



Innst. 258 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:65 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentant Abid Q. Raja om å redusere klimagassutslippene for transport til, fra og på norske flyplasser

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport på, til og fra norske lufthavner.
2. Stortinget har som mål at minst 75 pst. av transporten til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen skal være med kollektivtransport, og ber regjeringen utrede og fremme forslag om tiltak for å nå dette målet.»

For nærmere begrunnelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge

Orten, fra Fremskrittspartiet, Lene Langemyr, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget, Dokument 8:65 S (2014–2015), og til vedlagte uttalelse fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 20. mars 2015, i saken.

Komiteen deler forslagsstillernes syn på nødvendigheten av tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport på, til og fra norske lufthavner.

Komiteen har merket seg at Transportøkonomisk institutt (TØI) så sent som i 2012 utførte en grundig undersøkelse og analyse av tiltak som kan øke kollektivandelen for reisende til og fra lufthavner, både for passasjerer og ansatte. Prosjektet omfattet de fire største lufthavnene: Oslo/Gardermoen, Bergen/Flesland, Trondheim/Værnes og Stavanger/Sola.

Komiteen har videre merket seg at TØI i sin rapport trekker inn en rekke aktører som må samhandle for å øke andelen som reiser kollektivt til og fra flyplassen.

Komiteen har videre merket seg at målet om 75 pst. kollektivandel til Oslo Lufthavn er nedfelt i reguleringsplanen for flyplassen og slutter seg til dette.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte melde tilbake om utviklingen i kollektivandelen til, fra og på norske flyplasser.»

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen på egnet måte melde tilbake om utviklingen i kollektivandelen til, fra og på norske flyplasser.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mai 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

II

Dokument 8:65 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentant Abid Q. Raja om å redusere klimagassutslippene for transport til, fra og på norske flyplasser – vedlegges protokollen.

Nils Aage Jegstad

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 20. mars 2015****Dokument 8:65 S (2014-2015) - Representantforslag om å redusere klimagassutslippene for transport til, fra og på norske flyplasser**

Jeg viser til representantforslag Dok. 8:65 S (2014-2015) om å redusere klimagassutslippene for transport til, fra og på norske flyplasser.

Tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport på norske lufthavner

Forslagsstilleren fremmer forslag om at Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport på, til og fra norske lufthavner. Jeg vil først kommentere forslaget om tiltak mot utslipp på lufthavnene.

De langt fleste norske lufthavner eies og drives av statens heleide aksjeselskap, Avinor AS. Avinor er derfor den viktigste aktøren når det gjelder å redusere utslipp på lufthavnene, både av klimagasser og andre forurensende stoffer. Jeg mener at Avinor AS tar dette ansvaret alvorlig, og viser til Avinors egen rapport om selskapets samfunnsansvar fra 2014. Her går det fram at selskapet har som mål å redusere klimagassutslippene som konsernet selv kontrollerer, i perioden 2012-2015, uavhengig av trafikkvekst. Selskapet har også et mål om å være en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Av relevans for klimagassutslippene er også selskapets mål om å velge produkter og materialer med minst mulig miljøbelastning i et livsløpsperspektiv, målet om en avfallssorteringsgrad på 60 pst., samt målet om at energibruk i bygninger skal reduseres med 25 pst. i 2015 sammenliknet med energibruken i 2010.

Oslo lufthavn har i tillegg satt seg følgende mål: "Ingen fossile klimagassutslipp fra egne kontrollerbare aktiviteter innen 2020". I praksis betyr dette at hovedflyplassen ikke skal slippe ut klimagasser i) fra egen kjøretøypark, ii) ved bruk av brannøvingsfeltet, iii) som følge av baneaving eller iv) ved bruk av termisk energi innen 2020. Det er etablert et eget klimaprogram ved flyplassen, som skal arbeide systematisk og helhetlig mot dette målet.

Tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport til og fra norske lufthavner, og tiltak for å nå 75 pst kollektivtransport på Oslo lufthavn

Forslagsstilleren fremmer også forslag om å utrede og fremme forslag om tiltak for å nå et mål om

75 pst. kollektivandel på transporten til og fra Oslo lufthavn. Jeg har valgt å diskutere dette i sammenheng med det mer generelle forslaget om tiltak som vil redusere klimagassutslippene for transport til og fra norske lufthavner.

