

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 28.6.2012
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

Etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. NHO Luftfarts høringsuttalelse

1. Innledning

NHO Luftfart viser til etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP), og ønsker å kommentere noen områder innenfor luftfarten.

2. Lufthavnstruktur

Avinor har på oppdrag av Samferdselsdepartementet utarbeidet en rapport om utviklingen av lufthavnstrukturen. Bakgrunnen er en rekke lokale initiativ om rullebaneforlengelser og nye flyplasser, bedre vegger, og på sikt utfasing av den dominerende flytypen Dash 8-100/200.

NHO Luftfart støtter at det jevnlig blir foretatt vurderinger av lufthavnstrukturen i Norge. Det synes imidlertid noe prematurt å fastslå at flytypen Dash-8 100/200 "forventes utfaset i perioden 2025 – 2030", og at man forutsetter at det etter den tid ikke vil foreligge fly av samme størrelsesorden/standard som kan operere på dagens 800 - 900-m rullebaner. Dette bør etter vår mening ikke legges som premiss for de vurderingene som foretas om fremtidig lufthavnstruktur i Norge.

I *Finnmark* er to prosjekter vurdert – ny lufthavn for Hammerfest (Grøtnes) og Kautokeino. Begge prosjektene er svært ulønnsomme (også samfunnsøkonomisk), og det foreslås en videre utredning av framtidig

luftfartsbehov i samarbeid med lokale myndigheter og næringsliv. NHO Luftfart støtter denne konklusjonen.

I *Lofoten/Vesterålen* drøftes tre varianter. Forlengelse av lufthavnen i Leknes og Stokmarknes til 1199 m, ny lufthavn på Gimsøy med 2000 m rullebane som erstatning for Svolvær og Leknes, og ny lufthavn på Hadselsand med 2000 m rullebane til erstatning for Leknes, Svolvær og Stokmarknes. Anleggskostnadene for ny lufthavn på Gimsøy og Hadselsand er hhv 1,2 og 1,3 milliarder kr. Alle de foreslåtte alternativene er teknisk mulige løsninger uten særlig operative begrensninger. Ingen av tiltakene er bedriftsøkonomisk lønnsomme for Avinor og en realisering vil derfor i følge Avinor kreve "ekstraordinær finansiering".

Samfunnsøkonomien er positiv i alle tilfellene ovenfor, men mest for Gimsøy og Hadselsand. Dette skyldes primært økt trafikantnytte. Avinor vil imidlertid måtte investere tungt i ny lufthavn, og vil få permanent økt driftsunderskudd i alternativet Gimsøy (negativ nåverdi på driften med 309 mill kr). Hadselsand går klart i pluss på driften, men ekspansjon av eksisterende flyplass blir marginalt negativ. Avinor forutsetter at investeringene i ny flyplass skal skje gjennom ekstraordinær finansiering. Dersom dette ikke skjer må investeringskostnader og økt driftsunderskudd finansieres innenfor rammen av Avinors virksomhet. Dette betyr høyst sannsynlig økte luftfartsavgifter, og økt kryss-subsidiering. Det siste vil igjen svekke de samfunnsøkonomiske forutsetningene, jf. at kryssubsidiering kan gi et samfunnsøkonomisk tap på en faktor mellom 1 og 4 i forhold til økt overføring, ref tidligere oversendt rapport fra Vista Analyse.

Samfunnsøkonomisk er Gimsøy og Hadselsand omtrent jevnbyrdige. Den siste forkastes pga. behov for svært store investeringer i vegtiltak inkludert lokal fjordkryssing til 500 millioner kr og tunnel under Hadselsfjorden til 1,1 milliarder kr. Avinor anbefaler således å videreføre planleggingen med sikte på bygging av ny lufthavn på Gimsøy.

NHO Luftfart støtter tanken om en ny, større lufthavn i Lofoten/Vesterålen, men mener at det er en absolutt premiss at de to nærliggende kortbaneplassene legges ned, og at finansiering av

utbyggingen skjer gjennom ekstraordinære midler. Dagens kryss-subsidieringsmodell er skjør, og Avinors evne til å dekke drift og planlagte investeringer i dagens nett er allerede sterkt utfordret. Ytterligere forpliktelser til å bygge og drifte ulønnsomme lufthavner vil kunne svekke Avinor, og i neste runde gi behov for økte luftfartsavgifter. Likeså vil selskapets evne til å gjennomføre planlagte lønnsomme investeringer i kapasitet og service innenfor dagens lufthavnsnett bli svakere, ref Avinors ambisiøse investeringsplaner i forslaget til NTP. Det minnes i denne sammenheng også om at behovet for en 3. rullebane på Gardermoen ikke ligger svært langt frem i tid.

