

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Fra NHO Reiseliv
Dato 8. mai 2017
Sak Meld.St.30 (2016-2017) Verksemda til Avinor AS

Høringsinnspill fra NHO Reiseliv til Meld.St.30 (2016-2017) Verksemda til Avinor AS

Norsk reiseliv stod i 2015 for en verdiskaping på 100 milliarder kroner, en økning på 3,4 prosent fra året før. Reiselivsnæringen sysselsetter representerer nærmere 160.000 årsverk. Dette er flere enn landbruk, oppdrett og oljeboring til sammen. Den prosentvise veksten i sysselsetting for reiselivet fra 2011-2016 var 14.2 %, en av næringene med høyest vekst. Som sysselsettingsmotor for privat sektor i en tid med robotisering, automatisering og arbeidsplasser som bortfaller, har næringen økende betydning over hele landet. Skatteinntekter fra alle ansatte i reiselivsnæringen og fra bedriftene er en viktig bærebjelke for kommuner landet rundt.

Visit Norway, som er Innovasjon Norges reiselivsplattform og dermed også representerer norske myndigheter, har som mål i sin nye strategi at man fremover skal profilere hele Norge hele året. NHO Reiseliv støtter dette og mener at markedsføringen av Norge må synliggjøre og øke muligheten for helårsdrift. Det er beregnet at det globale reiselivet skal øke med 66 % frem mot 2030, en vekst norske myndigheter ønsker velkommen. Skal Norge ta sin del av den globale veksten, må både de politiske rammebetingelse og faktisk infrastruktur være på plass. Den norske stat bruker i dag over 230 mill. på markedsføring av Norge som reisemål, da er det også en selvfølge at vi har infrastruktur som har tatt inn over seg at markedsføringen faktisk vil ha den effekt man håper på, nemlig flere turister gjennom hele året. Det vil således ikke henge sammen med andre uttalte mål i norsk politikk å stoppe planleggingen av tredje rullebane.

Det har vært et problem for reiselivet i Norge at mangelfull satsing på standard- og kapasitetsoppgraderinger i samferdselssystemet undergraver ambisjonene. I sum svekkes derfor vekst- og konkurranseevnen til en næring som bidrar til å skape spesielt mange arbeidsplasser i Distrikts-Norge. Reiselivet er med på å opprettholde sysselsetting i hele landet. De besøkende til Norge skal til alle deler av vårt langstrakte land, men Gardermoen er svært ofte første stopp. At fly kan lande og lette presist fra Gardermoen på morgenen og annen rushtid, har positive ringvirkninger for reiselivsproduktet i hele Norge. Smidig og rask trafikkavvikling er nødvendig for et best mulig reiselivsprodukt i hele landet.

Som meldingen beskriver; Luftfarten er "sentral for landets turisme både for å bringe turister til innfallsporten Oslo lufthavn, Gardermoen og videre til populære turistdestinasjoner" og står også for "to tredjedeler av veksten i innkommende turisme". Behovet for ny rullebanekapasitet kommer ved et

lavere trafikkvolum enn ved andre, større lufthavner ute i verden. Noe av dette skyldes at kapasiteten reduseres ved vinterforhold. Dette taler for at oppgraderingen er ekstra viktig for reiselivet: vinteren er en svært viktig sesong for turisme i Norge, og viktigheten vil trolig øke fordi Norge fremover vil være en av få snøsikre destinasjoner.

Norsk reiseliv har i dag utfordringer med at mangelfull tilgang til russisk luftrom gjør direkteruter fra Asia vanskelig og lite lønnsomme å etablere. Det er forhåpninger til at dette vil bli løst, noe som vil gjøre Norge mer tilgjengelig for det voksende kinesiske markedet. Beregninger viser at størsteparten av verdens middelklasse i 2030 vil befinne seg i Asia. At Norge kontinuerlig sørger for at vår hovedflyplass har tilstrekkelig kapasitet til å møte den forventede veksten i besøkende fra Asia, vil være avgjørende for vår attraktivitet som reisemål. I den forbindelse vil vi også peke på viktigheten av at passkontrollen på Gardermoen nok kapasitet og følger behovsutviklingen slik at vår hovedflyplass ikke får et rykte på seg for å være en flaskehals og treg flyplass i internasjonal sammenheng.

Utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen vil i seg selv ikke ha noen betydning for utviklingen av klimagassutslipp fra flytrafikken. Økt kapasitet vil bety at hovedflyplassene «kan ta unna» den naturlige trafikkveksten, som kommer pga av økonomisk vekst og utvikling i samfunnet. Manglende kapasitet vil bety at man «struper utviklingen» og regulerer ned en naturlig trafikkutvikling. Dette vil gi et dårligere transporttilbud enn markedet ønsker og høyere flypriser. I tillegg vil flytrafikk overføres til andre lufthavner, blant annet vil vekst i oversjøisk trafikk i større grad komme til Kastrup og Arlanda. En slik utvikling vil også ha negative miljømessige konsekvenser med mer bakketransport til/fra lufthavnen og flere mellomlandinger på flyreisene.

Vennlig hilsen
NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold
Administrerende direktør



Ole Michael Bjørndal
Politisk rådgiver

Se digital versjon av dokumentet: nhoreiseliv.no/innspillo80517