

Kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet – innspill til luftfartsstrategi – Bodøregionens Utviklingsselskap

På bakgrunn av Samferdselsdepartementet og regjeringens arbeid med Nasjonal luftfartsstrategi vil Bodøregionens Utviklingsselskap AS (BRUS) og Bodø Lufthavnutvikling AS (BLU) sende følgende høringsinnspill til strategien.

Den nye luftfartsstrategien må løfte satsingen på klimanøytral luftfart, derav «Grønn luftfart». Det må bevilges midler både i strategien og i statsbudsjettet til å etablere en «arena, et senter og en utviklingssatsing for grønn luftfart i Norge». Dette senteret bør legges til kortbanenettet i Nord Norge, med dets komparative fortrinn. Nordområdene er et unikt utgangspunkt for å styrke Norges posisjon som en internasjonal ledende utviklings- og testarena innen grønn luftfart.

Utvikling av bærekraftig klimanøytral luftfart og transport innen 2030 - en viktig basis for ny grønn teknologi og internasjonalisering for næringslivet. Dette må løftes i den nye luftfartsstrategien.

Kravene om en grønn teknologisk utvikling har skapt en av vår tids viktigste fellesarenaer for internasjonalt samarbeid, fremtidig verdiskaping og nye grønne arbeidsplasser. Spesielt gjelder dette luftfart som allerede er en grensekryssende næring, men som nå står foran sterke nasjonale og internasjonale krav om en drastisk reduksjon av klimaskadelige utslipp. Det er en utfordring som kun kan løses gjennom internasjonalt samarbeid i tråd med FNs bærekraftsmål 17 om samarbeid for bærekraftig utvikling. Dette gir Norge som nasjon, store muligheter hvor vi har komparative naturgitte fortrinn.

Bakgrunn og behov - Dekarbonisering er en stor utfordring for luftfarten.

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart har vært relativt stabile de siste 20 årene og tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2017 (siste offisielle tall) 2,1 prosent av samlede innenriks utslipp (1,1 av totalt 52,7 millioner tonn). Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, har derimot økt signifikant i samme periode og var i 2017 1,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Samlede klimagassutslipp fra alt flydrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2017 tilsvarer om lag 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Luftfarten står derfor overfor en dramatisk omstilling, som kun kan løses ved et langt sterkere internasjonalt samarbeid mellom alle ledd i luftfartsnæringens verdikjede. Det er i dag internasjonal enighet om både retningen for utviklingen og ikke minst om forutsetningene for omstillingen. Dette er særlig til stede i Europa, som nå er i ferd med å planlegge for en storstilt dekarbonisering av luftfarten.

I de internasjonale FOU-utredninger om klimanøytral luftfart er en av de viktigste konklusjonene at innfasingen bør starte på regionale flyplasser med et passende trafikkmønster (korte og mellomlange distanser). Slike flyplasser skal tjene som senter for testing av nye fly og systemer. Dette igjen vil være en vesentlig forutsetning for en fullskala-introduksjon for nasjonal og internasjonal luftfart for optimal klimanøytral utvikling.

Norges nasjonale satsing og virkemiddelbruk innen klimanøytral luftfart vil derfor fremme regional luftfart som et case-studium med alle de muligheter dette gir for et internasjonalt gjennombrudd. I Nord Norge er det regionale flyrutenettet i Norge som i stor grad er basert på kortbaneflyplasser. Kortbanenettet i Norge, som i hovedsak i dag opereres av Widerøe er spesielt godt egnet for utprøving av flyruter operert med for eksempel elektriske fly. Dette på grunn av korte flystrekninger og relativt begrenset trafikkgrunnlag, noe som gir behov for mindre flytyper. Bodø ansees som en spesielt godt egnet, med de sterke luftfartsfaglige aktivitetene og aktørene som allerede er etablert her. Det er også et komparativt fortrinn for Norges planlegging, satsing og gjennomføring av klimanøytral luftfart, med lufthavnene i Bodø og Mo i Rana som er under etablering og bygging. Dette gir komparative fortrinn innen green field luftfart for etablering og tilrettelegging av ny infrastruktur for uttesting av nye grønne teknologier.

Ambisjon & hovedmål

Ambisjonen er at Norge skal bli en internasjonalt ledende nasjon i verden innen utvikling, uttesting og implementering innen klimanøytral luftfart.

Vi viser til Stortingets vedtak i Stortingsmelding 20. Nasjonal Transportplan 2022-2033 ved Innst. 653 S til vedtatt innstilling og følgende flertallsmerknader:

Flertallet er positive til at luftfarten tar en større rolle innenfor nye lavutslippsløsninger på lik linje med landtransport og miljøvennlig skipsfart. Flertallet viser til at vårt kortbanenett, med mange lufthavner og korte distanser, er velegnet til teknologiutvikling, testing, demonstrasjon og kommersiell utvikling innenfor lavutslipps-/utslippsfri luftfart. Store investeringer i verdikjeden for batteri gjør at Norge kan bli et globalt kraftsenter for batteri/hybrid, og vannkraften gir oss fortrinn ved utslippsfri kraftforsyning. Dertil har norske aktører vist stor interesse for satsing innenfor syntetisk diesel, annen generasjons biodrivstoff og hydrogen, blant annet gjennom Statkrafts pilot på Tofte (Silva Green Fuel DA).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, understreker viktigheten av å gjøre nordområdene ledende innenfor utslippsfri transport gjennom egne elektrifiseringssatsinger for elektriske fly. Flertallet viser til Luftfartstilsynet og Avinors «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart» fra mars 2020, hvor det blant annet foreslås å etablere et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart, med klare kriterier for deltakelse og en modell for finansiering av senteret der både brukere, leverandørindustri, virkemiddelaktører og myndigheter bidrar.

