

Fra: Tor-Magnus Seglsten <torseg@online.no>
Sendt: 19. desember 2024 05:46
Til: postmottak SD
Kopi: post@ofk.no; postmottak@rade.kommune.no; post@moss.kommune.no
Emne: HØRINGSSVAR: "ER DET BEHOV FOR EN 3. RULLEBANE PÅ OSLO LUFTHAVN"
Vedlegg: Innspill til h__ring-3 rullebane Oslo Lufthavn.docx

Hei. På vegne av vår gruppe på nesten 55.000 medlemmer så har jeg ved hjelp av særdeles adekvat hjelp blant medlemmene forfattet et høringssvar til rapporten om:

"Er det behov for 3.rullebane på Oslo Lufthavn".

Det er særdeles viktig at vårt innspill blir hørt og lest siden vi verken fikk delta i utvalget eller ble involvert på annen måte.

Dessverre ble rapporten deretter med flere feil, tenderer til useriøs og ser jo nærmest ut som et bestillingsverk for å unngå at Rygge skulle bli aktuell på noen måte.

Men vi følger med å har på ingen måte tenkt å gi oss før gjenåpning finner sted.

Med vennlig hilsen

Tor-Magnus Seglsten (telefon 93204632)
Initiativtaker og administrator for Facebook-gruppen:

"Vi som ønsker Rygge Flyplass gjenåpnet"

Sognshøy 13, 1580 RYGGE

Gjenpart til:

- * Østfold Fylkeskommune
- * Råde kommune
- * Moss kommune

Høringsinnspill til rapporten «Er det behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn?»

Innholdsfortegnelse

Innledning	- 1 -
Utvalgets rapport er ikke uavhengig, den bygger ensidig på Avinors betraktninger	- 1 -
Oppbygging av vårt høringsinnspill.....	- 2 -
DEL 1	- 3 -
Er Oslo lufthavn alene navet i det norske lufthavnnettverket?.....	- 3 -
Er dagens trafikkmønsteret en utfordring for kapasitetsutnyttelsen på OSL?	- 3 -
Er det en dårligere løsning å bruke BGO, SVG og TRD til å avlaste OSL?	- 4 -
Hvorfor ikke en delt løsning med Rygge og Torp?	- 5 -
Gir en delt løsning mer komplekse og mer kostbare operasjoner?	- 6 -
Vil en delt løsning bli dårligere for flertallet	- 6 -
Går det 50 eller 100 år til det oppstår behov for 3. og 4. rullebane på OSL?	- 7 -
En foreløpig (10 år gammel) grovanalyse indikerer lønnsomhet	- 7 -
DEL 2	- 8 -
Avinors fossilfrie fremtidsvisjon er på kollisjonskurs med en 3. rullebane på OSL	- 8 -
Avinors og Samferdselsdepartementets økonomiske falitt.....	- 8 -
Avinors og Samferdselsdepartementets miljødilemma.....	- 9 -
Lavere vekst bekreftes også i de nyeste data fra EUROCONTROL	- 9 -
Høyere billettpriser og færre passasjerer	- 10 -
Effektiv digitalisering erstatter yrkesreiser	- 10 -
Færre oljereiser og færre kroner fra oljefondet.....	- 10 -
Er milliarder til infrastruktur til bruk for relativt få personer en ønsket politikk?.....	- 11 -
DEL 3	- 12 -
Rygge har et lønnsomt nærmarked for flyselskap	- 12 -
Rygge åpner for nye arbeidsplasser	- 12 -
Rygge er et godt alternativ for publikum i nedslagsfeltet	- 12 -
Forsvaret er tjent med gjenåpning og sivil virksomhet på Rygge	- 13 -
Store besparelser for samfunnet ved gjenåpning av Rygge.....	- 13 -
Gjenåpning av Rygge avlastar trafikken gjennom Oslo og nordover på E6	- 13 -
Rygge kan avlaste OSL på en rekke viktige destinasjoner.....	- 13 -

Innledning

«Vi som ønsker Rygge Flyplass gjenåpnet» er en gruppe med over 54.000 medlemmer. Gruppen er dessverre fullstendig oversett som interessenter av ekspertutvalget som har levert sin rapport til Samferdselsdepartementet. Gruppen vår har en større medlemsmasse enn flere av de interessentene som er blitt hørt under utvalgets arbeid gjennom 2 år med rapporten. Våre interesser og synspunkter burde vært med i utvalgets vurderinger og våre innspill til rapporten bør nå videre veie tungt ettersom vi representerer et stort innbygger, velger og brukerpotensial.

Målet for vår gruppe er å få gjennomført en gjenåpning av Rygge Sivile Lufthavn så snart som mulig. Det finnes mange, sterke og gode argumenter for en slik løsning, mens Avinors store fremtidsvisjon om en 3. rullebane på OSL etter vår vurdering er en trussel mot en tjenlig utvikling på Rygge og for brukere av flytransport i jobb, ferie og fritid i hele det sentrale Oslo- og østlandsområdet i mange, mange år fremover.

Derfor er det viktig for oss å få frem at sentrale og viktige synspunkter, meninger og betraktninger fra våre erfarne brukere av både OSL og Rygge Sivile Lufthavn ikke er inkludert i utvalgets vurderinger og dermed heller ikke tatt med i eller har påvirket rapporten.

Utvalgets rapport er ikke uavhengig, den bygger ensidig på Avinors betraktninger

Vi registrerer at en bias i forhold til Avinors og departementets politiske ståsteder dessverre er gjennomgående og dominerende i rapporten. Forventningene til rapporten som er gitt den ambisiøse merkelappen «uavhengig utredning» vil normalt være en balansert fremstilling. Det er ikke innfridd.

