

5/2001

# Hovedflyplass - og miljø?

**Naturvernforbundets samferdselsprosjekt Gardermoen  
SLUTTRAPPORT**

ISBN 82-7478-238-0

**Norges Naturvernforbund  
Boks 342 Sentrum  
0101 Oslo  
Tlf. 22 40 24 00. Faks 22 40 24 10  
E-post: [naturvern@naturvern.no](mailto:naturvern@naturvern.no)  
Internett: [www.naturvern.no](http://www.naturvern.no)**

**NATURVERNFORBUNDETS SAMFERDSELSPROSJEKT GARDERMOEN  
SLUTTRAPPORT: HOVEDFLYPLASS - OG MILJØ?**

# **INNHOLD**

- 0. FORORD**
- 1. OM NATURVERNFORBUNDETS SAMFERDSELSPROSJEKT GARDERMOEN**
- 2. DERFOR ER GARDERMOUTBYGGINGEN IKKE ET MILJØPROSJEKT**
  - 2.1 Flytrafikken mot stadig nye høyder
  - 2.2 Stortinget diskuterte bare "hvor"
  - 2.3 Konsekvensene utredet bit for bit
  - 2.4 Faglig misnøye med konsekvensutredningen
- 3 PLANLEGGINGSPROSESSEN - BUDSJETTRAMMER OG HASTVERK BLE MILJØETS VERSTE FIENDE**
  - 3.1 Miljøoppfølgingsprogrammene - grønne alibier?
  - 3.2 Statens mange roller - hyppig bruk av statlig regulering
- 4 OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN - ET MILJØPOLITISK UTSTILLINGSVINDU?**
  - 4.1 Kampen om grunnvannet
    - 4.1.1 Fra membran til jordrenseanlegg
    - 4.1.2 Fram og tilbake om glykol
    - 4.1.3 Oppfølging av andre forurensningskilder - hvor ble det av SFT og fylkesmannen?
  - 4.2 Kampen om nattesøvnen
  - 4.3 Itjånå som kjem ta seg sjøl
- 5. GARDERMOBANEN - MILJØALIBIET SOM SPRANG LEKK**
  - 5.1 Jernbanestøy i Lillestrøm
  - 5.2 Arealkonflikter - samlokalisering av jernbanetraseene
  - 5.3 Lekkasjene i Romeriksporten
    - 5.3.1 Bakgrunn
    - 5.3.2 Hva kan vi lære av fadesen i Romeriksporten?
    - 5.3.3 Naturvernforbundets rolle i spillet om Romeriksporten
- 6 AMBISIØST KOLLEKTIVMÅL FOR TILBRINGERSYSTEMET**
- 7. DIVERSE MILJØSAKER**
  - 7.1 Regional utvikling på Romerike - kommuneplaner
  - 7.2 Etterbruk av Fornebu
  - 7.3 Miljøholdninger i NSB-Gardermobanen AS
  - 7.4 Sentralrenseanlegg Gardermoen
  - 7.5 Tunnel gjennom Gamlebyen
  - 7.6 Behandling av avfall - i utbyggings- og driftsfasen
- 8. HVA HAR SKJEDD ETTER ÅPNINGEN 8. OKTOBER 1998?**
- 9 HVA HAR NATURVERNFORBUNDET FÅTT UT AV SAMFERDSELS-PROSJEKT GARDERMOEN?**

- 9.1 Har vi oppnådd noe, og hvorfor (ikke)?
- 9.2 Hva har vi lært om prosjektsamarbeid med store utbyggere?
- 9.3 Oppsummering - forslag til Prosjektvett-regler

**VEDLEGG:** I: Oversikt over høringsuttalelser fra Samferdselsprosjekt Gardermoen  
II: Prosjektregnskap

Norges Naturvernforbund engasjerte seg aktivt i debatten om bygging av ny hovedflyplass for Østlandsområdet på slutten av 1980- og begynnelsen av 1990-tallet. I en nesten 70 siders høringsuttalelse til Gardermoprojektet i mars 1992 anbefalte Naturvernforbundet at planene om ny hovedflyplass burde skrinlegges og gikk inn for såkalt delt løsning mellom Fornebu og Gardermoen. Naturvernforbundet argumenterte mot den nye flyplassen både ut fra globale og regionale utslipp fra den raskt voksende flytrafikken og ut fra lokale miljøkonsekvenser som støy, naturinngrep og forurensning av vassdrag og grunnvann.

