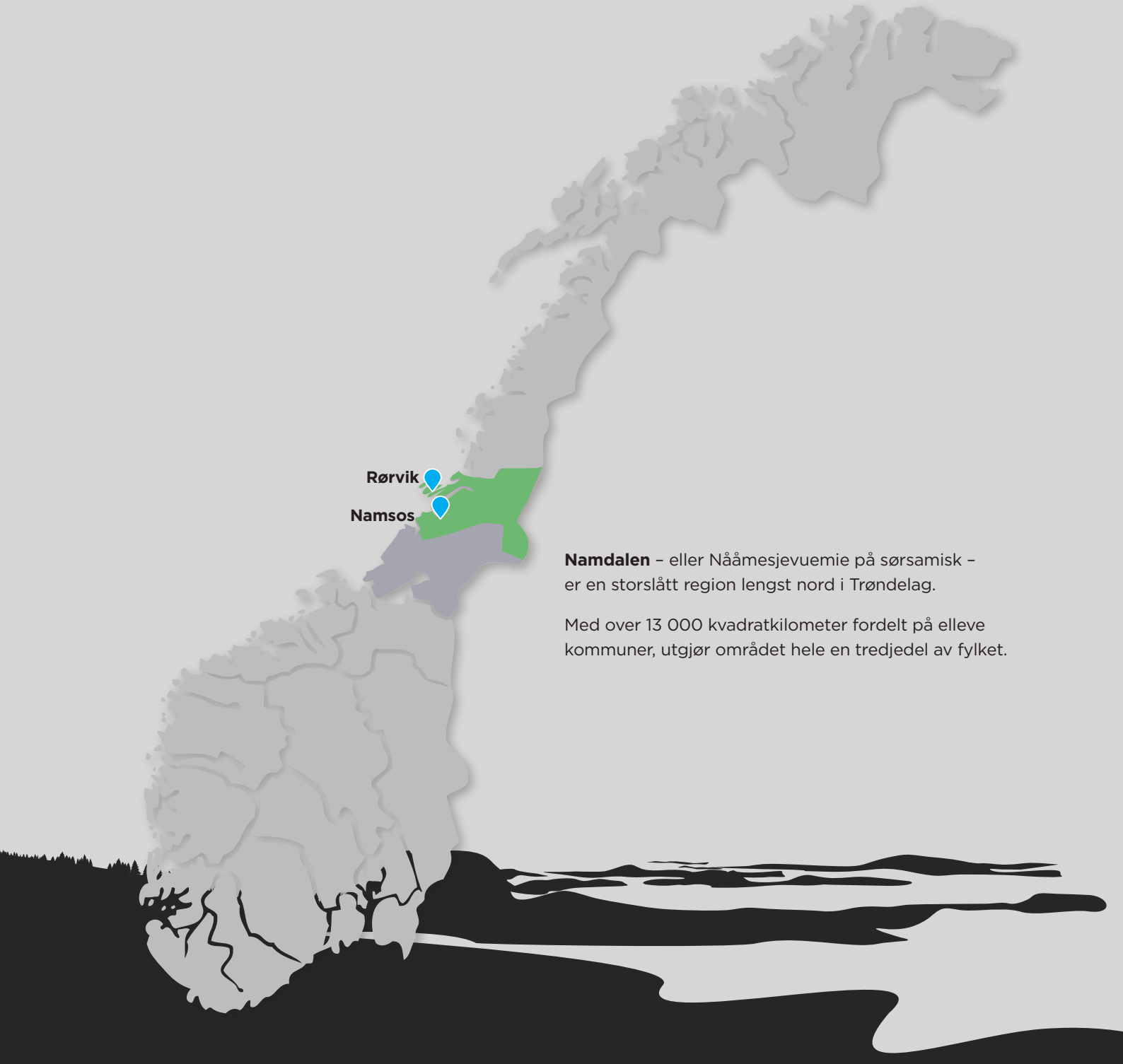
Namdal regionråd ber om at det etableres en ny FOT-rute mellom Namsos og Oslo. Regionrådet legger til grunn at dette kan innebære en reduksjon i rutetilbudet mellom Namsos og Trondheim, og ber om at dette ses i sammenheng når det framtidige rutetilbudet fastsettes

AVLUTNING

Namdal regionråd takker for muligheten til å gi innspill til det videre arbeidet med framtidig FOT-rutetilbudet i Nord-Norge. Regionrådet har i denne uttalelsen lagt vekt på betydningen av et forutsigbart og godt tilpasset flytilbud for næringsliv, offentlig sektor, helse, rekrutering, bosetting og regional utvikling.

Namdal regionråd er tilfreds med at det videre arbeidet konsentreres om hvordan tilbudet kan utvikles og forbedres. I den sammenheng ber regionrådet om at behovene og reisemønstrene i Namdalen hensyntas, og at det legges vekt på hvordan rutetider, kapasitet og ruteføring kan gi størst mulig nytte for regionen.

Namdal regionråd håper derfor at innspillene i denne høringsuttalelsen kan inngå i det videre arbeidet med FOT-rutene, og at forslaget til framtidig innretning av ruteområde 14 blir vurdert som et konstruktivt bidrag til et mer funksjonelt og framtidsrettet flytilbud.



Namdalen – eller Nååmesjevuemie på sørsamisk – er en storslått region lengst nord i Trøndelag.

Med over 13 000 kvadratkilometer fordelt på elleve kommuner, utgjør området hele en tredjedel av fylket.

NAMDAL REGIONRÅD

ET POLITISK SAMARBEID MELLOM KOMMUNENE I NAMDALEN

namdalregionrad.no

www.skrythals.no