Derfor ber vi regjeringen ihht til Stortingets vedtak følge opp i den nye strategien:

- Utvikle klimanøytral luftfart med utgangspunkt i Nord Norge med kortbanenettets unike posisjon med flyplassutvikling og senter for viktige nasjonale luftfartsetableringer med uttesting av nye teknologiske løsninger.
- I tråd med Qualeutvalgets NOU 2019: 22, og St.mld 20 NTP, og Innst. 653 S etablere et nasjonalt/internasjonalt testsenter i Nordområdene, basert på kortbanenettets komparative fortrinn, og etablerte flyfaglige miljø,
- Utvikle rammer for større langvarig prosjekter som bør dekke følgende områder innenfor klimanøytral luftfart, først regionalt, senere nasjonalt og internasjonalt:
 - Klimanøytral energiforsyning til luftfarten: Hydrogen, biodrivstoff, kunstige drivstoffer (Syntectic fuels), elektrisk drift/batterier – og systemer for utfasing av fossilt drivstoff
 - Klimanøytral utbygging og drift av flyplasser og bakkebasert infrastruktur, inkl. kjøretøyer, lastesystemer, oppvarming og energiforsyning
 - Kartlegge og initiere synergieffekter mellom multimodale transport (luft, land, sjø og jernbane)

- Initiere FOU-program spesielt innenfor trafikkutvikling, omstilling og grønn næringsutvikling, målrettet regionalt, men med nasjonale og internasjonale føringer
- Innlede samarbeid med viktige internasjonale aktører på flyplass og flyutvikling med sikte på bruk av infrastruktur i Nord-Norge (regionale flyplasser og kortbaner) til utprøving av klimanøytrale løsninger både i luften og på bakken.

Bærekraftig omstilling i overgangsfasen

Den nye nasjonale strategien etter pandemiutbruddet må styrke satsingene innen ny bærekraftig luftfart. Luftfarten står i en langvarig krise som krever støtte og innsats fra myndighetene som sikrer at vi også før normaliseringen av luftfarten er tilbake, vil kunne opprettholde tilbud, frekvens og flyruter uten at det går på bekostning av konkurser, og unødvendig reduksjon, spesielt i Nord Norge.

Derfor må man i den nye strategien:

- Bidra til å sikre flyselskapenes likviditet og mulighet til finansiering i mellomperioden til luftfarten er normalisert etter covid-19
- Sikre og bevare arbeidsplasser i luftfart og bakken på norske lufthavner
- Sikre spesielt et konkurransedyktig og relevant tilbud i Nord Norge, spesielt på kortbanenettet, med særlig fokus på styrking av FOT-rutene

Flyfrakt fra Nord Norge

Den nye luftfartsstrategien på sikre en økt satsing på miljøvennlig transport, der den forventede veksten i sjømatnæringen det neste tiåret, forventes en femdobling i verdiskaping og dobling i produksjonsvolum. Strategien må derfor ha klare mål med å redusere bruk av trailertransport, med fokus på økt flyfrakt fra Nord Norge.

Selv om vi har hatt en koronapandemi, har logistikk og frakt av varer vært kritisk avgjørende for nasjonen Norge, og spesielt eksport av sjømat fra Norge. Koronapandemien har gitt store utfordringer og implikasjoner for eksporten av varer, og rater, kostnader og materiell sjøveis, langs bane, veg og luftfart er påvirket. Luftfartsstrategien må i fremtiden ta større høyde for volatilitet i verdens markedene. Det viktigste for Nord Norge og sjømatindustrien er i så måte at man legger mer til rette for infrastruktur på blant annet Bodø og Evenes lufthavn for flyfrakt av sjømat. Begge lufthavnene er i dag operative med flyfrakt til Asiatiske, Europeiske og Transatlantiske ruter.

Oslo Gardermoen, kan alene ikke bære kostnadene og utviklingen av frakt av sjømat og andre varer i fremtiden. I dag er kapasiteten på sjømatterminalene på OSL på tålegrensen. Derfor må myndighetene nasjonalt og regionalt, sammen med Avinor og næringslivet legge til rette for bedre infrastruktur og kapasitet med frakt av sjømat fra Bodø og Evenes, siden det er i Nord Norge den store veksten vil komme.

Om BRUS & BLU

BRUS er et heleid privat regionalt utviklingsselskap bestående av de 40 største og mellomstore private næringselskapene i Bodøregionen med eierskap fra Tromsø i Nord Norge, til Helgeland i Nordland. Selskapene omsatte for 28 milliarder kroner i 2019, og sysselsatte nær 6200 ansatte. Selskapene bidro med over 3 milliarder i skatt til fellesskapet direkte i tillegg til de solide bidragene over skatteseddelen på lønn og lokale- regionale skatter og avgifter. Bodøregionen strekker seg fra nye Hamarøy i nord til Lurøy i sør, tradisjonelt Salten, og Nordre Helgeland.

Bodø Lufthavnutvikling AS er et heleid datterselskap i BRUS som har som mål å utvikle Bodø Lufthavn innen grønn luftfart og næringsutvikling relatert til luftfartsfaglige aktiviteter. Selskap er direkte engasjert i innen flyfrakt av sjømat, samt at selskapet jobber med konkret realisering av Ny-by-Ny-Flyplass i Bodø. Selskapet er også en primus motor i etablering og finansiering av nye internasjonale direkteruter til og fra Bodø.

Med vennlig hilsen

Bodøregionens Utviklingsselskap - BRUS / Bodø Lufthavnutvikling – BLU

Elnar Holmen

Administrerende direktør

Elnar Remi Holmen