NHO Luftfart mener derfor at det må utarbeides og besluttes et eget finansieringsopplegg for en slik lufthavns reform som her skisseres, og vi vil i denne sammenheng minne om våre tidligere innspill om å etablere en egen statlig finansieringsordning for kjøp av ulønnsomme regionale lufthavntjenester, jf også forslag fra regjeringen Bondevik II i St. prp nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002 – 2003). Dette kan etter vår vurdering være en hensiktsmessig måte å sikre Avinors finansieringsevne, samtidig som man får redusert det samfunnsøkonomiske tapet ved krysssubsidiering. Alternativt må man som Avinor anbefaler etablere et særskilt ekstraordinært finansieringsopplegg for de nye lufthavnprosjektene. I tillegg må nedlegging av aktuelle nærliggende kortbaneplasser besluttes samtidig med investeringsvedtak for ny flyplass, slik at man unngår "omkamper" om den endelige lufthavnstrukturen. Politisk usikkerhet omkring dette kan undergrave forutsetningene om en mer effektiv og økonomisk bærekraftig lufthavnstruktur, og i verste tilfelle øke kostnadene og derigjennom avgiftene ved å drive luftfart i Norge.

På *Helgeland* er de tre lufthavnene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana vurdert. Det er vurdert 1199 m og 2000 m på Sandnessjøen og ny lufthavn på 2200 m i Mo i Rana. Med 1199 m på Sandnessjøen vil en kunne operere en trekant rute med Brønnøysund til Oslo. Alle de foreslåtte alternativene er teknisk mulige løsninger uten særlig operative begrensninger.

Anleggskostnadene er beregnet til snaut 1,1 milliarder kr både for 2000 m på Sandnessjøen og for 2200 m på «Polarsirkelen lufthavn» i Mo. Forutsetningen for å bygge en lang rullebane er at to flyplasser legges ned (Mosjøen og Mo i Rana lufthavn, Røssvoll). Dette er nødvendig

både av økonomiske hensyn, og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jetfly til Oslo på flyplass med lang rullebane. Ekspansjonsalternativer der en utvider Sandnessjøen eller bygger ny lufthavn i Mo, uten å legge ned lufthavner, er samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Hvis området skal betjenes av to lufthavner, gir ny lufthavn med 2200 m i Mo og utvidelse til 1199 m i Sandnessjøen god samfunnsøkonomisk lønnsomhet (+1,5 milliarder kr). Man får da nytte av direkterute til Oslo på begge steder. Den motsatte løsning, 2000 m i Sandnessjøen og 1199 m i Mo, har langt dårligere samfunnsøkonomi pga. større investeringskostnader.

Aller best blir den samfunnsøkonomiske lønnsomheten hvis en stor lufthavn erstatter dagens tre lokale lufthavner. Da blir det trafikkgrunnlag for en stor jetmaskin (180 seter) med tre daglige frekvenser til Oslo. Den samfunnsøkonomiske nettoytten ligger da i størrelsesorden 1,8-1,9 milliarder kr både om flyplassen lokaliseres til Sandnessjøen eller Mo i Rana. Da går også FOT-kostnadene ned med anslagsvis 50 millioner kr per år i.f.t. basisalternativet 2025, og ca. 65 millioner kr lavere enn i dag. Samtidig innebærer dette relativt lang reisevei (1:35 t) til lufthavn enten fra Sandnessjøen eller Mo. Avinor mener ut fra en totalvurdering at lang rullebane i Mo (Polarsirkelen) og 1199 m i Sandnessjøen best vil ivareta framtidig regional utvikling på Helgeland, både for petroleumssektoren på kysten og næringsmiljøet i Mo.