For å oppfylle forventningene til alle som har ventet på utredningen i mer enn 2 år, burde rapporten ha inkludert innspill fra andre interessenter og også fra vår gruppe med mer enn 50.000 personer som er aktive lufthavnbrukere, og som kommer fra et marked for sin nærmeste flyplass, Rygge Sivile Lufthavn, som utgjør over 1 million mennesker.

Avinors påstand om at OSLs nærområde består av 2,5 millioner personer, er et fullstendig feil, ettersom 40% eller 1 million av disse har Rygge som sin nærmeste lufthavn. OSL har ikke flere enn 1,5 millioner i sitt nærområde. Avinor er dessverre ikke alltid til å stole på i slike sammenhenger.

Mens utvalget med sine «ekspertmedlemmer» i utgangspunkt kalles «uavhengig», bygger rapporten deres i stor grad på 29 partiske innspill og notater fra Avinor, samt støtte fra andre utredninger datert i 2006, 2009 og 2015 – altså tanker som er formulert før pandemien, følgende dyrtid og stigende miljøfokus fikk dramatiske konsekvenser for luftfartsmarkedet også i Norge.

Siden rapporten ikke gir svar på og dekker inn viktige problemstillinger som er ønsket belyst i mandatet, må den rapporten som foreligger ansees som mangelfull og foreløpig. En ny og uavhengig ekspertrapport med oppdaterte data, bør legges inn i departementets plan for slike utredninger i løpet av en 4-5 års periode. Slik vi ser det er den rapporten som er levert i denne omgangen ikke egnet som underlag for langsiktige planer og beslutninger.

Vi ser også et klart behov for at det formuleres en ny og seriøs nasjonal luftfartspolitik. Alle toneangivende politiske partier bør bidra med sine synspunkter til utformingen. Denne oppgaven er alt for kompleks og krevende til også i denne omgangen å bygges ensidig på Avinors bedriftsøkonomiske visjoner.

Oppbygging av vårt høringsinnspill

I første del kommenterer vi en viktige påstander fra rapporten. En rekke av disse synes å fremstå som avskrift og videreføringer av Avinors omfattende planarbeid for 3. rullebane siden 2001 – og ikke som selvstendige vurderinger fra et uavhengig ekspertpanel. I neste del kommenterer vi forskjellige aktuelle forhold i samfunnsutviklingen, offentlig- og privatøkonomi og innen luftfartsindustrien som har betydning for beslutningsprosessen og til slutt presenteres tankene våre om viktigheten av gjenåpning av Rygge Sivile Lufthavn.

DEL 1

Er Oslo lufthavn alene navet i det norske lufthavnsnettverket?

Den første påstanden i rapporten vi tar tak i er at OSL er navet (bestemt form) både for innenlands og utenlands trafikk. Påstanden er ikke fullt ut dekkende for de faktiske forhold, heller ikke for reisende til destinasjoner i utlandet.

OSL har direkteruter til 75 destinasjoner internasjonalt, de øvrige store og middelsstore lufthavnene i Norge kan tilby 118 slike destinasjoner. Direkteruter fra Bergen, Stavanger, Evenes, Kristiansand, Trondheim, Torp og Tromsø sparer Avinor og Gardermoen for belastningene fra tusenvis av transittpassasjerer – og passasjerer som sogner til disse lufthavnene kan reise mer effektivt og rimeligere uten mellomlandinger på Gardermoen.

Dette viser at publikum som sogner til en lufthavn er generelt mer tjent med et eierskap og en ledelse som er lokalt markedsorientert, fremfor en et fokus på og prioritering av en sterkere sentralisering.

Nav-påstanden fra Avinor og utvalget er altså ikke den best dekkende for dagens virkelighet. Avinors og brukernes interesser er ikke sammenfallende. Sannheten er at brukere som sogner til enhver lufthavn ønsker flest mulig direkteruter fra «sin» flyplass og at OSL er ett av flere viktige knutepunkter for innen- og utenlands trafikk. OSL alene er ikke navet i Norge.

Dermed overdriver Avinor og utvalget OSLs betydning. Avinors egne tellinger viser at ikke mer enn 25% av trafikken på OSL er transfer fra innland til utland. Imidlertid teller Avinor transferpassasjerer både ved ankomst og avreise – på den måten blir 1 person til 2 i statistikken. Minst 75% av trafikken synes å være hentet i Oslo- og det sentrale østlandsområdet, og disse flyvningene kunne for en stor del like gjerne hatt avgang fra en annen lufthavn i området med forbindelse til den aktuelle destinasjonen.

Er dagens trafikkmønsteret en utfordring for kapasitetsutnyttelsen på OSL?

Påstand nr 2 i rapporten: «Dagens trafikkmønster påvirker kapasitetsutnyttelse på lufthavnen (OSL) betydelig og gir en rullebanekapasitet på ca. 267.000 flybevegelser årlig og en kapasitet til å håndtere om lag 80 flybevegelser per time under sommerdrift.» Formålet med denne påstanden er sannsynligvis å antyde at OSL allerede har kapasitetsutfordringer til tider med dagens 2 rullebaner.

Påstanden forutsetter at påstanden om OSLs nav-rolle i foranstående punkt er utfyllende og korrekt – hvilket den altså ikke er. Non-stop-forbindelser har høyere preferanse for reisende flest enn å måtte reise med mellomlanding(er) via store nav. Men Avinor og utvalget ser her bort fra de reisendes preferanser i sammenhengen.

Ved å flytte trafikk i «peak-hours» til andre lufthavner, ville belastningen på OSL gjennom dagen kunne utjevnes vesentlig. En vesentlig del av kapasiteten på rushtidsavgangene til TRD, BGO, SVG, CPH og ARN morgen og kveld kan med fordel flyttes til Rygge og Torp og dermed gi en betydelig avlastning i de problematiske timene for OSL. I timene fra 6:00 til 9:00 og fra 16:00 til 18:00 tar OSL en typisk dag unna 10 avganger til TRD, 8 til BGO, 7 til SVG, 7 til CPH og 7 til ARN. Totalt ca 6.000 passasjerer som for en stor andels vedkommende har betydelig enklere og dels kortere og rimeligere reisevei til Rygge eller

Torp. For Avinor vil det ha marginal eller ingen betydning økonomisk fra hvilken av deres lufthavner trafikken ble ledet til eller fra.

