

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 31.05.2016
Deres dato
Vår referanse tl
Deres referanse

HØRING - GRUNNLAGSDOKUMENT FOR NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

NHO Luftfart viser til Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029, og ønsker å komme med innspill til det videre arbeidet med planen. Vi ønsker spesielt å kommentere følgende temaområder nærmere:

Transport og miljø

NHO Luftfart er enig i at man ikke kan bremse en naturlig og nødvendig vekst i mobilitet og transport, men at denne må gjøres mer bærekraftig. Miljøkostnadene må prises riktig for alle transportsektorene, slik man allerede gjør for luftfarten. Samtidig må man etablere treffsikre incentiver for ta i bruk ny teknologi og bærekraftige biodrivstoff. Vi støtter derfor at det blant annet må etableres en biostrategi med en forpliktende gjennomføringsplan. NHO Luftfart vil her vise til tidligere presenterte forslag om å etablere et CO₂ fond for finansiering av biodrivstoff til luftfarten. Ved å anvende (del av) provenyet fra dagens CO₂-avgift for den kvotepliktige luftfarten til å dekke prisdifferansen mellom biojet og ordinært drivstoff, vil dette være tilstrekkelig for at et slikt bærekraftig drivstoff kan omsettes kommersielt. Over tid vil forskjellen mellom produksjonskostnader for biofuel og ordinært drivstoff reduseres, og ordningen kan trappes ned, og etter hvert avvikes, i takt med økt produksjon av biodrivstoff og lavere priser.

Lufthavnskapasitet- og struktur

Oslo lufthavn, Gardermoen

Avinor viser til kraftig trafikkvekst og et langsiktig behov for kapasitetsutvidelse på Oslo lufthavn, Gardermoen, noe som gir behov for en tredje rullebane. Med gjeldende trafikkprognoser vil rullebanesystemet nå sin kapasitetsbegrensning rundt 2030 (90 bevegelser i timen). Avinor har beregnet at et slikt prosjekt har stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og anbefaler utbygging av det såkalte østre alternativet. Avinor anbefaler at Stortinget gir sin tilslutning til at bygging av en tredje rullebane på Gardermoen kan igangsettes når behovet oppstår.

Prinsipielt støtter NHO Luftfart at det bygges en tredje rullebane når behovet oppstår. Det er imidlertid viktig at bransjen har sterk innflytelse på når man oppfatter at behovet gjør utbygging påkrevet. Det er derfor nødvendig med et tett samspill mellom Avinor og de norske flyselskapene i en slik sak. Likeså må forholdet til utviklingen på Rygge og Torp vurderes, også mht til beredskapsforhold og avlastning ved ugunstige værforhold mv.

NHO Luftfart ønsker i tillegg å gjøre oppmerksom på behovet for nødvendig oppgradering og utvikling av den kollektive tilbringertransporten, som naturligvis også må inngå i beslutningsgrunnlaget for en slik stor investering som dette.

I første omgang er det derfor primært behov for at arealene i øst båndlegges. Derneft må det organiseres en arealplanprosess som gir en rask og effektiv avklaring av mulige kryssende interesser. Dette betyr at Stortinget må signalisere at det bør bli en statlig reguleringsplanprosess. Og til slutt - luftfartsbransjen må involveres i en nær dialog med Avinor for å avklare når behovet for en tredje rullebane på Gardermoen foreligger. Utbygging av en tredje rullebane bør således skje når en samlet luftfartsbransje mener at dette er nødvendig.

Ny lufthavn Bodø

Det er utredet bygging av en ny lufthavn i Bodø. Merkostnadene ved å flytte lufthavnen (mot å oppruste eksisterende) er anslått til 2-2,5 milliarder kr. Flytting vil frigjøre store arealer for byutvikling, og det kan ifølge Avinor etableres en moderne og effektiv lufthavn og støybelastningen vil bli vesentlig redusert. Avinor legger til grunn at gevinsten ved salg av frigjorte arealer vil kunne bidra vesentlig til finansiering av ny lufthavn. Forsvaret forutsettes å ta kostnadene ved opprydding av eksisterende lufthavnsområde. Avinor anbefaler på dette grunnlaget flytting.

