



NORGES BONDELAG



19. februar 2018

Klima- og miljøminister Ola Elvestuen
Klima- og miljødepartementet

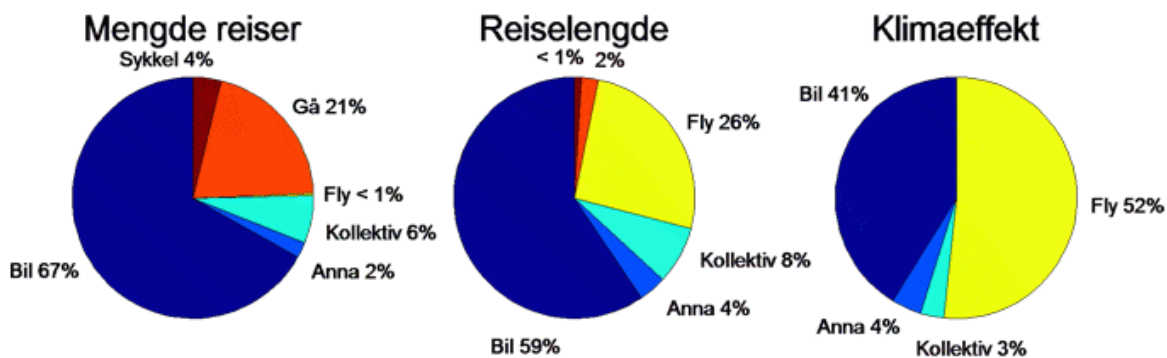
Vi trenger ingen tredje rullebane på Gardermoen

Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen for å kunne øke trafikken ytterligere. Organisasjonene bak dette brevet er uenige i dette fordi en ny rullebane og ringvirkningene av den gir høyere klimagassutslipp og mer støy og vil beslaglegge store arealer, derav verdifulle jordressurser.

Vi ber om følgende:

- Avinor må ikke gis fullmakt til å fortsette å planlegge en tredje rullebane.
- Planprosessen for luftfartsinfrastruktur må likestilles prosessen for store vei- og baneutbygginger.
- Virkemidlene for å dempe veksten i flytrafikken må forsterkes, blant annet gjennom økte avgifter på miljøskade og bedre alternativer til flytransport på kortere distanser.

Behovet for en tredje rullebane er høyst usikkert. De negative effektene er åpenbare. Politikerne må snarest stanse videre planlegging av prosjektet.



Figur: Nordmenns reiser i 2009. Kilde: Borgar Aamaas, Cicero – senter for klimaforskning

Nordmenn flyr svært mye – skal vi fly enda mer?

Fly står for halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser.¹ Flytrafikken er en betydelig støykilde nær flyplassene. Flere studier viser at flystøy gir økt helserisiko for dem som bor i nærheten av flyplasser.²

Flytrafikken i og til/fra Norge er svært stor. I Europa er det bare øystatene Island, Malta og Kypros som har flere flypassasjerer fra sine flyplasser enn det Norge har, målt per innbygger. Tross vesentlig flere innbyggere i Sverige er det flere flypassasjerer fra norske enn fra svenske flyplasser.³ Tre av Europas seksten mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger).⁴

Flytrafikken i og til/fra Norge har økt kraftig. Det er særlig utenlandstrafikken som vokser, og det gjør også klimagassutslippene fra denne trafikken, til tross for mer drivstoffeffektive fly. Fra 2002 og fram til 2015 har utslipp av klimagasser fra flytrafikken fra Norge til utlandet økt med 106 prosent.⁵ 2002 var siste året vi sist hadde flypassasjeravgift. I 2001 var avgiften for utenlandsreiser fra Norge på om lag 330 kroner, omgjort til dagens kroneverdi. Først i 2016 fikk vi tilbake en tilsvarende avgift, men nivået er bare på en firedel av det den var til utlandet i 2001.

Prognosene viser en fortsatt kraftig trafikkvekst. Dette skyldes ikke behovet for å binde landet sammen og gi avsidesliggende områder gode kommunikasjoner. Den kraftige veksten som antas å komme, skyldes i stor grad veksten i ferie- og fritidsreiser til og fra Norge. For å påskynde veksten har statlige Avinor et mål om at antall langruter til/fra Norge skal økes, og selskapet har til og med en bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst, i motsetning til Samferdselsdepartementets belønningsordning som premierer byer som greier å redusere biltrafikken.

Det høye trafikknivået og en fortsatt trafikkvekst stimuleres ytterligere av blant annet følgende:

- Det er ingen CO₂-avgift på flytrafikk over landegrensene, altså for utenlandstrafikken til og fra Norge.
- Flytrafikken ut av EU/EØS-området er ikke en del av EUs kvotesystem.
- Det er fritak for merverdiavgift på flyreiser til og fra utlandet.
- Flytrafikken til og fra utlandet subsidieres gjennom en ulogisk taxfree-ordning.