De 6 største lufthavnene utenom OSL har allerede mellom seg direkteruter til København (6), Amsterdam (5), LGW (5), Alicante, Gdansk og Frankfurt (4), og 3 har direkteruter til Gran Canari, Helsinki, Malaga, Manchester, München, Riga, Split og Stockholm.

Er det en dårligere løsning å bruke BGO, SVG og TRD til å avlaste OSL?

Ifølge rapporten er «et alternativ til 3. rullebane på OSL, er å bruke BGO, SVG og TRD til å avlaste, men så lenge det er mest effektivt og ønskelig at OSL opprettholder sin viktige nav-funksjon, er dette imidlertid en dårligere løsning». Innvendingen i dette punktet er et rent bedriftsøkonomisk synspunkt fra Avinor og ikke et uavhengig innspill fra ekspertutvalget.

Å opprettholde OSLs nav-funksjon, er mest av alt viktig for Avinor som ser denne flyplassen som sin viktigste inntektskilde. Disse inntektene har vært nødvendige for at Avinor har kunnet fylle sin samfunnsoppgave og Avinormodellen fungere. Men siden 2019 har ikke Avinormodellen fungert, og driften av lufthavnene i Norge har vært avhengige av overføringer fra Staten.

Selv den påståtte navfunksjonen har altså vært utilstrekkelig for Avinor til å kunne oppfylle sin samfunnsoppgave fullt ut i årene siden 2019. Etter 5 år er tiden mer enn moden for en total revisjon av det foreldede tankegodset som har gitt en finansieringsidé som ikke fungerer lenger.

OSL som det nasjonale «navet» er av underordnet betydning for flypassasjerer og flyselskap. Disse interessentene har til dels andre preferanser og prioriteringer enn Avinor. Sett fra passasjerene i Bergen', Stavanger' og Trondheims ståsted, er det ikke mest effektivt og ønskelig at nav-funksjonen eller nav-status for OSL opprettholdes eller videreutvikles. OSL representerer jo ikke en bedre løsning for alle disse brukerne. Her er Avinor og ekspertene i utvalget blinde for de reisendes primære preferanser og påstanden om «dårligere løsning» er ikke generelt verifiserbar.

Allerede før klokken 0800 en mandagsmorgen har Bergen, Stavanger og Trondheim flyforbindelser til Aberdeen (2), Tromsø (1), Stavanger (2), Sandefjord (2), Molde, Kristiansand, Kristiansund, Ålesund, Trondheim (3), Bodø (3), Amsterdam (3), København (3), Frankfurt (2), Bergen (6) og Oslo (14).

Det innebærer at det er dobbelt så stort antall avganger til andre destinasjoner som til Avinors nasjonale nav. De reisendes valg forteller i klartekst at brukerne tydelig har andre preferanser enn det Avinor via sine innspill til utvalget forsøker å etablere som en helt ny sannhet: Transittreiser via OSL som det mest effektive og ønskelige.

Internasjonalt er Tromsø oppdaget som reisemål for turister som ønsker å oppleve midnattssol sommerstid og nordlys om vinteren. Derfor kan denne relativt beskjedne lufthavnen alene tilby non-stopforbindelser til hele 8 internasjonale flyplasser: LGW, CDG, ARN, GVA, CPH, HEL, BER og RVN. For det første innebærer slike forbindelser en betydelig avlastning av OSL slik at kapasiteten ikke sprenges. Dessuten er det slik at passasjervolumet til og fra Tromsø ville vært på et helt annet og lavere nivå dersom de

reisende var blitt tvunget til mellomlanding/transitt/flybytte på OSL slik Avinor ser som den ønskede løsning.

Det er altså ikke slik at utvikling av alternative destinasjoner nødvendigvis «stjeler» trafikk og undergraver Avinors visjon om OSL som nav. Sterke og attraktive lokale reisemål som Tromsø skaper omfattende og lønnsom «plusstrafikk» og bidrar til at Avinors økonomiske resultater forbedres – til tross for at OSLs navfunksjon svekkes og Avinors credo om «nasjonalt nav» blir helt uinteressant i sammenhengen.

Omfattende erfaringer fra 1980-tallet og frem til nå, forteller at den norske hovedflyplassen ikke har passasjergrunnlag for lønnsom drift for annet enn en håndfull interkontinentale ruter. SAS mislyktes med å bruke langdistansemateriell som Boeing 747 og DC-10 fra Norge, Norwegian prøvde seg med Dreamliner og måtte avvikle den utvidede delen av virksomheten sin, og Norge har flyttet det meste av sine operasjoner til andre og mer folkerike land. Selv om Avinor fortsatt gir uttrykk for ambisjoner om å utvikle OSL til en hub med interkontinentale direkteruter, er det lite sannsynlig at antallet vil vokse ut over dagens 4-5 forbindelser. Flyselskapene setter inn sin interkontinental kapasitet i Norden på CPH, HEL og ARN hvor de kan forvente lønnsomhet, og CPH har 25 interkontinentale destinasjoner, Helsinki har 20 og Arlanda har 10.

Hvorfor ikke en delt løsning med Rygge og Torp?

Påstand nr 4 i rapporten: «Et alternativ til en tredje rullebane er en delt løsning mellom lufthavnene i Østlandsområdet, men verken flyselskapene eller Avinor ønsker dette siden det svekker OSLs nav-funksjon.»

