
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 14:31
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 14:30
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Sandefjord Lufthavn AS
Kontaktperson: Lars Guren
Kontakt-e-post: guren@torp.no
Tittel: Høringssvar fra Sandefjord Lufthavn AS - grunnlagsdokument for nasjonal transportplan 2018-2029

Uttalelse:

HØRING - GRUNNLAGSDOKUMENT FOR NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Sandefjord Lufthavn AS (SLH) 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

SLH er enig i at man må arbeide for at nødvendig vekst i mobilitet og transport 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.

Lufthavnskapasitet- og struktur

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.

SLH har de senere år utvidet terminalkapasitet til å kunne betjene 2,5 mill passasjerer pr år. Det foreligger planer for en videre utbygging opp til 4,5 mill passasjerer pr år. Dette bør tas inn i vurderingene av samlet lufthavnstruktur på Østlandet.

SLH vil påpeke viktigheten av at luftfartsbransjen har sterk innflytelse på når man oppfatter at behovet gjør utbygging påkrevet, og hvordan slik utbygging bør skje. 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 SLH vurderes, også mht til beredskapsforhold og avlastning ved ugunstige værforhold mv.

Hele 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.

SLH ønsker i tillegg å gjøre oppmerksom på behovet for nødvendig oppgradering og utvikling av den kollektive tilbringertransporten til lufthavner på østlandsområdet, som naturligvis også må inngå i beslutningsgrunnlaget når framtidig lufthavnstruktur skal utformes. Dersom man skal kunne utnytte kapasitetsøkningen både OSLs T2 og etter hvert den tredje rullebane vil representere, må det iverksettes en omfattende utbygging av infrastruktur mellom Oslo by og OSL.

Det er i dag tilnærmet full utnyttelse av tog-tunellene (flytog og NSB) mellom Oslo sentrum og lufthavna på Gardermoen, og tidvis også kapasitetsutfordringer på vegnettet. Her snakker man om investeringer i multimilliardstørrelse, og disse kostnader har ikke blitt medtatt i regnestykket når man har konkludert med at tredje rullebane vil være samfunnsøkonomisk lønnsom.

Momenter ved reiser fra østlandsområdet og sørover i Europa

SLH har de seneste årene hatt mellom 1,8 og 1,5 millioner passasjerer. Hovedvekten av disse passasjerene kommer fra regionen som avgrenses av Asker – Arendal – Kongsberg.

Dersom dette reisearbeidet skulle utføres ved bruk av Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) i stedet for SLH, ville tidsbruk for reise til/fra flyplassen mer enn dobles for de langt fleste.

For de reisene som går til destinasjoner sør for OSL, vil passasjerer først måtte reise med bil, buss eller bane nordover til OSL, før de må fly samme distanse sørover. Dette medfører fler personkilometer med fly, og større energibruk/utslipp.

Et scenario der passasjerer i SLHs nedslagsfelt skulle reise fra OSL, vil medføre et gjennomsnittlig mer-tidsforbruk på 2 timer. For tidlige utreiser, betyr dette at mange må reise inn til OSL dagen før og overnatte. Særlig vil dette gjelde forretningsreisende, som skal rett i møter/annet arbeid ved ankomst til sitt reisemål.

Det samlede reisearbeidet som må utføres, representerer en dobling av energibruk og utslipp.

(Avstanden SLH – OSL er 170km, altså 340 km tur/retur.)

Dersom man forutsetter at 80 % av de reisende starter sin reise sør for Drammen, betyr dette at over 1,2 mill passasjerer får økt sin reiseavstand til flyplassen dersom flyreisen skal skje fra OSL framfor SLH.

Legger man en gjennomsnittsbetraktning til grunn for disse passasjerene, kan vi anslå at reiseavstanden til/fra lufthavnen øker med 340 km, noe som totalt gir 408 millioner kilometer. Dersom dette reisearbeidet hadde blitt utført med bil, tilsvarer dette et spart årsutslipp fra 2.500 biler (kjørelengde 16.000 km/år).

Tidsmessig, vil disse 1,2 passasjerene spare ca 4 timer ved å reise fra SLH, framfor å reise til/fra OSL. Dette utgjør 4,8 mill. timer, tilsvarende ca. 2800 årsverk, bare på tilbringertjenesten.

Dersom man forutsetter at 70 % av de reisende skal til destinasjoner sør for SLH, betyr dette at over 1,1 mill passasjerer både får økt sin reiseavstand til flyplassen, og må reise 120 km i luftlinje før man har passert SLH på vei sørover. Ved utreise fra OSL fremfor SLH, vil disse passasjerene utgjøre en teoretisk besparelse på omlag 132 mill. personkilometer i luften.

Bærekraftig tilbringertjeneste SLH

SLH har siden 2008 hatt togstopp på lufthavna, der alle tog stanser for av/påstigning med overgang til skyttelbuss til og fra flyplassterminalen. Tilbudet ble raskt populært, og har senere hatt en økning i antall passasjerer.

Utbygging av Inter-City-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge, for å løse transportutfordringene på Østlandet. Hele Inter-City-utbyggingen må derfor forseres slik at den blir fullført innen 2027.

Utbyggingen av Inter-City gjennom Vestfold må ivareta SLH som trafikknutepunkt av stor regional betydning, ved at det etableres en ny og tilrettelagt (integrert) jernbanestasjon på SLH.

Med dobbeltspor på hele strekningen Tønsberg–Larvik kan reisetidene Oslo-Grenland reduseres med over én time. Trafikken mellom byene langs Vestfoldbanen er allerede relativt stor, og i likhet med den Oslo-rettede trafikken styrkes denne kraftig som følge av frekvens- og reisetidsforbedringer.

Det er svært viktig for lufthavnen og regionen er at vi får ferdig dobbeltspor og et IC-stopp ved SLH.

E18 – Sandefjord lufthavn AS

Forbindelsesveien mellom sørlandske hovedvei (E18) og flyterminalen på SLH er en del av E18. Denne veien går gjennom et voksende industri-/næringsområde med tiltagende biltrafikk pga næringsutvikling. Dette skaper trafikale problemer som tidvis forsinker de reisende som skal rekke flyavganger. Dette rammer også busstrafikken til og fra lufthavnen.

Vi ser en tiltagende bruk av denne del av E18 for fotgjengere som ankommer SLH med fly og skal videre i retning Fokserød/motorveien. Veien er uten gang-/sykkelvei og må karakteriseres som svært trafikkfarlig for myke trafikanter. SLH skulle gjerne sett at behovet for ny avkjøring fra E18 ved Tassebekk til Torp-området blir løftet fram i sterkere grad enn i det foreliggende utkastet til grunnlagsdokument for NTP.

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

Torp, Sandefjord 20.6.2016

Med hilsen

For Sandefjord Lufthavn AS

Gisle Skansen

Adm.direktør

Vedlegg: -