Avinor har ikke i særlig grad involvert luftfartsbransjen i denne saken. Forslag til flytting, og bygging av ny lufthavn til 3-3,5 milliarder kr, har således ikke blitt forelagt brukene, som også i stor grad må finansiere investeringen. Prosjektet fremstår likevel som i utgangspunktet samfunnsmessig fornuftig. Spørsmålet er imidlertid i hvilken grad norske flyselskaper i praksis må betale for byutviklingen i Bodø. Avinor legger til grunn at gevinst ved frigjorte arealer skal komme utbyggingen av ny lufthavn til gode. NHO Luftfart støtter dette, og forutsetter at en slik avklaring foreligger før man går videre med planene. Likeså må Forsvaret ta ansvar for all opprydding av frigjorte arealer.

NHO Luftfart ber derfor om en nærmere prosess og avklaring med Avinor og Samferdselsdepartementet om forutsetningene i denne saken. Dersom Avinor blir pålagt store merkostnader i forhold til opprustning av eksisterende lufthavn, vil NHO Luftfart heller støtte en opprusting av eksisterende lufthavn i Bodø.

Regional lufthavnstruktur

Avinor foreslår ikke å legge ned noen regionale lufthavner utover Narvik lufthavn, Framnes, som allerede er besluttet nedlagt. Dette selv om flere regionale lufthavner har svak økonomi. Avinor gjentar også at selskapet er nødt til å redusere kostnadene på de regionale lufthavnene med 100 – 150 millioner kr innen 2019 for å opprettholde en tilfredsstillende finansiell bæreevne. NHO Luftfart har tidligere støttet opp om et slikt arbeid, og vi vil gjenta at en slik effektivisering er helt nødvendig for å kunne opprettholde en mer økonomisk bærekraftig regional lufthavnstruktur. Staten bør legge en slik effektivisering til grunn, og sikre at dette faktisk blir gjennomført som forutsatt av Avinor.

Ny stor lufthavn i Mo i Rana

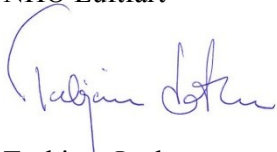
Omtalen av utredninger av nye lufthavner er svært kort. Det vises til at det i forrige NTP ble anbefalt å bygge ny stor lufthavn i Mo i Rana, og legge ned dagens lufthavner i Mo i Rana og Mosjøen. Det vises til at det er sendt konsesjonssøknad, med en total kostnad på 2,25 milliarder kr. Avinor har for øvrig ikke nå gjort noen ytterligere vurderinger av prosjektet.

NHO Luftfart vil påpeke at en dobling av utbyggingskostnadene tilsier en revurdering av prosjektet. Ny flyplass i Mo i Rana er i utgangspunktet et særdeles dårlig prosjekt bedriftsøkonomisk, og høyere investeringskostnader vil ytterligere svekke prosjektet.

Samtidig synes opprettholdelse av Mosjøen lufthavn samfunnsøkonomisk å være bedre enn nedlegging, noe som ytterligere vil svekke Avinor økonomisk – og i neste omgang flyselskapene, som skal finansiere hele det norske lufthavn-nettverket. NHO Luftfart vil for øvrig vise til tidligere høringsuttalelse til rapporten utarbeidet av konsulentfirmaet Urbanet om konsekvensene ved å bygge en ny større lufthavn i Mo i Rana.

NHO Luftfart ber Samferdselsdepartementet ta med luftfartsbransjens innspill i det videre arbeidet med NTP 2018-2029. Vi står gjerne til tjeneste med ytterligere informasjon dersom dette skulle være ønskelig.

Med hilsen
NHO Luftfart

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torbjørn Lothe', with a stylized flourish at the end.

Torbjørn Lothe
Administrerende direktør

Kopi: Avinor