Denne påstanden har ikke noen som helst sammenheng med utvalgsmedlemmenes ekspertise og uavhengighet. Den er helt og fullt bygd på et innspill fra partiske interessenter – Avinor, NHO-luftfart og diverse flyselskap. Dette interessentforholdet gir rapporten en tydelig bias her (og på flere andre punkter.) Dette skjeve partsforholdet kan i og for seg alene sies å være diskvalifiserende for troverdigheten og holdbarheten til konklusjonene som er valgt i det som er kalt en «uavhengig» utredning.

Hva Avinor ønsker, burde selvsagt ikke være en av grunnsteinene i en rapport fra et uavhengig utvalg, men selskapets bedriftsøkonomiske preferanser kan selvsagt inkluderes dersom de er interessante.

Den påståtte viktige nav-funksjonen for OSL, er lite viktig for brukere som har Torp og Rygge som sin nærmeste lufthavn – altså kundene, brukerne, markedet, såfremt deres lufthavn har direkteforbindelser til hyppig brukte, relevante og aktuelle destinasjoner.

En rekke interessenter har for lengst uttrykt at trafikken på de 3 lufthavnene i østlandsområdet må ses i sammenheng og videre er det bred enighet om at kapasiteten på Rygge og Torp må utnyttes fullt ut før en eventuell utbygging av en 3. rullebane på Gardermoen kommer på tale. Dette synet er blant andre støttet av Nannestad kommune, Eidsvoll kommune, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen (statsforvalteren) i Oslo og Akershus, Nannestad Høyre og Nannestad Senterparti. Men til tross for tunge innspill fra viktige interessenter og som synes fornuftige og samfunnsøkonomisk fordelaktige, har ekspertutvalget også på dette punktet valgt å prioritere Avinors bedriftsøkonomiske føringer – med en mangelfull belysning av mandatet for utredningen.

Gir en delt løsning mer komplekse og mer kostbare operasjoner?

En delt løsning gir ikke mer komplekse og kostbare driftsoperasjoner uten videre. En delt løsning kan representere et enklere og et kostnadsbesparende alternativ dersom det eksisterende alternativet f.eks. er blitt en flaskehals som kundene søker å unngå. Det åpner også for nye aktører og flytyper. Å drifte en base på Rygge koster prinsipielt ikke mer enn å drifte en base på andre lufthavner. Gjenåpning av Rygge er heller ikke avhengig av baseetablering, selv om det kan synes ønskelig.

Tidligere er et system med tre-deling mellom Gardermoen, Rygge og Torp utprøvd i praksis gjennom flere år, noe som resulterte i at alle de tre lufthavnene ble drevet med overskudd. Erfaringen viste også behovet og mulighetene for å tilpasse flytyper, frekvenser, kapasiteter og destinasjoner til de respektive, lokale markedene.

De tre lufthavnene er altså ikke primært lufthavner for Oslo, men med én i Sandefjord, én i Moss og OSL i tillegg, gir de til sammen en god markedsdekning til det sentrale Østlandsområdet. Torp fra Aust-Agder til Drammen, Rygge fra svenskegrensen via Østfold og søndre deler av Akershus og Oslo, mens Gardermoen med Flytoget gir god tilgjengelighet fra Asker/Bærum og Oslo Vest og videre nordover i Akershus.

Når SAS og Norwegian som dominerer det norske markedet begge nå i hovedsak har satset på fly med kapasitet til 180 passasjerer eller mer, er det en tilpasning til store og middelstore destinasjoner. En delt løsning med Rygge og Torp vil også være interessant for andre selskap som har en flåte som er bedre tilpasset disse flyplassene og deres markeder. De etablerte selskapenes påstand som er satt inn i rapporten, kan derfor sees mer som et uttrykt ønske om å beholde status quo, fremfor å lage en attraktiv og ny løsning som tiltrekker seg nye konkurrenter og «stjeler» kunder.

Utvalget har ikke sjekket ut den reelle interessen for en delt løsning, baseetablering, drift, operasjoner og nye markedsmuligheter i et nærmarked med 1 million potensielle kunder, blant alternative flyselskap.

Utvalget har sett helt bort fra synspunkter som tidligere er fremmet av blant annet Copenhagen Economics som uttrykker at de ikke-statlige lufthavnene fortsatt bør drives på markedsliknende vilkår og dermed fungere som konkurrenter til OSL - til nytte for flyselskap, passasjerer og samfunnsøkonomien.

Vil en delt løsning bli dårligere for flertallet av de reisende?

Påstanden er en overdreven og spissformulert generalisering. For alle potensielle flypassasjerer som har Rygge eller Torp som sin nærmeste lufthavn, vil enhver delt løsning representere en forbedring og et fremskritt sammenliknet med dagens situasjon. Det vil riktignok ikke gjelde et absolutt flertall av f.eks. de 2,5 millioner mennesker som Avinor hevder sogner til OSL, men det vil være en markant og ønskelig forbedring for vel 1 million av disse, altså ca de 40% som har Rygge som sin nærmeste flyplass, med kortere, raskere og enklere reisevei, billigere tilbringerfunksjon, billigere parkering og mer menneskevennlige terminaldimensjoner og -funksjoner.

Dette er forhold som vil gjøre en delt løsning langt bedre for over 1 million potensielle reisende i det sentrale østlandsområdet, men dessverre er dette forhold som Avinor og

utvalget har sett helt bort fra. Dermed kan rapporten fra utvalget ikke gis ståkarakter på dette punktet heller.

Går det 50 eller 100 år til det oppstår behov for 3. og 4. rullebane på OSL?

Slik utviklingen har vært etter 2019, må man også være åpen for at det muligens heller ikke etter 2040 vil bli behov for en 3. rullebane – og spesielt ikke etter 2050. Dessuten er det fullt mulig å unngå at behovet for en 3. rullebane oppstår om 25-30 år ved snarest å aktivere potensialet for avlastning på Torp og Rygge som er anslått til 10 millioner passasjerer årlig. Dette vil utsette det eventuelle behovet for rullebane 3 med ytterligere år og med en slik løsning kan dessuten nye trafikkprognoser/reisevaner/transportbehov vise at det teoretiske, maksimale kapasitetstaket på OSL aldri vil bli nådd.

