

Reisemønsteret for næringslivet i Rana-regionen

8. desember 2025



Innhold

| | |
|--|-----------|
| SAMMENDRAG | 1 |
| 1. INNLEDNING OG BAKGRUNN | 2 |
| 1.1 Vekstimpuls for næringslivet i Rana-regionen | 2 |
| 1.2 Tidsbesparelser | 3 |
| 1.3 Reduserte reisekostnader | 3 |
| 1.4 Hva menes med reisemønster?..... | 3 |
| 1.5 Formålet med denne analysen | 4 |
| 2. METODE | 5 |
| 3. SAMFUNNS- OG NÆRINGS LIV I NÆROMRÅDET | 6 |
| 3.1 Befolkning..... | 6 |
| 3.2 Arbeid og pendling | 6 |
| 3.3 Næringsliv | 7 |
| 4. REISEMØNSTER 2024 | 11 |
| 4.1 Omfanget av tjenestereiser | 11 |
| 4.2 Formål med tjenestereisene | 11 |
| 4.3 Overnatting og transport..... | 13 |
| 4.4 Faktorer som har betydning når man velger flyreise | 16 |
| 4.5 Tapt arbeidstid | 18 |
| 4.6 Betydningen av å få en direkte rute fra Mo i Rana til Oslo | 18 |
| 5. Gevinst gjennom sparte kostnader | 21 |

SAMMENDRAG

Mo i Rana lufthavn bygges for å erstatte dagens flyplass på Røssvoll, med mål om å styrke samferdselstilbudet og næringslivet på Helgeland. Flyplassen får lengre rullebane, fjernstyrt lufttrafikkjeneste fra Bodø, og planlegges åpnet våren 2027. Prosjektet har en kostnadsramme på ca. 5 milliarder kroner, finansiert av staten, Rana kommune og lokalt næringsliv.

Den nye flyplassen vil gi regionen bedre flyforbindelser, mulighet for større fly og direkteruter til Oslo lufthavn og Europa. Dette forventes å gi vekstimpulser for næringslivet, og bedre tilgjengelighet vil også gjøre regionen mer attraktiv for arbeidstakere og bedrifter.

Om det etableres direkteruter fra Mo i Rana lufthavn til Oslo lufthavn vil det bidra til redusert reisetid. Samtidig vil slike direkteruter redusere behovet for ekstra overnattinger, som følger av dagens rutetilbud.

Reisemønsteret til et utvalg av offentlig og privat næringsliv i Rana-regionen er kartlagt, gjennom en spørreundersøkelse hvor 31 av 55 virksomheter svarte. I 2024 gjennomførte respondentene 9.860 tjenestereiser, hvorav 57 prosent gikk til/fra eller via Oslo lufthavn. Prosjekt- og oppdragsreiser var den viktigste årsaken til tjenestereiser, etterfulgt av interne møter, konferanser og kundemøter.

Dagens flytilbud medfører ofte behov for mellomlandinger, ekstra transport og overnatting. Hele 94 prosent av tjenestereisene til/via Oslo krevde overnatting, og 78 prosent hadde behov for ekstra transport. Om lag 23 prosent av overnattingene kunne vært spart med direkteruter. Av den totale reisetiden anses 45 prosent som tapt arbeidstid.

De totale merkostnadene i 2024 utgjorde ca. 53 millioner kroner, fordelt på ekstra hotellovernattinger, behov for ekstra transport, tapt arbeidstid og dyre flybilletter. Direkteruter kan med andre ord gi betydelige besparelser for næringslivet.

Reisetid, pris og regularitet er de viktigste faktorene for reisende i regionen. Bedre regularitet og redusert reisetid vil gi økt deltakelse på konferanser, bedre rekrutteringsmuligheter og flere kundemøter.

En direkterute fra Mo i Rana til Oslo vurderes som svært viktig av over 93 prosent av respondentene, og forventes å gi økt reiseaktivitet, styrket konkurransekraft og nye muligheter for næringslivet i regionen.

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN

Avinors nye flyplass, Mo i Rana lufthavn, bygges for å erstatte dagens flyplass på Røssvoll, og skal etter planen åpne andre kvartal 2027.

Formålet med den nye lufthavnen er å styrke samferdselstilbudet på Helgeland og legge grunnlaget for videre vekst i næringsliv, industri og reiseliv.

Våren 2021 vedtok Stortinget kostnadsrammen for prosjektet, som med statlige, kommunale og private bidrag utgjør om lag 5 milliarder kroner. Byggingen av den nye lufthavnen startet i september 2022 og arbeidet går som planlagt.

Dagens flyplass på Røssvoll har kun 799 meter rullebane, begrenset kapasitet, og til tider dårlig regularitet. Flyplassen kan ikke håndtere større flytyper enn 39-seter propellfly. I 2024 håndterte flyplassen rundt [94.000 passasjerer](#) (rutetrafikk, offshore og charter, inkl. transfer og transitt). Med større fly og nye ruter forventes det at den nye lufthavnen kan nå opp mot 325.000 passasjerer årlig.

Med lange avstander og krevende topografi er luftfarten avgjørende for Nord-Norge. En ny lufthavn ved Mo i Rana vil gi mer hensiktsmessig innflyging, bedre regularitet og mulighet for større fly. Helgeland har i dag fire mindre flyplasser: Mo i Rana, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Det er ingen planer om endringer ved de andre lufthavnene.

Med 2.700 meter startbane og 2.400 meter landingsbane kan man i praksis gå med alle flytyper som trafikkerer de store norske flyplassene. Dette muliggjør større fly og direkteflyvninger til Oslo lufthavn, samt potensielt direkteruter til destinasjoner i og utenfor Europa.

Målet med den nye flyplassen er å gi et forbedret reisetilbud for både privatpersoner og næringsliv, og å skape positive ringvirkninger for hele Helgeland. Det er også et mål om at den nye flyplassen skal bidra til økt bosetting, næringsutvikling og bedre transporttilknytning, samtidig som det skal styrke grunnlaget for grønn industri og bærekraftig reiseliv. Den nye flyplassen kan være et bidrag til samfunns- og næringsutvikling på hele Helgeland, økt konkurransekraft og bedre tilknytning mellom regionene.

1.1 Vekstimpuls for næringslivet i Rana-regionen

Utbyggingen av flyplassen kan gi et løft for næringslivet i Rana-regionen, og forhåpentligvis også for de andre regionene på Helgeland. En moderne flyplass kan fungere som en katalysator for nyetableringer og internasjonale samarbeid.

Bedre flyforbindelser kan være med på å gjør regionen mer attraktiv for bedrifter med behov for rask transport av personell og gods. Dette kan styrke leverandørnæringer, eksportorienterte virksomheter og tiltrekke nye industrielle aktører.

Mo i Rana lufthavn

Formål: Erstatte Mo i Rana lufthavn, Røssvoll, for å styrke samferdselstilbudet og næringslivet på Helgeland

Byggestart: Byggingen startet 6. september 2022

Åpning: Våren 2027

Lokasjon: Fagerlia, ved E12, like øst for Mo i Rana

Rullebanelengde: 2.400/2.700 meter

Lufttrafikkjeneste: Fjernstyrt fra Bodø Remote Tower Center

Store Jetfly: Lengre rullebane gjør det mulig med større fly, inkludert direkteruter til Oslo lufthavn og andre destinasjoner i Europa

Finansiering: Et samarbeidsprosjekt mellom staten, Rana kommune og lokalt næringsliv

Direkte flyvninger til Oslo lufthavn gir muligheter for flytransport av sjømat, og kan korte ned transporttiden betraktelig.

Helgeland er en populær reiselivsdestinasjon. Bedre tilgjengelighet vil kunne gi vekst i turisme, hotellnæring, aktivitetsbasert reiseliv og opplevelsesøkonomi.

Forbedret tilgjengelighet gjør regionen mer attraktiv for arbeidstakere, og gir næringslivet tilgang til et bredere arbeidsmarked. Det er med på å åpne for at folk kan pendle lengre uten at det nødvendigvis gir en større kostnad.

Det er et mål om at Mo i Rana lufthavn skal kunne bidra til økt sysselsetting på tvers av næringer og kommunegrenser på Helgeland. Den er spesielt viktig for videre utvikling av regionens grønne industri, sjømatnæring og reiseliv, som alle har store vekstmuligheter i årene fremover.

1.2 Tidsbesparelser

Mo i Rana lufthavn får en rullebane på 2.400/2.700 meter, noe som gjør det mulig å operere større flytyper (som Boeing 737) direkte til Oslo lufthavn og eventuelt andre destinasjoner. Mulige tidsbesparelser er:

- **Direkteruter uten mellomlanding:** I dag må mange reisende fra Helgeland bytte fly i Bodø eller Trondheim. For de som ønsker å benytte seg av et eventuelt tilbud om direkteruter fra Rana vil fjerning av slike mellomlandinger redusere total reisetid med 1–2 timer per vei.
- **Mer stabile ruter og færre kanselleringer:** Den nye plasseringen til Mo i Rana lufthavn i Fagerlia har bedre topografi og værforhold enn Røssvoll, som i dag har utfordringer med mer tåke og vind. Dette betyr færre forsinkelser og mindre tidstap for passasjerene.