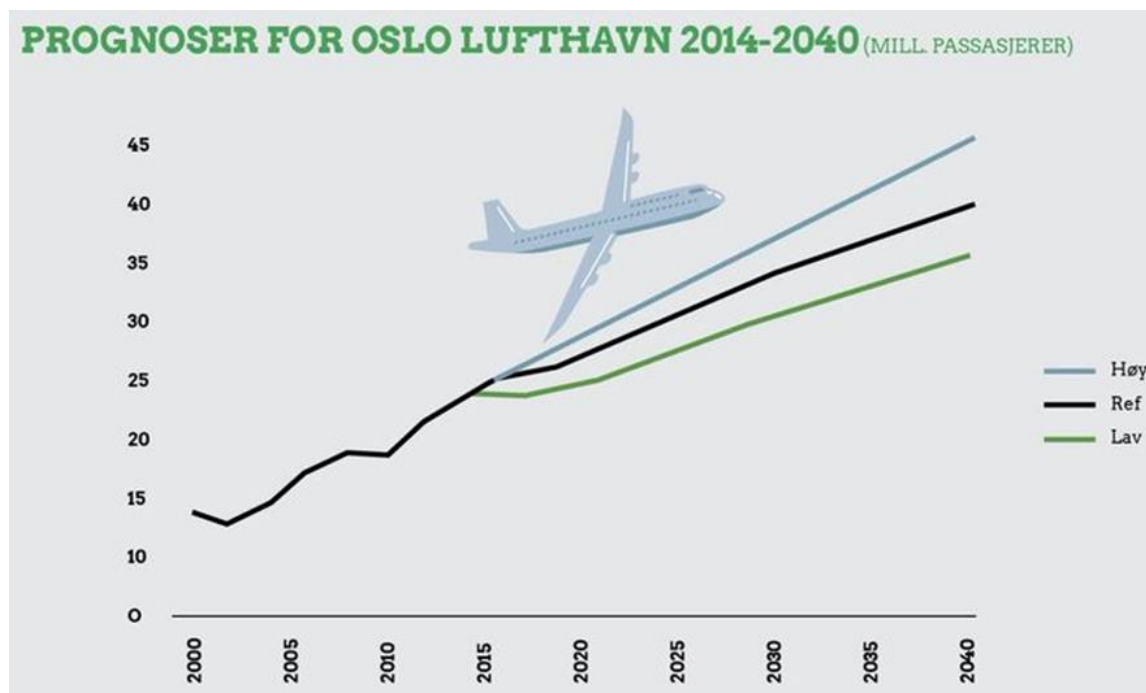
Mengden flyreiser påvirkes i stor grad av både pris og inntekt.⁶ Særlig er fritidsreiser følsomme for prisendring. Det betyr at det er store muligheter for å styre etterspørselen etter flyreiser med økonomiske virkemidler.

Avinor ønsker enda mer flytrafikk – og vil bygge en tredje rullebane

Trafikkveksten gjør at Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen. Ifølge Meld. St. 30 (2016–2017)⁷ har dagens to rullebaner en kapasitet på 85–90 flybevegelser per time. Avinor mener at denne kapasitetsgrensa vil nås rundt 2030, da med om lag 35 mill. passasjerer årlig. I 2017 var trafikken på i overkant av 27 mill. passasjerer. Med den nye terminalen, ferdigstilt i fjor, har flyplassen en terminalkapasitet på 32,5 mill. passasjerer. Med ytterligere planlagte terminalutvidelser kan kapasiteten økes til 42 mill. passasjerer.⁸

Planene om tredje rullebane er et ledd i en konkurranse mellom hovedflyplassene i Norden om langruter til andre kontinent. En slik konkurranse vil med stor sannsynlig øke den totale flytrafikken og dermed dens klimagassutslipp og støybelastning. Men den er også en økonomisk risiko, både for statlige Avinor og for de andre berørte flyplassene. Det er

nemlig ikke små beløp som investeres på Gardermoen. Ny terminal til 14 milliarder kroner var ferdig i fjor. Ytterligere terminalutvidelser ligger på tegnebrettet. Den tredje rullebanen har en foreløpig prislapp på 19 milliarder kroner.



Kilde: Rapporten «Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn»⁸

Konkurransen mellom flyplassene kan gi en betydelig overkapasitet. Når investeringene først er gjort, må de nedbetales – eller tapet må minimeres. Det vil sannsynligvis redusere politikernes vilje til å iverksette nødvendige miljøtiltak, og det vil også kunne slå beina under setasting på jernbanen som alternativ til fly på kortere distanser. En fersk rapport fra European Environmental Agency⁹ peker på risikoer for såkalte «lock-in»-effekter innen luftfart og sjøfart og andre barrierer som må overvinnes for å redusere miljøulempene fra denne typen transport.