Siden det post-kovid knytter seg så stor usikkerhet til trafikkprognoser langt frem i tid og dermed rundt beregningene som etterspørres i mandatets punkt C, 2: «*Beregninger av fremtidige reisevolumer med lufttransport på Østlandsområdet basert på anslag for forventet etterspørsel og tilbud*», har utvalget ikke tatt stilling til disse forholdene. Dermed mangler rapporten data og betraktninger som må sies å være avgjørende for en eventuell beslutning om 3. rullebane. Konsekvensen er at slike beregninger må gjennomføres i forbindelse med en ny rapport på et senere tidspunkt. For at disse dataene skal bli så omfattende og sikre som mulig, bør de erfaringstallene man trenger for utviklingen etter 2023 og fremover foreligge i lange serier. Det vil derfor være ønskelig å starte prosessen mot best mulig utnyttelse av avlastningskapasiteten på Torp og Rygge så snart som mulig.

En foreløpig (10 år gammel) grovanalyse indikerer lønnsomhet

Påstand nr 8 i rapporten: «Det blir i (Avinors) Masterplan likevel informert om at en foreløpig grovanalyse indikerer god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.» Det er her snakk om at utvalget har revet løs et klipp fra en snart 10 år gammel utredning. Utviklingen i de mellomliggende årene med alle de faktorene som per nå viser seg å bremse alle tidligere prognoser for økonomisk og trafikkutvikling, kan tyde på at et Avinorprosjekt med en antatt lånefinansiert kostnadsramme på 19-20 milliarder kroner og med potensial for overskridelser og uforutsette utfordringer med en samlet totalkostnad på opptil det dobbelte, aldri vil gi god samfunnsøkonomisk lønnsomhet – og heller ikke vil være mulig å bære rent bedriftsøkonomisk for Avinor siden nedbetalingen av selskapets omfattende låneopptak er avhengig av at den tradisjonelle og kontinuerlige trafikkveksten vedvarer. Videre arbeid med planer og prosjektering frem mot bygging av 3. rullebane og tilhørende fasiliteter, forplikter samfunnet til å stimulere til fortsatt trafikkvekst på OSL i tiår framover for å dekke inn de enorme kostnadene, parallelt med at miljøhensyn får stadig større innflytelse og alvorlighetsgrad!

Utvalget har utover nevnte sitat fra en 10 år gammel utredning, heller ikke besvart dette sentrale punktet i mandatet: «*Samfunnsøkonomiske analyser av de alternativene som beskrives. Bedriftsøkonomiske virkninger for Avinor beskrives også*»

DEL 2

Avinors fossilfrie fremtidsvisjon er på kollisjonskurs med en 3. rullebane på OSL

Det er verdt å ta med i betraktningene at det ifølge Avinor en samstemmig norsk luftfartsindustri er enige om at sektoren skal være fossilfri i 2050. Å realisere dette målet vil sannsynligvis innebære så store endringer av så mange faktorer at den eneste forsvarlige tilnærmingen til utfordringene som ligger foran er å sørge for å ha kontinuerlig oversikt og å skyve på beslutningene om store og kostnadskrevende investeringer til man har tilstrekkelig innsikt.

I dag vet ingen om fossilfri luftfartsindustri i Norge innebærer batterielektriske fly, hybridelektriske, hydrogendrevne eller annen teknologi. Det er heller ingen som kan si noe som helst om hvilke krav og behov luftfartsindustrien må oppfylle 25 år frem i tid. Men å tenke i tradisjonelle baner og å gjøre framskrivninger fra dagens status må bli feil når vi står foran et tydelig varslet paradigmeskifte. Tiden synes inne til å få Avinor til å skrinlegge drømmen om rullebane 3 som er dyrket og næret i virksomheten siden 2002!

Det bidrar neppe i særlig grad til lavere utslipp at Avinor nå skal bruke 50 millioner kroner på planer om å teste et 6 seters elfly fra Beta Technologies mellom Bergen og Stavanger fra august 2025 med Bristow Norway som operatør. Teknologiutviklingen og produksjonen for den kommende fossilfrie epoken i luftfartsindustrien, kommer uansett til å skje uten vesentlige bidrag fra Norge.

13 miljø- og interesseorganisasjoner med mer enn 250.000 medlemmer i Norge og Norden sier alle nei til en 3. rullebane på OSL.

Avinors og Samferdselsdepartementets økonomiske falitt

En kombinasjon av ytre uheldige omstendigheter og uheldige disposisjoner har medført at den såkalte Avinormodellen for finansiering av lufttrafikken i landet vårt har spilt falitt. Avinor har ikke lenger kontinuerlig vekst i sine inntekter og selskapets rammebetingelser gir ikke lenger rom for de nødvendige og store overskuddene som modellen forutsetter. De enkle og tradisjonelle forutsetningene om vekst år for år og tilhørende lineære framskrivninger, gjelder ikke lenger. Det er dramatisk og det er krevende.

En ny og annen økonomisk virkelighet er dukket opp etter 20 års unison samstemthet blant de politiske partiene og klokkeetro på den etablerte modellen. Men den gamle Avinormodellen må nå erstattes med nytenking – og i første omgang – krisetilskudd, delfinansiering og reduserte krav til egenkapital fra det etablerte maktapparatet, dvs. at alle de politiske partiene på Stortinget som har og fortsatt vil ha en viss innflytelse på luftfartspolitikken må tenke og formulere sine mål for fremtidens luftfartspolitikk og -finansiering på nytt.