Samlet sett kan dette gi betydelig redusert reisetid både for forretningsreisende og privatpersoner, særlig på strekningen Mo i Rana – Oslo. Reisetiden kan reduseres fra 3–4 timer (inkl. mellomlanding) til rundt 1 timer og 30 minutter med direktefly.

1.3 Reduserte reisekostnader

For virksomheter i Rana-regionen, men også for del virksomheter i andre kommuner på Helgeland vil et tilbud om direkteflyvninger til Oslo lufthavn kunne gi økonomiske besparelser knyttet til flyreiser.

- **Direkteflyvninger gir lavere totale reiseutgifter.** Når man slipper mellomlanding og overnatting, eventuelt også «tilleggsreise» med bil, tog eller buss til nærmeste storflyplass (Bodø eller Trondheim) reduseres kostnader for både tid, overtid, overnatting og diett.
- **Større fly og høyere kapasitet gir oftere lavere billettpriser.**
- **Bedre tilgjengelighet for tilreisende.** Leverandører, samarbeidspartnere og kunder kan reise direkte til regionen, noe som kan være med på å redusere reise- og møtekostnader.
- **Transport av gods, eksempelvis sjømat.** En effekt kan være lavere transportkostnader.

1.4 Hva menes med reisemønster?

Et reisemønster beskriver hvor ofte en person reiser, hvor vedkommende vanligvis reiser, hvor lenge reisene varer, om reisene skjer innenfor eller utenfor et definert tjenesteområde. Et mest mulig effektivt reisemønster er viktig fordi det kan gi reduserte kostnader, spart tid og bedre ressursutnyttelse. For arbeidsgivere betyr dette lavere utgifter til reise og diett, mindre tidsbruk på transport, og mer tid til verdiskapende arbeid. Samtidig bidrar effektive reiserutiner til å redusere stress og belastning for de ansatte, som igjen kan gi høyere trivsel og bedre produktivitet.

For samfunnet generelt fører et effektivt reisemønster til lavere miljøbelastning, mindre trafikk, mindre slitasje på infrastruktur og bedre utnyttelse av transportressurser.

I planleggingen av den nye flyplassen på Mo er det et stort ønske om å kunne bidra til et mest mulig effektivt reisemønster.

1.5 Formålet med denne analysen

Formålet er å gjennomføre en kartlegging av reisemønsteret til næringslivet i Rana-regionen. Videre er det et mål å benytte innhentet informasjon til å tallfeste størrelsen på effekter i form av spart reisetid og kostnader for næringslivet i Rana-regionen. Analysen skal benyttes i arbeidet med å sikre at flyselskapene aktivt tar i bruk Mo i Rana lufthavn.

2. METODE

Fra tidlig planleggingsfase og fram til nå er det utarbeidet en rekke studier om den nye lufthavnen, hvor flere av disse også inkluderer informasjon om samfunnsmessige effekter. Innledningsvis er det gjort en gjennomgang av eksisterende informasjon. Kartleggingen er gjennomført i oktober-november 2025.

Det er utført en kvantitativ datainnsamling i oktober 2025. En elektronisk spørreundersøkelse i Microsoft Forms som ble sendt til 55 virksomheter i Rana og omegnskommuner. I utvalget for undersøkelsen er virksomheter som ofte forbindes med mye reisevirksomhet, både i privat- og offentlig sektor.

Det er gjort en telefonisk oppfølging av de fleste respondentene.

31 virksomheter svarte på den skriftlige undersøkelsen (56 prosent), og det er disse besvarelsene som er brukt som utgangspunkt for analysen. 8 virksomheter svarte at de ikke kunne eller ville delta.

Besvarelsene fordeler seg på virksomheter i følgende kommuner: Rana, Lurøy, Alstahaug, Træna, Vefsn og Grane. Virksomhetene som besvarte undersøkelsen har om lag 6.500 ansatte, og utgjorde 41 prosent av private og offentlige virksomheter med mer enn 50 ansatte i de 6 kommunene. Bedriftene som svarte på undersøkelsen stod for 34 prosent av all omsetning i 2024 blant bedrifter i de 6 kommunene med over 50 millioner kroner i driftsinntekter.

Inkluderes alle 12 kommunene i influensområdet (Rana, Hemnes, Alstahaug, Lurøy, Nesna, Dønna, Træna, Hattfjelldal, Grane, Vefsn, Leirfjord og Herøy) er tilsvarende andeler hhv. 34 og 32 prosent.

Fordeling av besvarelser per næring: Industri (12), tjenesteyting (6), offentlig sektor (4), bygg og anlegg (4), transport og logistikk (3) og andre (2).

Utvalget i undersøkelsen er relativt lite, noe som innebærer en viss usikkerhet knyttet til hvor representativt resultatene er for hele populasjonen. Selv om utvalget er lite dekker allikevel disse virksomhetene en stor del av de som har mye reisevirksomhet i regionen. Funnene gir nyttig innsikt i tendenser og oppfatninger blant respondentene, men bør tolkes med varsomhet og ses som indikasjoner.

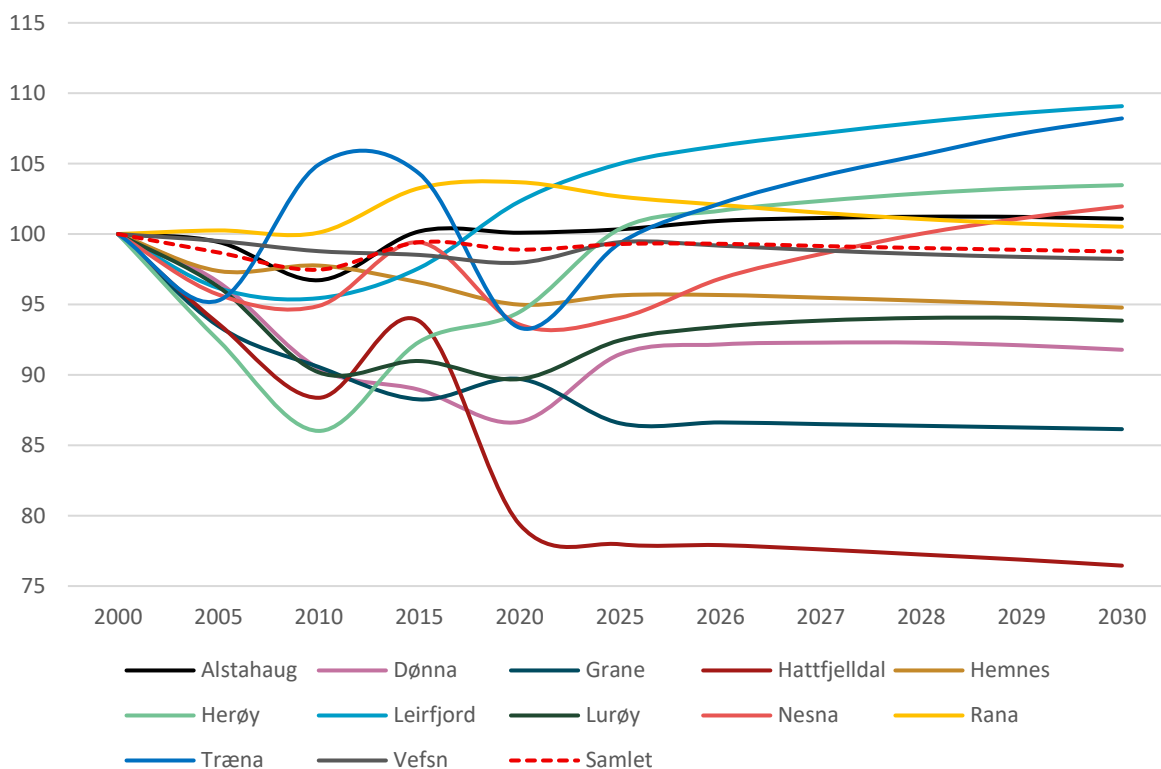
I undersøkelsen er det spurt om reiseaktivitet i 2024. Dette gir et bilde på reiseaktiviteten for dette året isolert, og det kan være variasjoner mellom ulike år av flere årsaker. Konjunkturer vil påvirke aktiviteten mht. etterspørsel og produksjon, og dermed reiseaktivitet i noen næringer. Prosjektbaserte aktiviteter som for eksempel er typisk for deler av bygg og anlegg er en annen forklaring på variasjon. Det kan også være ulikt behov for reisevirksomhet basert på bedriftsinterne forhold, alt fra større vedlikeholdsarbeider, akutte hendelser, omorganiseringer, etc. Det betyr at reiseaktiviteten over år kan være både høyere og lavere enn det som er avdekket gjennom å kartlegge 2024 spesifikt, men gir et så oppdatert bilde som mulig av et helt kalenderår.