NHO Luftfart støtter arbeidet med å etablere en ny felles lufthavn til erstatning for flere kortbaneplasser på Helgeland. Vi er imidlertid skeptisk til lokaliseringen av den nye Polarsirkelen lufthavn, som vi mener er lokalisert for langt nord på Helgelandskysten, og som i for liten grad dekker opp de øvrige tettstedene i regionen. Dette kan gjøre det vanskelig å få lagt ned lufthavnen i Mosjøen, noe som er en avgjørende forutsetning for å oppnå en forsvarlig økonomi i utbyggingsforslaget. NHO Luftfart vil derfor understreke de samme premisene for en slik omlegging som vi har angitt for Lofoten. Nedlegging av lufthavnen i Mosjøen må besluttes når et eventuelt utbyggingsvedtak for ny flyplass fattes. I tillegg må et egnet, ekstraordinært finansieringsopplegg vedtas som integrert del av utbyggingsvedtaket. Økte luftfartsavgifter som følge av nye byrder til Avinors allerede betydelige kryssubsidiering er ikke akseptabelt. Likeså vil økt kryssubsidiering i seg selv ha en samfunnsøkonomisk kostnad, som vi heller ikke kan se er lagt inn i

kalkylene som er foretatt. Vi minner også om at dagens nivå på krysssubsidieringen etter vår vurdering ligger i grenseland av hva som kan rettferdiggjøres i forhold til våre forpliktelser etter EØS avtalen, og som det er økt oppmerksomhet omkring i bransjen.

Generelt vil også NHO Luftfart bemerke at noen forutsetninger i utredningene av de to nye flyplassene synes vel optimistiske, noe som kan tilsi at den samfunnsøkonomiske effekten kan være svakere enn forutsatt. Dette gjelder blant annet utbyggingskostnader, besparelser i FOT-systemet, samt forventet kommersielt flyruteopplegg med tilhørende trafikkvolum og prisnivå. Alle disse forholdene vil kunne påvirke de bedrifts- og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsbetraktningene betydelig. Erfaringer fra tidligere utredninger av større samferdselsprosjekter har vist at feil kalkyleforutsetninger kan slå kraftig ut i lønnsomhetsvurderingene. Beregningsgrunnlaget som i sin tid lå til grunn for utbygging av Fagernes lufthavn, Leirin, er et særlig eksempel på hvordan "ønsketenkning" påvirket kalkylegrunnlaget. Det er således behov for en grundig gjennomgang og kvalitetssikring av dette.

I *Sør-Norge* foreslås ingen endringer i lufthavnstrukturen. Når det gjelder Fagernes lufthavn, Leirin, foreslås en utredning i samråd med lokale myndigheter for å vurdere lufthavnens fremtidige rolle. Flyplassen ble bygget i 1987, og har til tross for en rekke initiativ og tiltak aldri utviklet et godt trafikkgrunnlag. Innenlandstrafikken ligger på mellom 2500 og 5000 passasjerer årlig, og illustrerer at lufthavnen ikke har noen særlig betydning for transportstandarden i regionen. Tilskuddet til regionale flyruter ligger på ca. kr 3500 pr enkeltreise, og på toppen av dette kommer driftsunderskuddet for selve flyplassen som finansieres gjennom avgifter/inntjening fra andre flyplasser. Samfunnsøkonomisk er dette svært ulønnsomt. NHO Luftfart mener at flyplassen bør legges ned, og at man således også styrker Avinors evne til å utvikle det øvrige lufthavnet som har større samfunnsmessig betydning.

3. Prioriteringer i Avinor

NHO Luftfart støtter i det alt vesentlige Avinors investeringsstrategi. Prioritering av kapasitetsutvidelser ved de største lufthavnene er helt nødvendige, og vil gi grunnlag for fortsatt god vekst i norsk luftfart. Dette er helt avgjørende for å sikre samfunnsnyten av fly for velferd og

verdiskaping i landet vårt. Etter vår vurdering vil slike målrettede investeringer kunne forsterke virksomhetens lønnsomhet, og gi grunnlag for lavre lufthavnavgifter.

NHO Luftfart ber departementet prioritere arbeidet med å båndlegge areal for en tredje rullebane på Gardermoen. Det er viktig at dette avklares innen rimelig tid, og at man unngår den klassiske innbyggingen av større lufthavner. Det er åpenbart en rekke til dels motstridende hensyn knyttet til arealutviklingen nær Gardermoen, og det er derfor svært viktig at departementet følger opp dette arbeidet.