Vesentlige og nødvendige økonomiske forbedringer vil sannsynligvis heller ikke dukke opp fra intet i overskuelig fremtid. Trafikkutviklingen går langsomt – og heller ikke fremover i alle segmenter – betalingsviljen i befolkningen generelt er redusert og dyrtiden medfører økonomiske begrensninger for stadig flere. Altså må de som har påvirkningskraft, ansvar og beslutningsmyndighet finne frem til nye ideer og legge nye planer.

Både Avinor og nasjonen tjent med at selskapets rolle og den såkalte Avinormodellen revideres fullstendig og erstattes med nye idéer snarest mulig slik at det kan etableres et nytt og bærekraftig konsept for eierskap og drift av lufthavner i landet vårt.

Litt om Avinors økonomiske status

Avinor har feilvurdert en rekke risiki og har følgelig forspist seg på nye prosjekter. I 2020 og 2021 måtte staten utbetale totalt 7,4 milliarder kroner i driftstilskudd til Avinor. I mai 2024 måtte Avinor ta opp et obligasjonslån på 5,8 milliarder kroner for å refinansiere kommende gjeldsforfall og delfinansiere sine investeringsprosjekter. Avinors rentebærende gjeld beløper seg per juni 2024 til 29,2 milliarder kroner, hvorav 5,2 milliarder er kortsiktige forpliktelser. For å kunne tilby flyforbindelser fra alle de små lufthavnene som drives med underskudd, må Staten i tillegg betale en 2-3 milliarder i FOT-støtte og billettspensing til Widerøe.

Ny flyplass på Helgeland med en kostnadsramme på nesten 5 milliarder. Flytting og nybygging av flyplass i Bodø til 7,2 milliarder hvor Avinor har ansvar for 2,6. Nye teknologiprojekter med bl.a. fjernstyring som hittil har overskridelser på over 2 milliarder.. Drømmen om 3. og 4. rullebane på OSL og enda ett nytt terminalbygg lurer i horisonten med prosjekteringskostnader alene estimert til 10-15 milliarder.

Avinors og Samferdselsdepartementets miljødilemma

Mens Avinor ut fra bedriftsøkonomiske betraktninger har behov for store økninger i sine inntekter raskt, har storsamfunnet etter toppmøtet i Baku i Aserbajdsjan nok en gang forpliktet seg til å oppfylle målene fra Parisavtalen og redusere utslippene fra luftfarten med 80% frem til 2030 – sammenliknet med toppåret 2019 – fra 4,5 millioner tonn til 0,9 millioner. Dette står i skarp kontrast til at det er antydnet at Avinor har behov for inntektsøkninger på 1,7 milliarder hvert år fremover. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å oppfylle målene for utslippsreduksjoner uten å «jukse» med kvotekjøp.

Disse to målene, ett nasjonalt og bedriftsøkonomisk og ett internasjonalt for miljøet, er umulige å realisere og å oppfylle parallelt, og sannsynligvis vil begge være uoppnåelige. Det verste vis à vis klimaendringene er sannsynligvis at en eventuell realisering av Avinors planer om en fremtidig bygging av både 3. og 4. rullebane på OSL og tilhørende nye terminalbygg står i skarpt misforhold til de norske utslippsmålene – samt en lang rekke andre miljøforhold – naturmangfold og -verdier, dyrket mark, dyreliv, rødlistede arter, støy, etc. På verdensrangeringen av CO₂-utslipp fra luftfarten per innbygger, inntar lille Norge allerede en lite flatterende pallplass, bare forbigått av USA og Australia.

Mens Samferdselsdepartementet belønner byer som satser på kollektivtransport og sykkel for å redusere utslipp, belønner det heleide selskapet Avinor aktører som starter nye, forurensende flyruter. I det lange løp er ikke samferdselsdepartementets Ole-Brum-praksis: «Ja takk, begge deler!» bærekraftig.

Lavere vekst bekreftes også i de nyeste data fra EUROCONTROL

EUROCONTROL oppdaterte sine 7-årsprognoser for europeisk flytrafikk så sent som våren 2024. Av denne prognosen ser vi at man antar at trafikken for Norge først vil være tilbake på 2019-nivå i 2028. I perioden 2023–2027 forventes en trafikkvekst for Norge som er lavere enn ellers i Europa (1,6 % mot 3,0 %). Langtidsprognosene for trafikkvekst i Norge fra 2019 til 2050 anslås til 1,2 % årlig som er klart lavere enn gjennomsnittet i Europa (1,5 %). Lav

vekstrate gjennom et så langt tidsrom vil skyve ut eller eliminere behovet for videre vekst og utbygging på OSL i all rimelig fremtid.

Også sett i forhold til miljømålene som regjeringen har forpliktet seg til internasjonalt, vil det ikke være rom for vekst og stimulerings tiltak for å øke flytrafikken.

Høyere billettpriser og færre passasjerer

En rekke faktorer vil bidra til at flyreiser vil bli stadig dyrere i årene fremover og dermed kan vekstkurven vi tidligere har sett, sannsynligvis få et definert brudd. Først og fremst vil flyene bli dyrere slik at kostnadene til avskrivning vil bli høyere. Teknisk drift, service og vedlikehold vil koste mer. EU har innført regler om bruk av såkalt miljødrivstoff som er en knapphetsvare og har høyere priser enn per i dag. Busetningen ombord på flyene og bemanningen av tilhørende tjenester i lufthavnene vil kreve lønnsøkninger som normalt vil ligge i overkant av den generelle prisøkning. Flyselskapenes kostnader for å operere vil også gå opp, både når det gjelder bruk av lufthavner og luftrom – i Norge i form av Avinoravgifter og fiskalavgifter.