3. SAMFUNNS- OG NÆRINGS LIV I NÆROMRÅDET

3.1 Befolkning

Influensområdet Rana-regionen omfatter kommunene Rana, Hemnes, Alstahaug, Lurøy, Nesna, Dønna, Træna, Hattfjelldal, Grane, Vefsn, Leirfjord og Herøy. Ved inngangen til 2025 hadde regionen et samlet innbyggertall på 63.926 personer, hvorav 25.994 bodde i Rana kommune. Området utgjør et sentralt tyngdepunkt for bosetting, næringsliv og samfunnsutvikling på Helgeland.

Befolkningsutviklingen har vært relativt stabil siden 2000, med en nedgang på i underkant av 1 prosent i perioden. Statistisk sentralbyrås (SSB) prognoser (hovedalternativet – MMMM) fram mot 2030 peker på en jevn utvikling for regionen som helhet, med en forventet nedgang på om lag 0,5 prosent. Den største prosentvise veksten ventes for Leirfjord, Nesna og Træna, mens Rana og Hattfjelldal er kommunene hvor prognosene tilsier størst prosentvis nedgang. [SSB lager sine framskrivinger](#) basert på utviklingen i demografiske forhold i den enkelte kommune de siste ti årene, og tar ikke hensyn til for eksempel nye næringsetableringer eller samferdselsprosjekter.



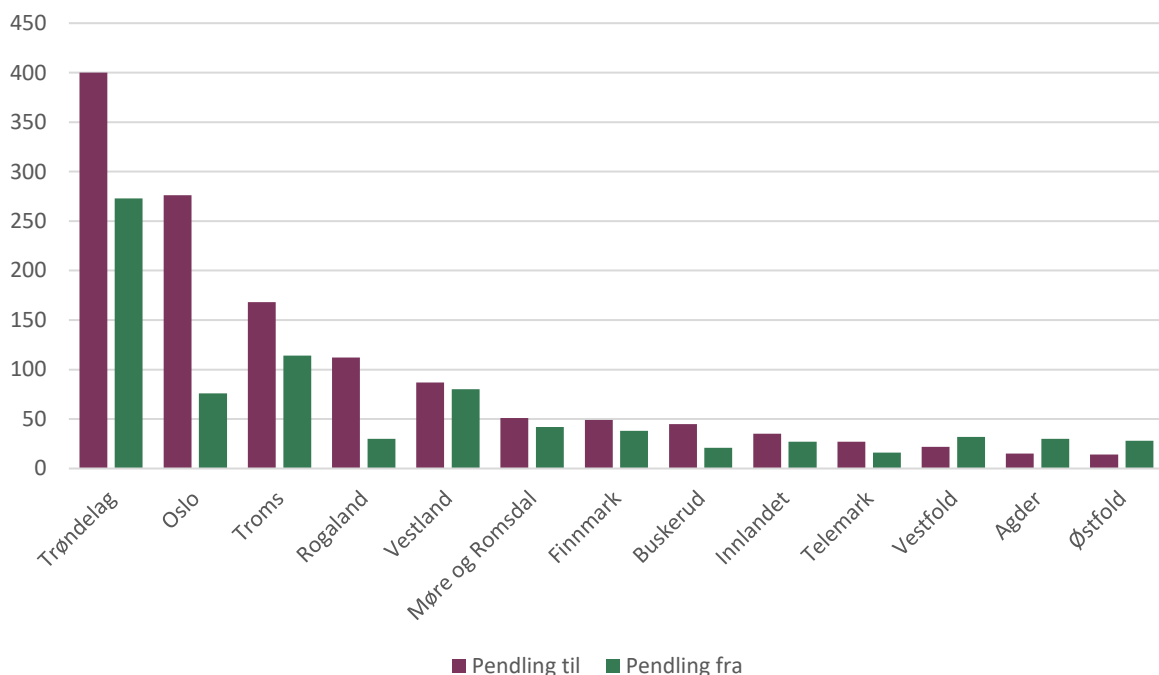
Figur 1 Historisk og framskrevet befolkning. Indeks der 2000 = 100 (Kilde: SSB)

3.2 Arbeid og pendling

Rana-regionen har et arbeidsmarked med stor bredde og tett samspill mellom kommunene. Ved utgangen av 2024 var det 31.108 personer som hadde arbeidssted i regionen, fra 240 sysselsatte i Træna til 13.736 i Rana. Sysselsettingen har vært stabil gjennom perioden 2019–2024, mens sysselsettingen nasjonalt økte med 5,6 prosent. Den svake regionale utviklingen skyldtes særlig nedgang i Vefsn, Alstahaug, Hemnes og Grane, dels forklart med nedgang i sysselsatte innen varehandel og bygg og anlegg.

Blant de sysselsatte i regionen hadde 95 prosent bosted i en av kommunene i Rana-regionen. Inkluderes Nordland som bostedsfylke, øker andelen til 97 prosent. Arbeidsmarkedet i regionen rekrutterer altså hoveddelen av arbeidskraften lokalt og regionalt.

Pendlingen viser samtidig at regionen har arbeidsmobilitet både inn til og ut fra regionen. I 2024 pendlet 1.905 personer inn til regionen, hvorav nær 30 prosent kom fra andre kommuner i Nordland. Utenfor Nordland kom den største innpendlingen fra Trøndelag, fulgt av Oslo og Troms. Utpendlingen var lavere, med 1.469 personer, og gikk i stor grad til andre deler av Nordland, Trøndelag og Troms.



Figur 2 Pendling til/fra Rana-regionen for fylker utenfra Nordland (Kilde: SSB)

3.3 Næringsliv

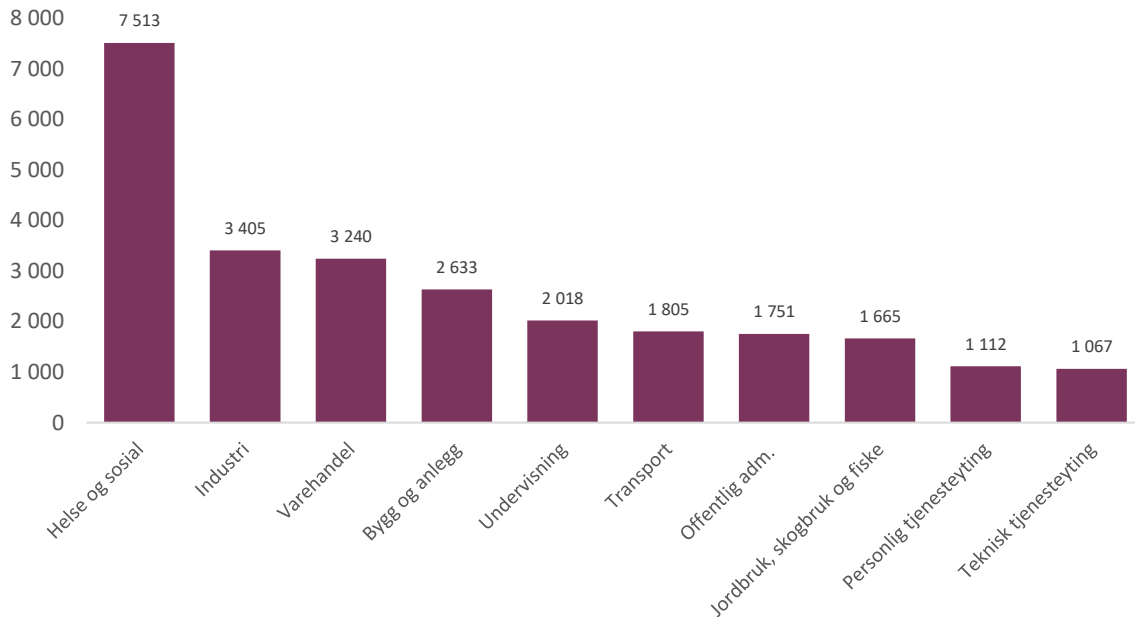
Influensområdet Rana-regionen består av en betydelig del av kommunene på Helgeland, og har et bredt og mangfoldig næringsliv. Dette omfatter blant annet sterke industrimiljøer, kraftproduksjon, kystbaserte næringer og offentlige kompetansearbeidsplasser.

Mo i Rana er regionens industrielle tyngdepunkt, med metall- og prosessindustri, mekaniske bedrifter, tekniske tjenester og produksjonsrettede virksomheter. Industrien har lange tradisjoner og er fortsatt en av de viktigste næringene i regionen.

Langs kysten i Alstahaug, Lurøy, Dønna, Nesna, Træna og Herøy står sjømatnæringen sterkt, med omfattende oppdretts-, slakteri- og foredlingsvirksomhet og høy eksportaktivitet. Dette skaper betydelig aktivitet innen transport, logistikk og ulike servicenæringer.

Offentlig sektor er en viktig arbeidsgiver i hele regionen, særlig innen helse, omsorg, utdanning og administrasjon. Rana har i tillegg flere store statlige arbeidsplasser som Nasjonalbiblioteket og Statens innkrevingssentral. Varehandel, bygg og anlegg og ulike tekniske og profesjonelle tjenesteytinger utgjør også viktige deler av næringslivet.