I 2012 utførte Transportøkonomisk institutt (TØI), på vegne av Avinor, en grundig undersøkelse og analyse av tiltak som kan øke kollektivandelen for reisene til og fra lufthavner, både for passasjerer og ansatte. Prosjektet omfattet de fire største lufthavnene; Oslo/Gardermoen, Bergen/Flesland, Trondheim/Værnes og Stavanger/Sola. TØI kom fram til at tiltak som motiverer til økt bruk av kollektivtransport, er at det blir lettere å komme seg til flybuss/tog, at man slipper å bytte mellom transportmidler, og at reisetiden med kollektivtransport forkortes. Videre mente TØI at det er en positiv respons på reduserte takster på buss og tog. Resultatene peker i retning av at informasjonen om kollektivtransporttilbudet til passasjerene kan bli bedre. Økte kollektivandeler fordrer i følge TØI restriktive tiltak på parkering, og redusert adkomst for dem som blir kjørt til flyplassen (såkalt "kiss-and fly"). I tråd med "best practice" ble det anbefalt kombinasjoner av positive og restriktive tiltak for å endre folks reiseatferd.

En viktig erkjennelse som kan trekkes på grunnlag av TØIs rapport, er at ansvaret for en god og miljøvennlig tilbringer tjeneste er fordelt mellom en rekke aktører og institusjonelle nivåer. Både lufthavneieren Avinor, staten sentralt, fylkeskommunene, kommune og transportselskap må bidra.

Noen av tiltakene ligger innenfor Avinors ansvarsområde. Avinor er et heleid statlig aksjeselskap. Stortinget sluttet seg til statens prinsipper for god eierstyring gjennom behandlingen av Meld. St. 27 *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*, jf Innst. 140 S (2014–2015). Et hovedprinsipp er at forvaltningen av statens eierandeler begrenser seg til overordnet styring. Jeg mener derfor at Avinor selv må vurdere, og eventuelt gjennomføre tiltak under selskapets ansvarsområde, for eksempel når det gjelder tilrettelegging for kollektivtransport i tilknytning til lufthavnene. Jeg vil likevel understreke at Avinor er pålagt en pådriverrolle for, med de virkemidlene som står til rådighet for selskapet, å bidra til en høy kollektivandel i tilbringertransporten, jf. Meld. St.38 (2012-2013) *Verksemnda til Avinor* og innstillingen til denne (Innst.492 S (2012-2013)). Som det framgår av regjeringens handlingsplan for kollektivtransport, som ble lagt fram i september 2014, vil Samferdsels-

departementet vurdere om det er behov for å ta inn forventninger om bedre tilrettelegging for konkurranse mellom flybusselskap i neste stortingsmelding om Avinors virksomhet.

De langt fleste tiltakene som omtales i TØI-rapporten, må imidlertid vurderes som deler av den generelle kollektivtransportpolitikken, der både staten, fylkeskommunen og kommunene har et ansvar. Regjeringens kollektivtransportpolitikk er presentert i regjeringens handlingsplan for kollektivtransport. Handlingsplanen følges opp i de årlige budsjettene. Kollektivtransport vil også få en sentral plass i neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan. Jeg vil også legge til at det har vært en økning i kollektivandelen til/fra både Gardermoen, Flesland, Værnes og Sola. Kollektivandelen til/fra Gardermoen er nå den høyeste i Europa, og blant de høyeste i verden.

Oppsummering

Oppsummert mener jeg at spørsmålet om tiltak for å redusere klimagassutslippene for transport på, til og fra norske lufthavner er godt utredet allerede. Det finnes målsettinger og planer for hvordan utslippene skal reduseres og kollektivandelene økes, både i Avinor AS og i regjeringens kollektivhandlingsplan. Eventuelle nye tiltak vil bli presentert i neste

stortingsmelding om Nasjonal transportplan. Jeg mener derfor at en ny utredning og nye planer ikke er hensiktsmessig nå.

Når det gjelder det konkrete forslaget om et mål om 75 pst. kollektivandel på Oslo lufthavn, viser jeg til mitt svar på forslagsstillerens skriftlige spørsmål av 16. desember 2014 knyttet til samme sak. Siden 2008 har Avinor hatt et mål om 70 prosent kollektivandel på Oslo lufthavn. I 2013 ble det vedtatt et mål om 75 pst. kollektivandel i reguleringsplanen (områderegulering) for Oslo lufthavn.

Avinor har opplyst at det nå pågår et internt utredningsarbeid på Oslo lufthavn for å se hvordan klimagassutslippene kan reduseres innen 2020. Når utredningsarbeidet er ferdigstilt, vil det bli satt nye klimamål for lufthavna. Avinor har opplyst at en revisjon av målet om kollektivandel vil skje som en del av dette arbeidet.

Jeg imøteser Avinors utredningsarbeid og revisjon av målet for kollektivandelen i tilbringertransporten. Arbeidet med kollektivandel følges opp i eierdialogen med Avinor og vil også være et tema i neste stortingsmelding om Avinors virksomhet. Etter min vurdering er det ikke behov for ytterligere prosesser ut over dette.