Effektiv digitalisering erstatter yrkesreiser

Både i privat og offentlig sektor har redusert reiseaktivitet i koronaperioden til gjengjeld gitt utallige yrkesaktive omfattende erfaring i bruk av digital møteteknologi. Basert på disse erfaringene og som en følge av kontinuerlig budsjettpress, er reisebudsjettene gjennomgående redusert i en lang rekke virksomheter – private og offentlige. På alle de største lufthavnene ble antallet norske yrkesreiser redusert fra 2019 til 2023. Vi kan regne med at eksisterende digitale verktøy blir stadig bedre og at det også vil komme banebrytende løsninger som vil skape enda større muligheter til å gjennomføre møter, seminarer, kurs, forhandlinger, reparasjoner og også medisinske operasjoner uten fysisk tilstedeværelse på den aktuelle lokasjonen.

Fremover mot 2040 vil all aktivitet – også reiseaktivitet - fra virksomheter innen olje- og gassindustri avta merkbart. Antall jobbreiser med fly av personer fra denne sektoren er allerede redusert og utviklingen vil fortsette. Dette er i hovedsak jobbrelaterte reiser med billetter som har en viss fleksibilitet og også større inntektspotensial for flyselskapene enn ferie- og fritidsreiser. Derfor merkes dette spesielt godt for flere av aktørene innen luftfart i Norge, spesielt et nettverksselskap som SAS, men i noen grad også for Norwegian.

TØI reisevaneundersøkelse 2023: Andelen jobbettede reiser er fortsatt fallende, og i 2023 utgjorde de 41 % av innenlandstrafikken, mot 50 % for 10 år tilbake. Det har blitt vesentlig færre reiser relatert til olje- og gassvirksomhet. Dette var en klar trend da pandemien traff, og den fortsetter nå som markedet er mer eller mindre normalisert.

Færre oljereiser og færre kroner fra oljefondet

Om lag hver tredje oljereise er falt bort de siste ti årene. Andelen av innenlandsreisene som er relatert til oljeaktivitet falt fra 13 % i 2013 til 8 % i 2023. Men også den øvrige arbeidsrelaterte trafikken fortsetter å falle – trenden indikerer nedgang i forretningstrafikken innenlands fremover. Trenden viser fallende vekstrater også i fritidsmarkedet.

For landet som helhet vil den reduserte aktiviteten innen petroleumsindustrien ifølge SSB gi et redusert bidrag til BNP som går ned fra 550 milliarder i 2024 til 300 milliarder i 2040 samtidig som alle priser og kostnader kan forventes å øke år for år. Mens inntektene fra

oljevirkosomhet går ned, går offentlige utgifter opp – også som andel av brutto nasjonalprodukt i Fastlands-Norge.

Samtidig forventes en strammere økonomi som følge av redusert inntektsvekst og lavere finansieringsbidrag fra oljefondet. I tillegg står Norge overfor et stort omstillingsarbeid innenfor feltene klima og natur, og sikkerhet og beredskap. I 2040 vil det økonomiske handlingsrommet være langt mindre. Det forventes svekket inntektsvekst. Inntekter fra olje og gass vil reduseres, mens gjeldsbyrden vil tilta.

Er milliarder til infrastruktur til bruk for relativt få personer en ønsket politikk?

Luftfart er en elite-aktivitet. Den rikeste ene prosenten i verden står for 50% av de totale CO2-utslippene fra luftfarten. Disse flyr 56.000 km årlig, fordelt på 3 langdistanseflyvninger i året og 1 kortdistanseflyvning i måneden. Ikke mer enn 2-4% av verdens befolkning fløy internasjonalt i 2018.

I Sverige stod 3,7% av «frequent flyers» for 28% av setebelegget på fly (2009). I Tyskland stod et befolkningsutvalg på 11% for 29% av alle flyvninger (2020). I USA stod 12% for 68% av flyvningene. Ombord på store fly med 3 klasser krever 72 passasjerplasser i første og businessklasse like mye plass og volum som setene til 399 økonomipassasjerer – 5,5 ganger mer for hver eneste passasjer.

Også i Norge er bruken av infrastrukturen i luftfarten svært ulikt fordelt. Heller ikke hos oss er det likhet, demokrati og rettferdighet. Et fåtall, 260.000 nordmenn, har over ti utenlandsflyvninger i året. Cirka 2 millioner nordmenn flyr tur/retur én gang i året. I 2023 ble gjennomsnittet 1,9 flyreiser per innbygger.

Slik trafikk tallene oftest presenteres av Avinor med gjennomsnitt for totalt antall innbyggere, skapes et inntrykk av at den norske luftfartsindustriens tilbud angår alle og enhver, mens ganske mange har liten eller ingen interesse av hva som skjer i bransjen. 1.800.000 nordmenn over 15 år reiser aldri eller sjeldnere enn årlig med fly i Norge. 1.350.000 nordmenn over 15 år reiser aldri eller sjeldnere enn hvert år med fly til utlandet (Norsk Monitor 2019/Avinor).

De store kostnadene som allerede er påløpt i de forskjellige Avinorprosjektene på OSL og andre steder, vil øke dramatisk dersom samfunnet allerede nå skal ta høyde for en fremtidig prosjektering og utbygging av 3. og 4. rullebane på OSL med tilhørende bekvemmeligheter. Det vi vet er at det tjenestetilbudet som man tar sikte på med de nye milliardinvesteringene fra samfunnets side, vil være tilpasset et relativt smalt, begrenset og spesialisert segment i markedet.

For alle nordmenn med et normalt, privat reisebehov, vil de eksisterende kapasiteter fullt ut dekke behovet i flere tiår fremover dersom mulighetene utnyttes optimalt.

DEL 3

Rygge har et lønnsomt nærmarked for flyselskap

Erfaring med drift gjennom flere år dokumenterer at Rygge er en attraktiv flyplass og det umiddelbare markedsområdet med 1 million mennesker er stort nok for flyselskap som ønsker flere kunder til sin rute- eller chartertrafikk på en rekke attraktive destinasjoner.