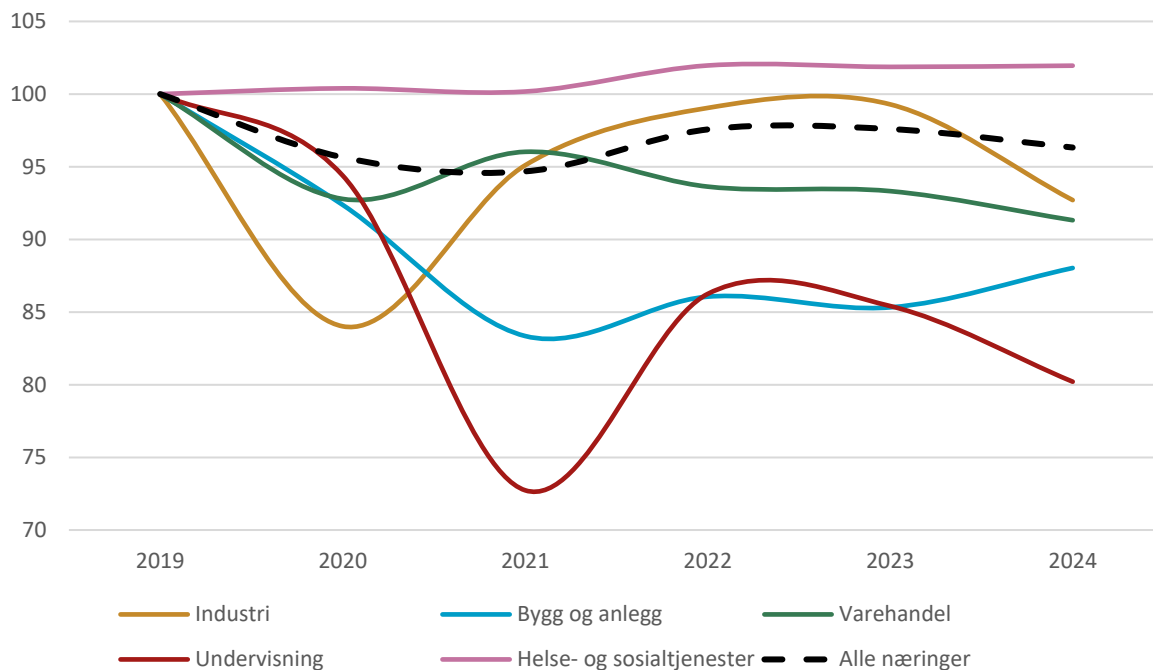
Reiselivet er i vekst og drives særlig av natur- og kystopplevelser. Helgelandskysten, Svartisen og øysamfunnene er sentrale trekkplaster. [Visit Helgeland](#) driver et flerårig utviklingsprosjekt med mål om å styrke reiselivet i regionen. Muligheter for å ta imot større reisegrupper til Helgeland vil bedres med en ny flyplass, og gi mulighet for vekst og utvidelse av turistsesongen i hele regionen.



Figur 3 Antall sysselsatte i de ti største næringene i Rana-regionen i 2024 (Kilde: SSB)

Målt i antall sysselsatte var helse- og sosialtjenester den klart største næringen i regionen i 2024, fulgt av industri, varehandel og bygg og anlegg. Deretter følger undervisning og transport. Offentlig administrasjon, jordbruk, skogbruk og fiske, samt personlig og teknisk tjenesteyting utgjør mindre, men fortsatt betydelige næringer.

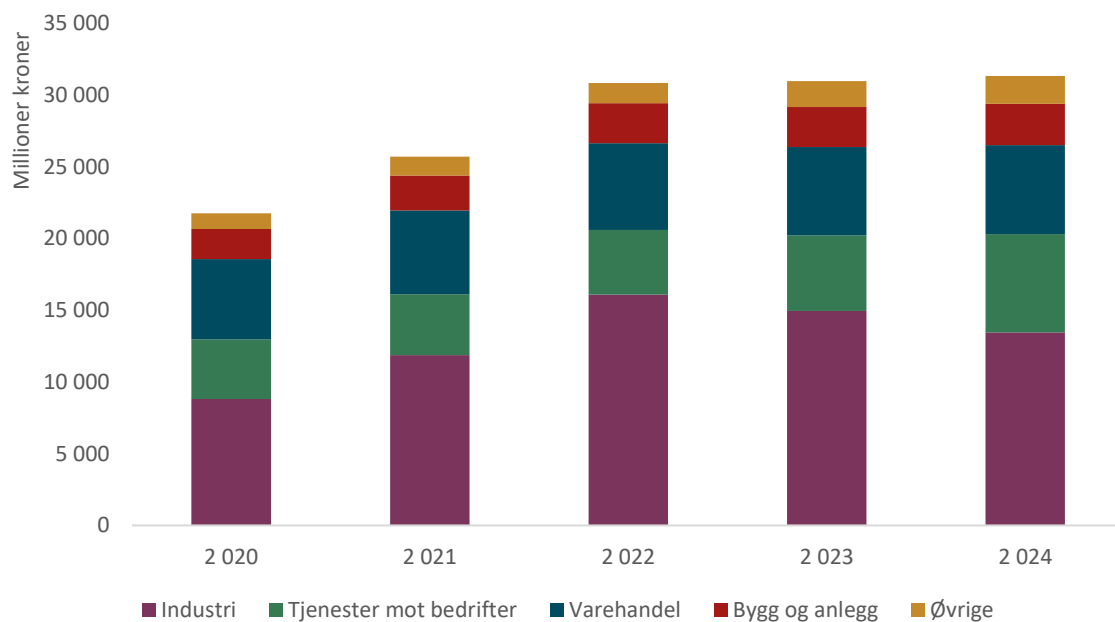
Utviklingen 2019–2024 viser tydelige forskjeller mellom næringene. Helse- og sosialtjenester er den eneste store næringen som har hatt vekst. De øvrige største næringene har hatt svakt fall eller vært stabile, og samlet sett gikk sysselsettingen i regionen ned med 3,7 prosent i perioden.



Figur 4 Utvikling i sysselsetting i de fem største næringene i Rana-regionen. Indeks der 2019 = 100 (Kilde: SSB)

Den samlede omsetningen i næringslivet i Rana kommune har økt med om lag 44 prosent de siste fem årene. Veksten var sterkest i perioden 2020–2022, og har deretter stabilisert seg. Industrien er den klart største næringen målt i omsetning og stod for rundt 42 prosent av totalen i 2024. Det har også vært jevn vekst i tjenester mot bedrifter, varehandel og bygg og anlegg, som samlet bidrar betydelig til omsetningsveksten.

Omsetningsveksten viser at flere næringer i Rana kommune har hatt høy aktivitet de siste årene. Dette innebærer kontakt med kunder, leverandører og samarbeidspartnere utenfor regionen, noe som typisk medfører reisebehov hos bedriftene. Samtidig følger omsetningen normale konjunktursvingninger, som vil påvirke både aktivitetsnivå og reiseomfang.



Figur 5 Omsetningsutvikling for virksomheter i Rana kommune siste fem år (Kilde: Proff)

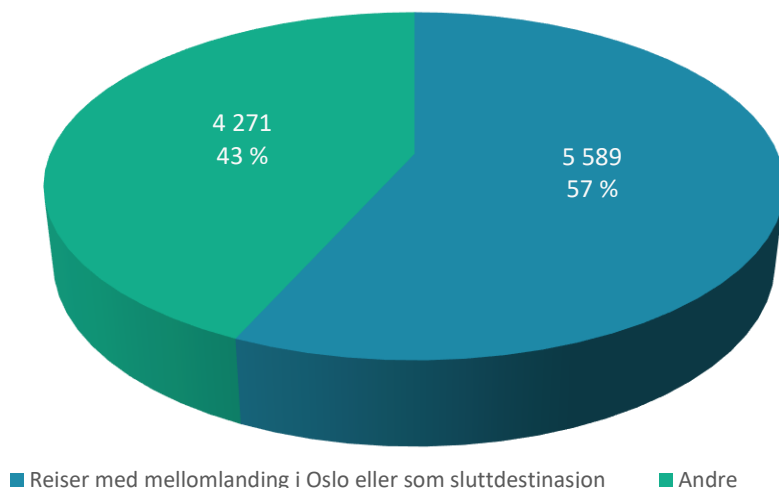
4. REISEMØNSTER 2024

I denne delen gis en oversikt over reisemønstret til respondentene i Rana-regionen som har bidratt med data til denne studien.

4.1 Omfanget av tjenestereiser

En tjenestereise er en reise en arbeidstaker gjennomfører på oppdrag fra arbeidsgiver, utenfor sitt faste arbeidssted, for å utføre arbeidsrelaterte oppgaver. Denne studien bygger på innhentet informasjon fra flere ulike næringer, nærmere bestemt industri (12 respondenter), tjenesteyting (6), offentlig sektor (4), bygg og anlegg (4), transport og logistikk (3) samt resterende merket «andre» (2).