Store negative konsekvenser

En ny rullebane krever store arealer. Den vil bli en potensiell forurensingskilde over det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen. Ifølge masterplanen for Oslo Lufthavn fra 2012¹⁰ vil ny rullebane ha store negative konsekvenser for Elstad landskapsvernområde, som har unike grytehullsjøer.¹¹

Den økte kapasiteten som ny rullebane gir, vil utløse en ny trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp. Enda en rullebane gjør at nye områder vil få direkte overflygninger, med nye inn- og utflygningstraseer. Antall beboere i de omkringliggende kommuner som plages av støy, vil øke betraktelig. Masterplanen for Oslo Lufthavn antyder at utbygging av en tredje rullebane etter det valgte alternativet (øst) vil berøre 20 boliger. Nå snakkes det om at flere hundre hus kan havne i såkalt rød støysone (altså i den kategorien med størst støymbelastning).

Arealmessig er det antakelig de indirekte konsekvensene som vil bli de største. Da snakker vi om lokalisering av arealkrevende nærings- og handelsvirksomheter nær flyplassen og i aksene mellom denne og hovedstaden, et område med mye flott matjord.

Både veksten i flypassasjerer og de indirekte effektene vil øke presset på transportårene i regionen ytterligere. Mer veitrafikk vil gi ytterligere lokale miljøulemper i form av støy, svevestøv etc. Kapasiteten på jernbanen vil fylles fortere opp, og flere flytog vil gi mindre muligheter for å utvide den øvrige togtrafikken til regionens beste. Eventuelle behov for ny utbygging av infrastruktur som utløses av en tredje rullebane, vil gi ytterligere arealekonflikter og koste store beløp.

Oppsiktsvekkende plan- og beslutningsprosess

Det er svært uforståelig at en tredje rullebane i prinsippet ikke trenger å behandles av Stortinget. Gjennom Avinors eiermelding ga Stortinget i juni 2017 selskapet grønt lys til videre planlegging, men den endelige avgjørelsen av en slik sak med så store konsekvenser skal fattes av Samferdselsdepartementet. Avinor er heller ikke – i motsetning til hva som kreves for veier og jernbaner – pålagt å gjennomføre såkalte konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring, som må vurdere alternative løsninger på utfordringene enn bare å bygge ut enda mer infrastruktur.

Ikke bare slipper Avinor å lage konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring. Selskapet legger også opp til å hoppe bukk over konsekvensutredning og vil gå rett på å utarbeide reguleringsplan.

Heldigvis er motstanden mot en tredje rullebane stor. Ved Stortingets behandling av Avinors eiermelding ville Høyre og Fremskrittspartiet at selskapet fortsetter planlegging, men tok ikke stilling til utbygging. Venstre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har alle tatt et klart standpunkt mot utbygging. Arbeiderpartiet og Kristelig Folkepartiet har bedt om at saken forelegges Stortinget for behandling før eventuell konsesjon for utbygging gis. Det er med andre ord ikke flertall på Stortinget for den beslutningsprosessen Høyre og Fremskrittspartiet la opp gjennom Avinors eiermelding.

Det er verd å nevne at delstaten Berlin har slått fast at det ikke skal bygges noen tredje rullebane ved deres hovedflyplass.¹²

Vil ny teknologi redde oss?

Ny teknologi vil kunne redusere miljøkonsekvensene av flyging målt per flydde kilometer. Alt tyder imidlertid på at nye fly med lavere drivstofforbruk ikke vil være i nærheten av hva som trengs for å oppnå kraftige utslippskutt, dersom trafikkveksten fortsetter. De positive effektene vil bli spist opp av flere fly.

Det samme gjelder støy. Tross lavere støynivå for hvert fly vil en utvidelse av Gardermoen med en tredje rullebane gi et langt større areal hvor befolkningen utsettes for sjenerende og helsefarlig støy.

Biodrivstoff anses som en mulig løsning for å redusere flytrafikkens klimagassutslipp. Det fins ulike typer biodrivstoff, og miljøkonsekvensene varierer veldig. Noen kan til og med gi betydelig økte utslipp. Ressursene som brukes til å produsere biodrivstoff, er knappe. Den typen biodrivstoff som gir en positiv miljøgevinst, bør tas i bruk, men den må brukes til å erstatte mer miljøskadelig drivstoff, ikke brukes til å øke flytrafikken. Jo mer vi flyr, jo mer drivstoff trengs, og jo mindre andel kan dekkes av alternativer med god miljøeffekt.

Elektriske fly kan få en betydning på lang sikt. Men det er ingen enkel løsning, og det vil ta tid. I overskuelig framtid vil elektriske fly antakelig ikke få annen utbredelse enn på korte ruter der trafikkgrunlaget er svakt. Det er ikke slik trafikk en tredje rullebane skal

bygges for. Det er nemlig utenlandstrafikken, og særlig lange ruter med høyt energibehov og store utslipp per passasjer, det satses på.