For publikum gir lokaliseringen som en relativt liten nærflyplass klare fordeler prismessig for tilbringertjenester, parkering og ved tilbakekomst. Bygningsvolumer og gangavstander er menneskevennlige. De flyselskapene som velger å fly fra et gjenåpnet Rygge, vil score høyt på goodwill, samtidig som de som pionerer vil møte liten eller begrenset konkurranse i nærområdet. De klare økonomiske fordelene for brukerne av Rygge, har mulighet til å gi en aksept i markedet for noe høyere billettpriser sammenliknet med den store, dyre og fjernereliggende hovedflyplassen. En økt betalingsvilje for flybilletter, vil føre til at kostnadene ved å etablere og drive en ny base på Rygge raskere dekkes inn.

Rygge åpner for nye arbeidsplasser

Rygge i full drift representerte opptil 700 lokale arbeidsplasser, muligens flere. Erfaringstallene forteller dessuten at virksomheten etter kort tid kan forventes å drives med et overskudd. Sist tok det 3 år. Men ny drift innebærer umiddelbare skatte- og avgiftsinntekter både fra lønn og virksomheter og besparelser på kostnadssiden for fylke og kommuner i området.

Det er også interessant at en forskningsrapport fra Menon Economics plasserer Rygge med aktiv, sivil drift som nr 5 på topp-ti-listen over norske lufthavner, og at denne rapporten er ikke med i grunnlaget fra utvalget.

Rygges høye plassering i denne rapporten, nr 5 etter lufthavnene til de store byene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, sier det meste om det unike potensialet. Og denne høye plasseringen er bare basert på personer i norske kommuner. Som kjent tiltrakk Rygge seg også en betydelig andel passasjerer fra Sverige.

Menons rangering av lufthavnene er bl.a. basert på korteste avstand fra kommunesentre og korteste reisetid, sentrale faktorer for de fleste reisende. At Rygge siden er lagt ned, fremstår derfor som et stort tap for 1 million personer som bor i det som erfaringsmessig og i praksis kan kalles nærområdet.

Rygge er et godt alternativ for publikum i nedslagsfeltet

Det er også verdt å legge merke til at Avinors statistikker viser at 60% av passasjerene over Rygge kom fra Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Telemark – altså passasjerer fra områder som Avinor har holdt utenfor det de betegner som denne flyplassens «nedslagsfelt». Denne store andelen viser tydelig at tilbudet fra Rygge var svært attraktivt for mange – i tillegg til de 40% av passasjerene som først og fremst kom fra Østfold.

Med bompengesatser inn og ut av Oslo på 250 kroner for å kjøre til og fra OSL, blir Rygge som alternativ enda mer interessant for 1 million brukere - og forhåpentlig ser også potensielle eiere/drivere/flyselskap enda større muligheter.

Forsvaret er tjent med gjenåpning og sivil virksomhet på Rygge

Avinor antyder at overtagelse og drift av Rygge vil svekke det bedriftsøkonomiske resultatet deres med 75 til 100 millioner kroner. De sier ikke noe om at Rygge tidligere er drevet med overskudd og heller ikke at forsvarsbudsjettet i all hast måtte tilføres 40 millioner 2016-kroner til fortsatt militær flyaktivitet og forsvaret måtte opprette 13 nye stillinger med en lønnskostnad på ca 12 millioner da den sivile virksomheten ble lagt ned og forsvaret måtte ta alle kostnadene for drift av Rygge alene. Dersom det i det hele tatt oppstår et bedriftsøkonomisk tap hos Avinor ved en overtagelse og gjenåpning, vil tilsvarende summer i stor grad spares inn på forsvarets kostnadsside – og det er jo også derfor at forsvaret ønsker ny sivil virksomhet på Rygge.

Store besparelser for samfunnet ved gjenåpning av Rygge

For å se meningsløsheten i Avinors påstand om resultatsvekkelse på opptil 100 mill, er det nødvendig å huske at rammen for å realisere Avinors luftslott - 3. rullebane på OSL – kan gi oss alle en unødvendig samfunnskostnad på opptil 40 milliarder! De pengene, 400 ganger mer, må hentes inn via økte avgifter til Avinor, dvs mye dyrere flybilletter. Det er beregnet at gjenåpning av Rygge vil være mulig med en kostnadsramme på 500 millioner.

Finnmark med 75.000 sjeler har 12 lufthavner som alle drives med Avinors eventuelle overskudd fra Gardermoen og de andre store lufthavnene med plusstall i driften. Østfold alene har over 310.000 innbyggere og er foreløpig uten egen lufthavn.

Gjenåpning av Rygge avlaster trafikken gjennom Oslo og nordover på E6

For personer ikke bare i hele Østfold, men også folk som er bosatt i deler av Oslo, Akershus, Buskerud og Bohuslän er reiseveien til Rygge å foretrekke fremfor alternativene – ikke minst den overbelastede, uhellsutsatte og sårbare E6-strekningen fra Oslo til Gardermoen. Dersom vi tilskriver Rygge et realistisk markedsområde med 1 million mennesker, gir Avinors reisevaneundersøkelse fra 2019 Rygge et potensial på 630.000 innenlandske og 2,2 millioner utenlandspassasjerer. 6-7% av passasjertrafikken fra Rygges område som blir tvunget over til Gardermoen som i 2023, tilsvarer 2 millioner reisende som hadde hatt en enklere reise fra Rygge.

Rygge kan avlaste OSL på en rekke viktige destinasjoner

Ut over kapasiteter rettet mot jobbreiser innen- og utenlands, kan tilbudet til ferie- og fritidsmarkedet fra Rygge dekke alle de mest populære destinasjonene i utlandet for norske reisende som for tiden er: Alicante, London, Málaga, København, Gdansk, Nice, Las Palmas, Amsterdam, Stockholm og Paris.

Med vennlig hilsen

Tor-Magnus Seglsten (Telefon 93204632)

Initiativtaker og administrator for Facebook-gruppen:

«Vi som ønsker Rygge Flyplass gjenåpnet»

Sognshøy 13, 1580 RYGGE

