



Representantforslag 66 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand

Dokument 8:66 S (2015–2016)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse

Til Stortinget

Bakgrunn

Luftfarten spiller en viktig rolle, og flytrafikken er sentral i et velfungerende samfunn. Luftfarten er en del av kollektivtransporten i Norge, og flytrafikken er helt nødvendig for effektiv mobilitet i og utenfor landets grenser. Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av flyhavner og flysikringstjenester. Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle. I tillegg skal transportsystemet dekke samfunnets behov for transport og fremme nasjonal og regional utvikling.

Norge er et langstrakt land, og folk i Norge er avhengige av fly for å komme seg raskt og effektivt rundt i landet. Forslagsstillerne ser derfor på flyrutene som en viktig del av kollektivtilbudet, ikke minst i Distrikts-Norge.

Regjeringen Bondevik II foretok betydelig modernisering av norsk luftfart blant annet ved fornyelsen og omdannelsen av Luftfartsverket til et statlig aksjeselskap. Som følge av omstillingen fikk det nye Avinor helt andre muligheter enn det som var tilfellet for det gamle Luftfartsverket. Avinor kunne utvikle seg og legge gode investeringsplaner for fremtiden, noe som har gitt Avinor en forutsigbarhet og en frihet til å møte et marked i endring.

Miljøvennlig luftfart

Flyselskapene har de senere år tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning. Tiltak som reduserer drivstoffbruken, er bra for luftfartens økonomiske bærekraft, samtidig som det sparer miljøet for utslipp. Den teknologiske utvikling vil over tid kunne legge grunnlag for en kapasitetssterk luftfartsbransje, som er tilpasset nye markedsbegreper, samtidig som miljøhensyn ivaretas. Økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et fremtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres. Flere industrielle aktører arbeider med å utvikle produksjon av syntetisk biojet. Med store tilganger på biomasse fra skog har Norge, og Norden, gode forutsetninger for slik produksjon. Teknologiene er kjente, men må utvikles videre gjennom storskalaproduksjon. Utredninger, blant annet et felles prosjekt mellom flybransjen og Avinor, viser at produksjon av biojet er fullt mulig i Norge, men at kostnadene for slik produksjon i oppstartsårene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff. Forslagsstillerne mener derfor at staten må bidra med insentiver slik at en får fortgang i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge. Økonomisk støtte til produksjon av biodrivstoff i en oppstartsperiode kan bidra sterkt til utvikling av en ny bioindustri i Norge, styrke norsk skogindustri, samt gi et viktig bidrag til en mer klimavennlig luftfart. De samfunnsmessige gevinstene er betydelige, og kan bidra til en sunn vekst for luftfarten som fremmer konkurransekraft og velferd i et land som er svært avhengig av god mobilitet nasjonalt og internasjonalt.

Forslagsstillerne fremmer derfor følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen utarbeide et opplegg til en ordning som skal sørge for at produksjon av bærekraftig biodrivstoff til norsk luftfart intensiveres. Målet skal være at all innenlands luftfart skal ha minimum 50 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff innen 2030.

God kapasitetsutnyttelse

Forslagsstillerne mener det er viktig at Norge har et flytilbud som er riktig dimensjonert og godt tilpasset befolkningens og næringslivets behov nå og i fremtiden. Behov, reisemønstre og befolkningssammensetning endrer seg over tid, og luftfartens infrastruktur må være i kontinuerlig utvikling. Avinor har i dag en forutsigbarhet og frihet til å møte et marked i endring. Det gjør det mulig å legge rasjonelle og fornuftige investeringsplaner for fremtiden ut fra forventet markedsutvikling og storsamfunnets behov. Samtidig er det en overordnet myndighetsoppgave å vurdere luftfartens samlede behov og de samlede ressursene i et overordnet perspektiv, også hva gjelder den infrastruktur som ikke inngår i Avinors portefølje. Forslagsstillerne mener det er behov for en samlet kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet, hvor blant annet Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge inngår i en samlet vurdering. Forslagsstillerne fremmer derfor følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen foreta en kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv.

Forslagsstillerne mener det samtidig vil være behov for å se helhetlig på tilbringertjenester, ved at eksempelvis styrking av flytogkapasitet til Moss Lufthavn Rygge og Sandefjord Lufthavn Torp ses på som en del av den helhetlige utredningen. Likeledes bør behovet for en tredje rullebane på Gardermoen analyseres ut fra kapasitetsbehov, jordvern hensyn og klimaavtalen i Paris.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide et opplegg til en ordning som skal sørge for at produksjon av bærekraftig biodrivstoff til norsk luftfart intensiveres. Målet skal være at all innenlands luftfart skal ha minimum 50 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff innen 2030.
2. Stortinget ber regjeringen foreta en kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv.

16. mars 2016