Ulike næringer har naturlig nok svært ulikt omfang av tjenestereiser, ettersom arbeidsoppgaver og organisatoriske behov varierer betydelig mellom bransjer. I denne studien deltar respondenter fra både privat og offentlig sektor, noe som innebærer at både reisehyppighet og formål med reisene kan variere mellom gruppene. Totalt antall tjenestereiser i de 31 virksomhetene som bidro med informasjon til analysen utgjorde 9.860 i 2024, av disse gikk 57 prosent (5.589) til/fra eller via Oslo lufthavn.



Figur 6 Omfang av tjenestereiser

Tjenestereiser til ansatte i offentlig sektor utgjør i overkant av en fjerdedel av alle tjenestereisene, og står for 29 prosent av reisene som går til/fra eller via Oslo lufthavn.

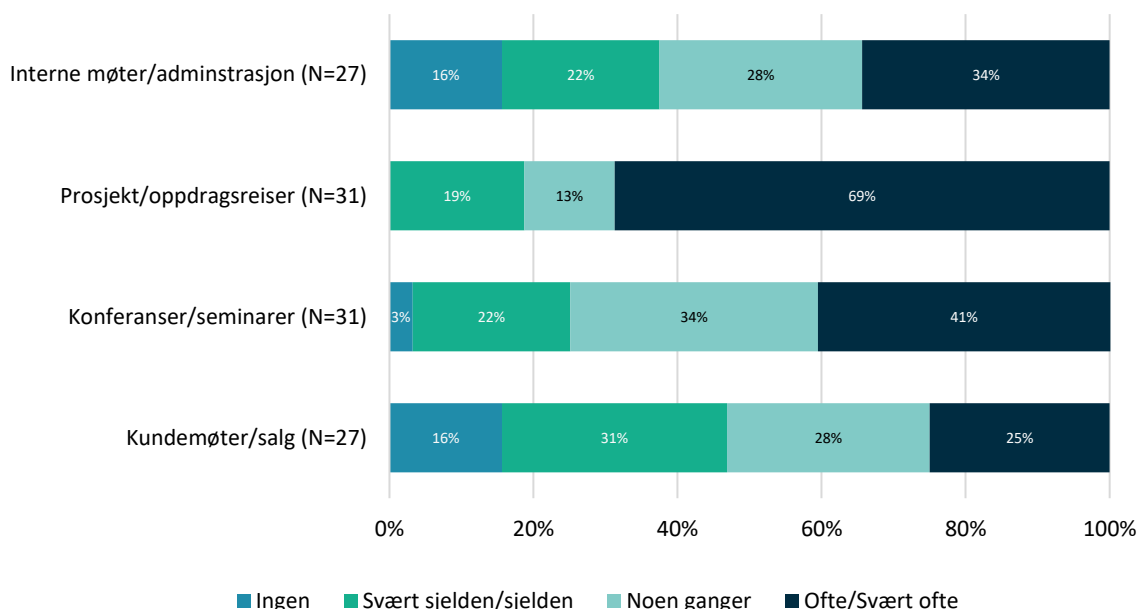
Kategorien «Andre» kan omfatte reiser som ikke nødvendigvis har Oslo lufthavn som mellomstasjon, eksempelvis tjenestereiser til Trondheim eller via samme lufthavn for videre reise til Vestlandet. I andre tilfeller kan Bodø være mellomstasjonen for videre reise nordover, og i noen tilfeller benyttes nærliggende lufthavner i Sverige for videre transport. Sistnevnte skyldes dels dårlig regularitet og mangler i dagens rutetilbud, men det er ikke tilstrekkelig datagrunnlag for å dokumentere omfanget av dette for alle respondentene.

4.2 Formål med tjenestereisene

Tjenestereiser omfatter et bredt spekter av formål, og for mange virksomheter er de en nødvendig del av den daglige driften. En stor del av reisene knytter seg til interne møter og administrasjon, der ansatte må samles fysisk for å koordinere arbeid, ta beslutninger eller gjennomføre workshops som ikke lar seg løse like effektivt

digitalt. I tillegg reiser mange i forbindelse med prosjekter og oppdrag, enten for å jobbe på prosjekter, følge opp leveranser, møte samarbeidspartnere eller utføre arbeid ute hos kunde. Noen av industribedriftene har også ansatte i utland som pendler til/fra hjemland. Konferanser og seminarer utgjør en annen viktig kategori, der bedrifter sender medarbeidere for å hente inn ny kunnskap, bygge nettverk og holde seg oppdatert på utviklingen i sin bransje. En betydelig andel av tjenestereisene handler også om kundemøter og salg, hvor personlig kontakt fortsatt er avgjørende for relasjonsbygging, forhandlinger og utvikling av nye markedsmuligheter. Tjenestereiser ofte er nødvendige for både for daglig drift, utvikling og vekst i næringslivet.

Figur 7 viser respondentene svar på hvilke formål deres tjenestereiser til Oslo hadde i 2024. Antall respondenter på hver alternativ er oppgitt i parentesen.



Figur 7 Formålet med tjenestereisene

Respondentenes svar på spørsmål om formålet med tjenestereisene viser et tydelig mønster i driverne for tjenestereisene. Prosjekt- og oppdragsreiser er den klart viktigste årsaken til tjenestereiser til/via Oslo lufthavn. Hele 69 prosent av respondentene oppgir at dette skjer ofte eller svært ofte, noe som viser at mange virksomheter har løpende oppdrag, samarbeidspartnere eller operative behov som krever fysisk tilstedeværelse. Interne møter og administrasjon utgjør også en betydelig del av reisene, der majoriteten svarer at slike reiser skjer noen ganger eller ofte/svært ofte. Dette tyder på at virksomhetene fortsatt opplever behov for interne fysiske samlinger for koordinering, planlegging og beslutningsprosesser.

Konferanser og seminarer skaper også hyppige reiser, med 41 prosent som deltar ofte eller svært ofte. Det viser at kompetanseutvikling, nettverksbygging og faglig oppdatering er viktige drivere for flyreiser. Kundemøter og salgsaktiviteter er jevnere fordelt, men også her reiser en fjerdedel ofte/svært ofte, og en stor andel reiser noen ganger. Dette illustrerer at relasjonsbygging og salgsarbeid fremdeles i stor grad er basert på personlig kontakt.

Samlet sett viser grafen at tjenestereiser til/via Oslo lufthavn hovedsakelig er knyttet til oppgaver som krever fysisk oppmøte, særlig prosjekterelatert arbeid, kompetansebygging og intern koordinering.

Nasjonalbiblioteket har rundt 600 ansatte, likt fordelt på avdelingene i Mo i Rana og Oslo. Nasjonalbiblioteket tar vare på, digitaliserer og formidler alt som er publisert for den norske offentligheten. I Mo i Rana sikres Nasjonalbibliotekets samling i store fjellhaller, fysisk og digitalt. Der blir også dokumentbasert kulturarv fra norske arkiv, museum og bibliotek digitalisert og bevart.

Nasjonalbiblioteket har utstrakt reise- og møtevirksomhet begge veier mellom de to avdelingene, og dagens flytilbud medfører ekstra reisetid som kan regnes som tapt arbeidstid.

– Om det etableres direkterute mellom Mo i Rana og Oslo vil vi kunne arrangere flere store konferanser og arrangementer på Mo. Kortere reisetid for de ansatte vil også bidra til at vi løser vårt samfunnsoppdrag mer effektivt, sier Trond Myklebust, fungerende Nasjonalbibliotekar



Foto: Nasjonalbiblioteket

4.3 Overnatting og transport

Tjenestereiser fra Helgeland til/via Oslo fører ofte til overnatting. Dette skyldes at de reisende må ha mellomlandinger når de reiser ut fra flyplassene på Helgeland, og det er begrenset flyavganger som gjør det mulig å gjennomføre dagsreiser. Møter, kurs og prosjektaktiviteter skjer ofte til tidspunkt som ikke passer med rutetilbudet fra Helgeland, noe som gjør at man må reise inn kvelden før eller returnere dagen etter.

Det er flere industrivirksomheter i Rana-regionen som er avhengige av innpendlet arbeidskraft, også fra utlandet. Denne typen arbeidsmodell innebærer at ansatte og innleide må reise lengre og mer koordinert, ofte med behov for overnatting både i forbindelse med skiftbytter, prosjektoppstarter og møter. Samtidig er industrien og leverandørmiljøet på Helgeland preget av prosjektarbeid som krever lengre møter, flere aktiviteter per reise eller oppfølging hos nasjonale aktører med hovedkontor i Oslo. Til sammen gjør dette at tjenestereiser til/via Oslo i langt større grad enn lokale og regionale reiser naturlig inkluderer ett eller flere døgn med overnatting.