Det er gitt en kort omtale av tiltak innenfor flysikringsvirksomheten. NHO Luftfart savner en bredere gjennomgang av dette området, jf. også vårt innspill i brev av 29.april 2012 om dette. Virksomheten står ovenfor betydelige investeringer i ny teknologi/utstyr. Forutsetningene for finansiering og metodikk for nytte/kost analyser av slike tiltak synes for oss å være uavklart. Likeså mener NHO Luftfart at tiden er overmoden for å skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift, jf vårt tidligere brev til departementet om dette.

4. Miljø

NHO Luftfart støtter at det er behov for økt bruk av biodrivstoff i luftfarten. Bransjen deltar i samarbeid med Avinor i et større utredningsprosjekt om etablering av eventuelt produksjonsanlegg for 2. generasjons biodrivstoff til fly. Etablering av slike anlegg vil kunne kreve tilpasning av offentlige rammevilkår og mulig bruk av myndighetenes virkemiddelapparat for å få etableringer på plass, og bidra til kommersialisering av et stabilt, høyt produksjonsvolum. Investeringsstøtte og system for risikoavlastning for å sikre volum og pris i fasen fra etablering til kommersialisering kan være aktuelle tiltak. Det er derfor ønskelig at departementet omtaler dette temaområdet nærmere i det endelige fremlegget til NTP.

For øvrig er det også et poeng å få frem at luftfarten generelt er lite ressurskrevende – krever lite areal og naturmiljø, er betydelig mindre støy belastende enn før, halvert energiforbruk i løpet av noen få tiår, samt at transporten er svært effektiv gjennom kortest mulig transportdistanse og høy kapasitetsutnyttelse av materiellet.

Transportvekst kan håndteres uten store nye arealinngrep, og med mer energieffektivt materiell med bruk av bærekraftig drivstoff. Disse perspektivene bør også tas med i NTP.

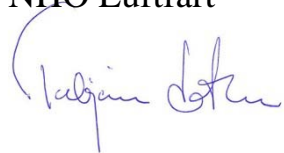
5. Høyhastighetstog

NHO Luftfart har kommentert utredningen om høyhastighetstog i eget brev av 21.06.2012, og viser til våre synspunkter her.

6. Avslutning

NHO Luftfart ber Samferdselsdepartementet ta hensyn til de innspill som her fremføres, og vil spesielt be om tett dialog med norsk luftfartsnæring i arbeidet med tilpasninger i lufthavnstrukturen. Norske lufthavner er brukerfinansiert, og et effektiv og tjenlig flyplassnett er helt avgjørende for konkurransekraften til norske flyselskaper. Vi stiller gjerne med ytterligere informasjon, og imøteser et godt samarbeid i det videre arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Avinor

MEDLEMSBEDRIFTER – NHO LUFTFART

Air Service Brønnøysund AS
Airlift AS
Airlift Services AS
Bardufoss Ground Handling AS
Bristow Norway AS
Båtsfjord Reiseservice AS
CAE Training Norway AS
CHC Helikopter Service AS
European Helicopter Center AS
Finnair
Fred. Olsen Fly og Luftmateriell AS
Heli-One (Norway) AS
Helitrans AS
Honningsvåg Flyekspedisjon
Mehamn Flyekspedisjon AS
LT TECH AS
Luftfartsskolen AS
Luftreiser
Luftransport AS
Mehamn Flyekspedisjon AS
Menzies Aviation (Oslo) AS
Norport Handling Bergen AS
Norrønafly PW&AP AS
Norsk Luftambulans AS
Norwegian Air Shuttle ASA
Oxford Aviation Academy Norway
Pilot Flyskole AS
Pratt & Whitney Norway Engine Center
Qatar Airways
Rygge Sivile Lufthavn AS
Røros Flyservice AS
Røros Flyservice OSL AS
Røros Flyservice RRS AS
Sandefjord Lufthavn AS
SAS Cargo Norway AS
SAS Ground Services Norway AS
Scandinavian Airlines System, Denmark – Norway – Sweden
Spirit Air Cargo Handling Norway AS
ST Aerospace Solutions NUF
Sunnhordland Lufthavn AS
Svolvær Flyekspedisjon AS
TUIfly Nordic AB
Universitetet i Tromsø, Fakultet for Naturvitenskap
Vadsø Flyekspedisjon
Widerøes Flyveselskap AS