For å takle miljøutfordringene fra luftfarten trengs det mange tiltak og virkemidler, og det framstår ingen «quick fix». Ny teknologi vil være viktig, men effektene vil komme gradvis over lang tid – og kan fort utliknes av trafikkvekst, i en periode der det trengs kraftig utslippsreduksjoner og andre miljøforbedringer for befolkningen. Derfor vil det også være nødvendig å dempe etterspørselen.¹³

Skulle elektriske fly få en større betydning på lang sikt, vil behovet for infrastruktur antakelig være et annet enn hva Avinor planlegger for nå. Risikoen for feilinvesteringer øker.

Å legge enda mer arealer under asfalt eller betong er heller ingen løsning for framtida, som trenger mer bærekraftig matproduksjon, intakte økosystemer og friluftsområder til beste for folkehelsen. Dette ligger fast, uavhengig av flyteknologi og drivstoff.

Ber om møte

Organisasjonene bak dette brevet ber om å få et møte med klima- og miljøminister Ola Elvestuen for å diskutere denne viktige saken.

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg
leder
Naturvernforbundet

Frøydis Haugen
andre nestleder
Norges Bondelag

Ulf Winther
generalsekretær
Norsk forening mot støy

Steinar Høiback
leder
Besteforeldrenes klimaaksjon

Ellen Krageberg
leder
Norges Bygdekvinnelag

Anja Bakken Riise
leder
Framtiden i våre hender

Gaute Eiterjord
leder
Natur og Ungdom

Anna Karlsson
leder
Spire

Truls Gulowsen
leder
Greenpeace Norge

Tora Voll Dombu
leder
Norges Bygdeungdomslag

Karoline Andaur
konst. generalsekretær
WWF-Norge

Referanser

¹ Artikkelen «Å reise er å leve» av Borgar Aamaas ved Cicero – senter for klimaforskning: <http://www.cicero.uio.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

Fagartikkelen «The climate impact of Norwegians' travel behavior» av Borgar Aamaas og Glen P. Peters ved Cicero – senter for klimaforskning: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X15300089>

² Artikkelen «Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study»: <http://www.bmj.com/content/347/bmj.f5432>

Artikkelen «Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study»: <http://www.bmj.com/content/347/bmj.f5561>

³ Tall fra Eurostat over antall flypassasjerer (passengers carried (departueres)) i 2016 (avia_paoc) og innbyggere 1. januar 2017 (tps00001): <http://ec.europa.eu/eurostat>

⁴ Wikipedia-artikkel:

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_passenger_air_routes#Europe

⁵ Gjelder utslipp fra flydrivstoff som tankes i Norge, som regnes som en god indikator på utslipp fra flytrafikk til utlandet. Kilde: «Greenhouse Gas Emissions 1990–2015, Annexes to National Inventory Report»:

http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/10116.php

⁶ Priselastisiteten for flyreiser ligger typisk mellom -0,6 og -1,5, og inntektselastisiteten på 1. Jamfør rapport fra Universitetet i Nordland om lufthavnavgifter i Norge:

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/rapporter_og_planer/sib_rapport_2_2011_1.pdf

⁷ Meld. St. 30 (2016–2017) Verksemda til Avinor AS:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-30-20162017/id2548200/>

⁸ Rapporten «Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn» fra transportetatene og Avinor:

https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214275/binary/1093492?ts=1531e628f28

⁹ Rapporten «Aviation and shipping – impacts on Europe's environment TERM 2017» fra European Environment Agency: <https://www.eea.europa.eu/publications/term-report>

¹⁰ OSL Masterplan 2012–2050: https://avinor.no/globalassets/oslo-lufthavn/om-oslo-lufthavn/om-oss/rapporter/masterplan_2012-2050.pdf

¹¹ Artikkelen «Istidslandskap og naturperler – unike verneområder ved Gardermoen» fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus:

<https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMOA/Milj%C3%B8%20og%20klima/Rapporter/Hauer seter%20brosjyre%20-%20endelig.pdf>

¹² Koalisjonsklæring for delstaten Berlin for 2016–2021 (side 45):

https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf

¹³ Se bl.a. siste lysark i foredraget «A realistic view on sustainable aviation» av Joris Melkert ved fakultet for luftfartsteknologi på det tekniske universitetet i Delft i Nederland:

<https://www.transportenvironment.org/news/aviation-long-term-decarbonisation-workshop>

Fersk nettsak fra Filter Nyheter: <http://filternyheter.no/kan-vi-fly-oslo-bergen-med-uten-flybensin-i-2040-et-realistisk-blikk-pa-elfly-hypen/>