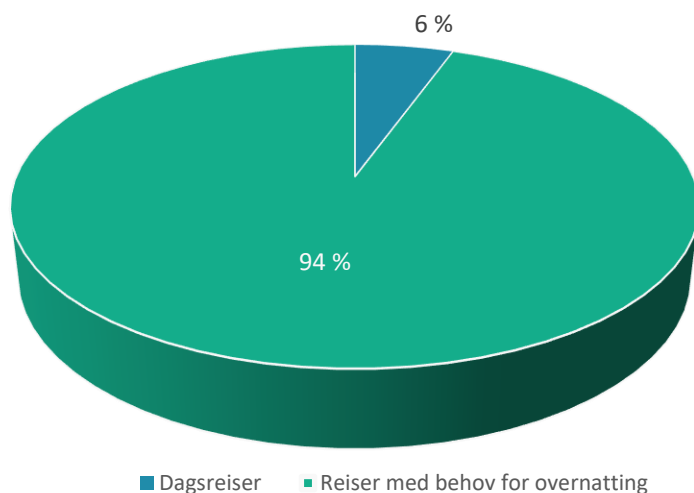


Foto: MOMEK

MOMEK Group er lokalisert i Mo i Rana og tilbyr et bredt spekter av tjenester innen vedlikehold, modifikasjon, fabrikasjon, produkter og bygging til kunder i hele Skandinavia. Konsernet sysselsetter om lag 600 årsverk, hvorav godt over 100 ansatte er fra Romania og om lag 50 ansatte fra Litauen. Dagens flytilbud er krevende både mht. inn- og utreise for de utenlandske ansatte, men også i utførelse av oppdrag for kunder utenfor Mo i Rana.

I forbindelse med reiser til og fra hjemlandet er det store kostnader som følge av dagens flytilbud, og ansatte må bruke ekstra tid mht. å komme seg til/ fra Mo i Rana. Ved innreise må de aller fleste reise via Bodø, og videre med tog til Mo, noe som forlenger reisen med ca. 3 timer. Med bruk av Bodø lufthavn for å komme seg videre til eksempelvis Bucuresti i Romania er det heller ikke korresponderende direkteruter. Stort sett alle utenlandske arbeidere som reiser fra Bodø reiser så via Oslo lufthavn for mellomlanding, før de flyr videre via en stor flyplass i Europa før de ankommer sitt hjemsted. En stor andel av den ekstra tiden som går med til reise er å anse som tapt arbeidstid.

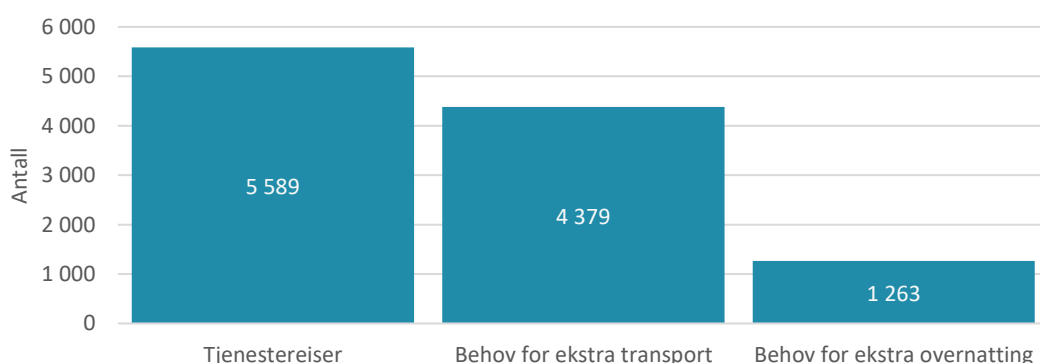
– Som selskap er vi avhengige av å rekruttere dyktige fagarbeidere fra utlandet siden det er knapphet i Norge. Lang reisetid for ansatte gir dem unødvendig belastning, både for de som reiser til og fra hjemstedet i utlandet og generelt ved utførelse av oppdrag for våre kunder. En direkterute mellom Mo i Rana og Oslo vil bedre rekrutteringen og spare både ansatte og Momek for tid og penger, sier Magnus Andersen, Procurement Manager Momek Services AS



Figur 8 Andel tjenestereiser til eller via Oslo lufthavn hvor det var behov for overnatting

Hele 94 prosent av alle tjenestereisene som gikk til eller via Oslo var forbundet med overnatting. Bare 6 prosent av tjenestereisene gjennomføres som dagsreiser. Disse kjennetegnes gjerne av svært tidlige avreiser om morgenen og hjemkomst først rundt midnatt. Det vil alltid være et visst behov for overnatting i forbindelse med tjenestereiser. Møter og samlinger som strekker seg over to dager, for eksempel lunsj-til-lunsj-møter, gjør overnatting nødvendig. Det samme gjelder kurs, konferanser og reiser som involverer videre transport til utlandet. I enkelte tilfeller kan det også være mer kostnadseffektivt å overnatte enn å velge flyavganger som muliggjør tur-retur samme dag.

Respondentene ble bedt om å fortelle om behovet for ekstra transport i forbindelse med reisene som gikk til eller via Oslo. Når flytilbudet slik som det er i Rana-regionen innebærer mellomlandinger, omveier eller avgang fra en annen flyplass, må reisende ofte benytte ekstra transport for å komme seg dit de skal. Det kan dreie seg om buss, tog, taxi eller privatbil for å nå en flyplass med bedre rutetilbud. Dette øker både reisetid og kompleksitet, og gjør at selve tjenestereisen ikke bare består av flyturen, men også av nødvendig tilleggsreise før og etter flyavgangen. Om lag 78 prosent hadde behov for ekstra transport.



Figur 9 Antall tjenestereiser, behov for ekstra transport og overnatting

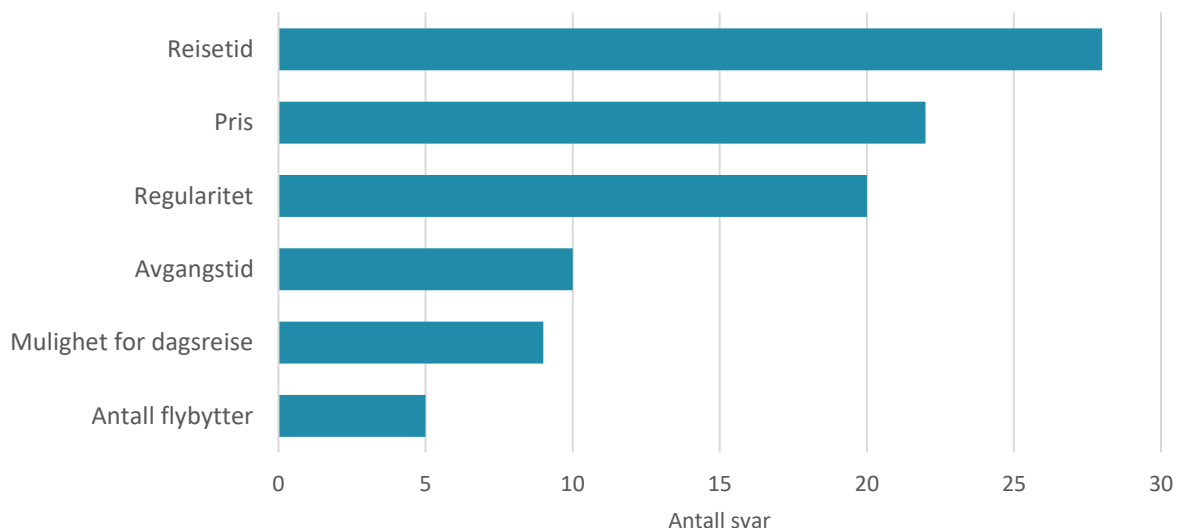
Respondentene fikk også et spørsmål om behov for ekstra overnattinger i forbindelse med tjenestereiser, altså overnattinger som kunne vært unngått dersom det hadde vært et tilbud om direkteflyvninger til/via Oslo

lufthavn. Svarene fra respondentene tilsier at om lag 23 prosent av overnattingene forbundet med disse reisene kunne vært spart dersom det hadde vært et tilbud om direkteflyvninger. Det er ikke spurt om antall ekstra overnattinger per respondent, bare hvor stor andel av reisene som krevde dette. Årsaker til behovet kan være dårlig regularitet og at dagens flyruter i liten grad muliggjør en dagsreise.

Ekstra transport og overnatting omfatter med andre ord ut over ordinært eller planlagt transport/ overnatting.

4.4 Faktorer som har betydning når man velger flyreise

Reisevalg påvirkes av en rekke faktorer, og for reisende i denne regionen henger disse tett sammen med geografi, dagens flytilbud og avstanden til større knutepunkter som Bodø og Værnes. For mange handler vurderingen om mer enn selve flyturen, det er ofte den totale reisetiden som ofte er avgjørende. Når regionens flyplasser i hovedsak betjenes av propellfly og krever mellomlanding for de fleste videre forbindelser, blir den samlede transporttiden fort lang. For dem som i tillegg må reise langt eller må benytte ferge på veien til flyplassen, blir tidsgevinsten av fly reell først dersom rutene er effektive. Derfor er korte totalreisetider, gode direkteforbindelser og smidige overganger særlig viktige.



Figur 10 Viktige faktorer ved valg av flyreise

Figur 10 viser hvilke faktorer respondentene vurderer som viktigst når de velger flyreise. De kunne krysse av for inntil tre av totalt åtte faktorer (Reisetid, pris, regularitet, avgangstid, mulighet for dagsreise, antall flybytter, klimaavtrykk og annet). Resultatene viser tydelig at reisetid rangeres høyest, med 28 respondenter som oppgir dette som en av sine tre viktigste faktorer. Dette understreker at tidsbruk er det mest sentrale vurderingskriteriet. Pris følger som nummer to, med 22 avkryssinger, noe som viser at økonomi fortsatt spiller en stor rolle, selv om den ikke overgår betydningen av tid. På tredjeplass kommer regularitet, med 20 respondenter som vektlegger hyppigheten på avgangene. Dette indikerer at et stabilt og forutsigbart rutetilbud er viktig, særlig for dem som reiser jevnlig eller trenger fleksibilitet. Avgangstid nevnes av 10 respondenter og er relevant for mange, men ikke like avgjørende som de tre dominerende faktorene.

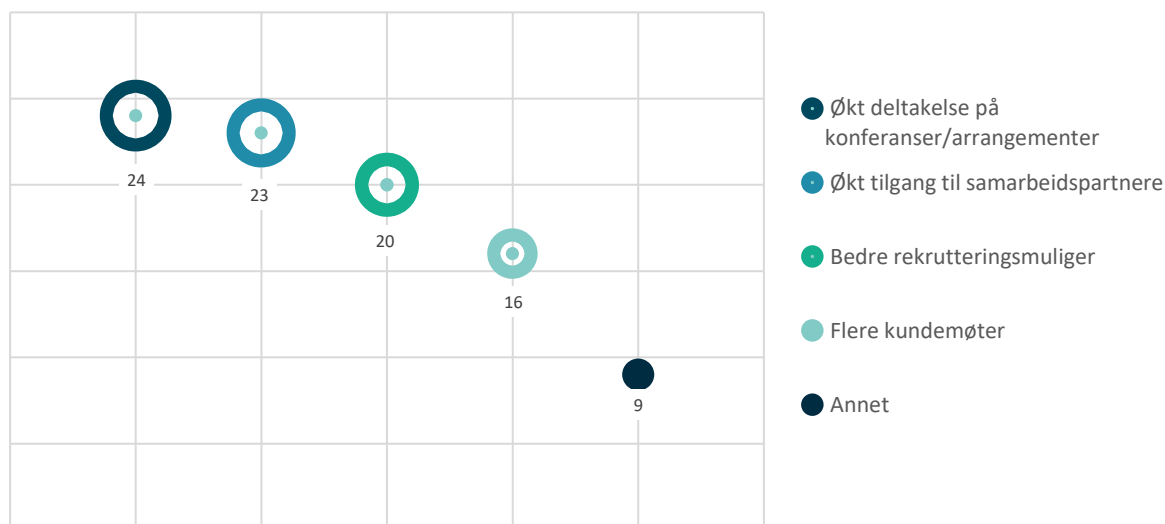
Det lave antallet som peker på "mulighet for dagsreise" kan sees i lys av dagens begrensede flytilbud i regionen. Få avganger gir liten fleksibilitet, og dagsreiser fremstår i liten grad som et realistisk alternativ. Når et tilbud

oppleves som utilgjengelig, blir det heller ikke prioritert blant de viktigste faktorene. Dette betyr ikke at behovet ikke finnes, men at det ikke vurderes som oppnåelig innenfor dagens rammer.

Tilsvarende er det få som oppgir “antall flybytter” som viktig. Dette skyldes sannsynligvis at mellomlandinger i praksis er uunngåelige for de fleste reiser fra regionen, og derfor ikke fungerer som et reelt valgkriterium. Når en faktor ikke skiller mellom alternativene, nedprioriteres den naturlig til fordel for kriterier som faktisk varierer – som reisetid, pris og regularitet. Det var ingen respondenter som krysset av for klimaavtrykk og annet.

Siden respondentene bare kunne velge tre faktorer, viser resultatene hva som virkelig prioriteres i en konkret valgsituasjon. Dette gjør det særlig tydelig hvor dominerende reisetid, pris og regularitet er, samtidig som det forklarer hvorfor mer situasjonsbestemte forhold som dagsreise og flybytter havner lengre ned på listen.

Videre fikk respondentene spørsmål om hvilken betydning full og forutsigbar regularitet, betydelig redusert reisetid og en fleksibel tur-retur-billett til Oslo lufthavn med makspris 3.000 kroner – hva ville dette bety for deres virksomhet. Respondentene fikk valget med å kunne krysse av for fire ulike valg som vist i figur 11.



Figur 11 Betydning av bedre regularitet, redusert reisetid og fleksibel tur-retur billett til Oslo lufthavn (antall svar)

Svarene viser hvilke områder som har mest betydning for respondentenes virksomheter dersom flytilbudet blir mer forutsigbart, raskere og rimeligere. Siden respondentene kunne velge flere alternativer, representerer tallene ikke antall personer, men antall avkryssninger på hvert område. Likevel gir fordelingen et tydelig bilde av hvilke muligheter som oppleves som mest relevante.

Flest avkryssninger ble registrert for økt deltakelse på konferanser og arrangementer (24), noe som indikerer at dagens reiserammer begrenser kompetanseutvikling og deltakelse på faglige arenaer. Økt tilgang på samarbeidspartnere (23) ligger tett bak, og viser at virksomhetene vurderer bedre mobilitet som en nøkkel til å styrke nettverk og utviklingsmuligheter. Bedre rekrutteringsmuligheter (20) peker på at tilgjengelighet fortsatt er en barriere for å tiltrekke seg kompetanse utenfra, mens flere kundemøter (16) viser at det ligger muligheter i form av mer salgsarbeid og kundeoppfølging. Kategorien «annet» fikk 9 avkryssninger og viser at virksomhetene også ser flere gevinster utover de forhåndsdefinerte valgene.

4.5 Tapt arbeidstid

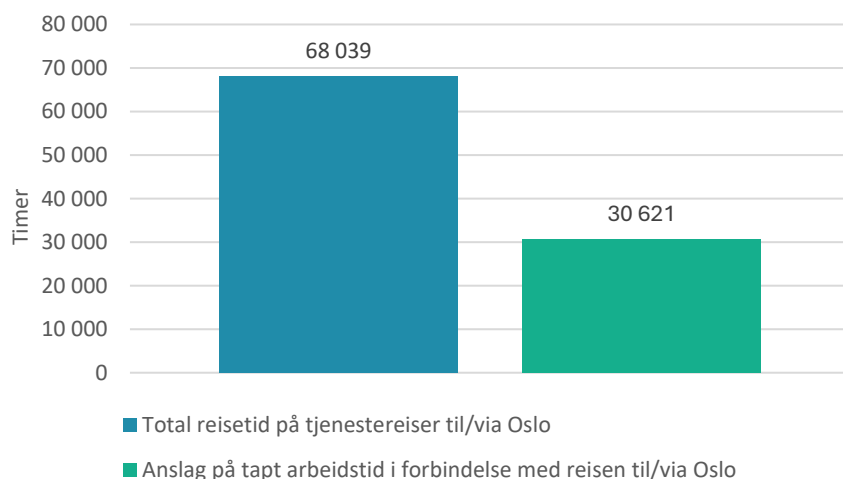
Næringslivet i en region som ligger langt fra en lufthavn med større jettfly vil typisk ha betydelige ekstra kostnader. Reiser som kunne vært gjennomført raskt og effektivt fra en større lufthavn, blir mer tidkrevende fordi ansatte først må ta seg til en av de lokale lufthavnene, som kun betjenes av Widerøe, eller reise til Bodø eller Trondheim for å reise videre. Dette gir lengre reisetid, mer usikre forbindelser og oftere behov for overnatting. I tillegg betyr det også at reisen til eksempelvis Bodø gjennomføres med bil, buss eller tog, enten for å nå en tidlig avgang neste dag eller på grunn av dårlig regularitet. I praksis betyr dette at hver tjenestereise krever flere timer ekstra bare i transport og mellomlandinger, og at arbeidstakernes bruk av tid blir dyrere for bedriftene. Sammert over et år kan dette utgjøre betydelig beløp.

Rana kan oppleves mindre attraktivt for spesialisert arbeidskraft og pendlere. Rekrutteringsprosesser tar ofte lengre tid og blir dyrere, og det kan være vanskeligere å få eksterne fagpersoner til å komme på korte oppdrag.

Til slutt påvirker de lange reisetidene muligheten for å delta i nasjonale og internasjonale møter, messer og kundearrangementer. Bedrifter gjennomfører færre fysiske salgsmøter og har lavere nærhet til markedsarenaer enn virksomheter med god flytilgang. Over tid kan dette redusere vekstmuligheter og svekke konkurransekraften.

Samlet sett fører fraværet av en nærliggende flyplass med mulighet for større jettfly til økte kostnader knyttet til tid, logistikk, rekruttering og markedsarbeid.

Respondentene ble oppfordret til å svare på et spørsmål om hvor mye av reisetiden de anslo som tapt arbeidstid per reise til/via Oslo i 2024. Svarene er vist i figur 12.



Figur 12 Tapt arbeidstid

Dataene viser at hele 45 prosent av total reisetid ansees som tapt arbeidstid (ekstra tid som kunne vært unngått ved direkteflyvninger).

4.6 Betydningen av å få en direkte rute fra Mo i Rana til Oslo

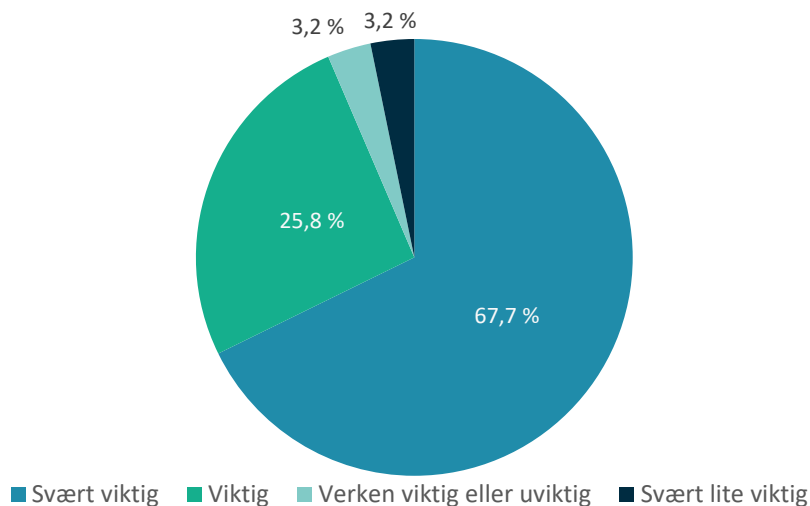
Respondentene ble stilt spørsmål om hvilken betydning en direkte rute til/via Oslo lufthavn ville ha for dere virksomhet. Figur 13 viser at en direkte rute til/via Oslo lufthavn vurderes som svært viktig for et stort flertall av virksomhetene i undersøkelsen. Hele 67,7 prosent oppgir at en slik forbindelse vil være **svært viktig**, mens

ytterligere 25,8 prosent vurderer den som **viktig**. Til sammen betyr dette at over 93 prosent av respondentene mener en direkterute er av stor eller avgjørende betydning for deres virksomhet. Dette er et svært tydelig signal om at dagens reisetid og mellomlandingsbehov oppleves som en betydelig barriere.

Kun 6,5 prosent svarer at en direkterute **verken er viktig eller uviktig**, og like få mener at den er **svært lite viktig**. Andelen som vurderer en direkterute som lite relevant er dermed marginal.

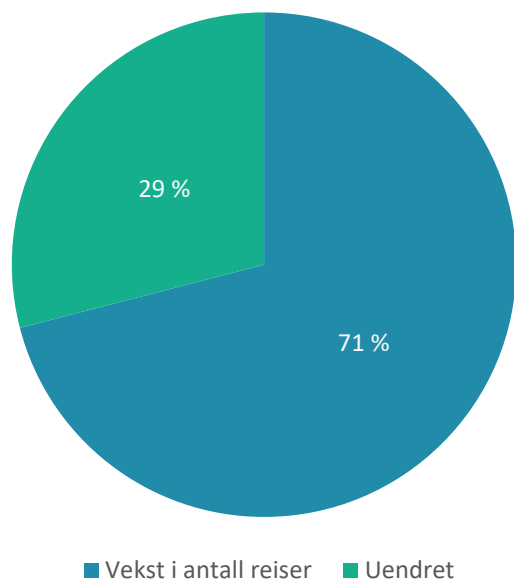
Resultatene viser samlet sett at en rask og direkte forbindelse til Oslo ikke bare oppleves som en forbedring, men som et tiltak som vil ha direkte og betydelig innvirkning på næringslivets muligheter. For virksomhetene representerer en direkterute særlig et potensial for kortere og mer forutsigbar reisetid, enklere tilgang til kunder, samarbeidspartnere og myndighetskontakt, samt bedre muligheter for rekruttering, pendling, utviklingsarbeid og markedsaktivitet.

Når så mange oppgir «svært viktig», tyder det på at dagens reiseruter skaper tids- og kostnadsulempes som har direkte konsekvenser for konkurransekraft og aktivitet i regionen. En direkterute fremstår dermed som et av de mest etterspurte og effektfulle tiltakene for å styrke mobilitet og næringsutvikling.



Figur 13 Betydningen av en direkterute fra Rana til Oslo

Videre ble respondentene spurt om dersom det etableres en direkterute mellom Mo i Rana og Oslo, hvordan de tror dette vil påvirke antall reiser til/via Oslo lufthavn som deres virksomhet gjennomfører. Svarene er illustrert i figur 14.



Figur 14 Viktigheten av en direkte rute mellom Rana og Oslo

Figuren viser at et klart flertall av virksomhetene forventer økt reiseaktivitet dersom det etableres en direkte rute fra regionen til Oslo. Hele 70 prosent av respondentene oppgir at antall reiser i virksomheten vil **øke**, mens 30 prosent mener antall reiser vil være **uendret**. Ingen av respondentene antar at antall reiser vil gå ned.

Dette tyder på at dagens reisetid og mellomlandingsbehov fungerer som en reell begrensning for hvor mye virksomhetene reiser. En direkte rute oppleves ikke bare som en forbedring, men som et tiltak som direkte vil frigjøre kapasitet og skape nye muligheter for aktivitet. Når reiser blir raskere, enklere og mer forutsigbare, vurderer mange at de i større grad kan delta på møter, følge opp kunder, rekruttere kandidater og delta på arrangementer uten at det innebærer store praktiske eller økonomiske ulemper.

Andelen som forventer uendret reiseomfang utgjør 29 prosent. Disse virksomhetene kan ha mindre behov for fysisk tilstedeværelse, jobber mer digitalt, eller opererer i bransjer hvor reisebehovet er stabilt uavhengig av flytilbudet. Likevel er det verdt å merke seg at ingen forventer en nedgang, noe som understreker at en direkte rute primært vil være en vekstdriver, ikke et tiltak som flytter reiser over på andre transportformer.

Samlet viser resultatene at en direkte rute til Oslo i stor grad vil stimulere til økt mobilitet i næringslivet. Dette gir en klar indikasjon på at dagens flytilbud fungerer som en begrensning, og at et bedre tilbud kan føre til økt aktivitet, flere muligheter og styrket konkurransekraft i regionen.

5. Gevinst gjennom sparte kostnader

En del av analysen har vært å kartlegge og beregne gevinsten ved å få direkteflyvninger fra Mo i Rana lufthavn til Oslo lufthavn. Basert på respondentenes svar er det gjort et anslag av merkostnader som disse hadde i 2024 som følge av at det ikke var direkteflyvninger mellom Mo i Rana og Oslo lufthavn.



Figur 15 Potensial for sparte kostnader

Respondentene rapporterte om 1.263 ekstra hotellovernattinger i 2024. Dette er overnattinger som kommer i tillegg til de ordinære overnattingene som uansett ville vært en del av reisene. Med en gjennomsnittskostnad på om lag 1.600 kroner per overnatting utgjorde disse merkostnadene omtrent 2 millioner kroner i 2024.

Ekstra reisekostnader oppstår i forbindelse med ytterligere transportbehov tilknyttet mellomlanding, omveier eller avgang fra en annen flyplass. Det kan dreie seg om buss, tog, taxi eller privatbil for å nå en flyplass med bedre rutetilbud. Respondentene rapporterte om slike ekstrakostnader i forbindelse med 4.379 reiser i 2024, som da utgjorde om lag 9 millioner kroner.

Flyruter med mellomlanding medfører gjerne lange ventetider og en lengre total reisevei. For virksomheter innebærer dette at ansatte bruker mer tid utenfor ordinær arbeidstid, noe som reduserer produktiviteten. Respondentene rapporterte om i overkant av 30.600 tapte arbeidstimer i forbindelse med tjenestereiser i 2024. Basert på en gjennomsnittlig verdiskapingsrate på 800 kroner per time tilsvarer dette et produktivitetstap på i overkant av 24 millioner kroner.

Kostnadene forbundet med kjøp av flybilletter til tjenestereiser fra Rana til Oslo (eller fra Oslo til Rana) kan variere betydelig, avhengig av blant annet når billetten bestilles, tid på året, tilgjengelighet og etterspørsel, samt virksomhetens eventuelle avtaler eller rabattsystemer med flyselskapene. Mediankostnaden oppgitt av respondentene viser en kostnad på 6.000 kroner per flybillett (tur/retur). Polarsirkelen lufthavnutvikling har innhentet informasjon som viser at gjennomsnittlig flypris fra Bodø lufthavn (tur/retur) for arbeidsreiser til/fra Oslo lufthavn utgjorde om lag 2.800 kroner i 2024. Differansen utgjør om lag 3.200 kroner per tjenestereise. Om denne satsen legges til grunn for alle tjenestereisene som omfattes av denne analysen (til/fra eller via Oslo lufthavn), hadde respondentene en merkostnad på 18 millioner kroner i 2024 som følge av manglende tilbud om direkteflyvninger.

Samlet utgjorde merkostnadene for respondentene om lag 53 millioner kroner i 2024. Et tilbud om direkteflyvninger vil dermed kunne gi en gevinst i form av besparelser tilsvarende dette beløpet.