Ikke uventet tapte hensynet til miljøet atter en gang kampen mot tunge utbyggingsinteresser i samferdselssektoren. Det var åpenbart at bygging av hovedflyplass med tilbringersystem og etterfølgende utbyggingspress på Romerike ville få gigantiske dimensjoner og påvirke natur og miljø over store. For å møte denne utfordringen tok Naturvernforbundet initiativ til et Samferdselsprosjekt Gardermoen. Med penger fra Miljøverndepartementet, Oslo Lufthavn AS og NSB Gardermobanen AS ble det ansatt en egen prosjektleder i Naturvernforbundet.

*Denne sluttrapporten fra Samferdselsprosjekt Gardermoen er skrevet av prosjektlederne Anne Johanne Enger (historien fram til februar 1997) og Anders Jordbakke (etter februar 1997). Anne Johannes innspill (bl.a. mesteparten av kapitlene 2, 3, 4 og 5) er skrevet vinteren 1998. De andre delene av rapporten er skrevet innimellom andre oppgaver i Naturvernforbundets sekretariat. Ved endelig bearbeiding av rapporten har vi forsøkt å oppdatere teksten til status sommeren 1999.*

I rapporten har vi lagt vekt på å belyse de viktigste miljøsakene knyttet til planlegging og utbygging av flyplass og høyhastighetsbane. Hensikten har vært å beskrive prosessen og resultatene fra Naturvernforbundets ståsted som motstander av prosjektet og "utbyggerfinansiert" miljøvaktbikkje.

Formålet med denne rapporten er å bidra til å gjøre en bedre jobb når det gjelder miljøhensyn i framtidige utbyggingsprosjekter. Vi håper rapporten kan gi noe til både myndigheter, utbyggere og miljøorganisasjoner.

Oslo, 15.08.01

Kåre Olerud  
Fagkoordinator

## 1. OM NATURVERNFORBUNDETS SAMFERDSELSPROSJEKT GARDERMOEN

Da Stortinget landet på Gardermoen høsten 1992, måtte Naturvernforbundet innse at vi hadde tapt det viktigste slaget om hovedflyplassen på Østlandet. Det var ikke lenger spørsmål “om” og “hvor” flyplassen skulle bygges. Men ennå gjensto mange viktige valg om “hvordan” med stor betydning for miljøkonsekvensene av kjempeprosjektet. Hvilken rolle kunne og burde Naturvernforbundet spille i de seks årene fram til åpning av flyplassen?

Bygging av hovedflyplass med tilbringersystem var et gigantprosjekt som ikke kunne gjennomføres uten store konsekvenser for natur og miljø i store områder med til dels betydelige verneinteresser. I tillegg måtte vi forvente store indirekte miljøskader fordi flyplassen ville utløse et betydelig utbyggingspress på Romerike. Naturvernforbundet så på Gardermoprojektet som en stor utfordring. Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) tok sammen med Norges Naturvernforbund sentralt derfor initiativ til et prosjekt etter mønster av Naturvernforbundets “Prosjekt Miljøvennlig OL”.

Målet var at Samferdselsprosjekt Gardermoen skulle fungere som miljøbevegelsens spydspiss inn mot Gardermoutbyggingen. Prosjektets hovedoppgaver ble definert som følger:

- ivareta natur- og miljøhensyn i planlegging, utbygging og opplegg for drift
- bidra konstruktivt til miljøeffektive løsninger på overordnede samferdselspolitiske utfordringer i Oslo-området
- være leverandør av miljøpolitiske premisser
- bidra med natur- og miljøfaglig innsikt og nyttige korrektiv til myndigheter og utbyggere
- fokusere på de regionale og globale miljøkonsekvenser av å legge til rette for fortsatt vekst i flytrafikken.
- samordne miljøorganisasjonenes aktivitet i forbindelse med planlegging og utbygging

Samferdselsprosjekt Gardermoen ble organisert som et samarbeid mellom Norges Naturvernforbund sentralt og fylkes- og lokallagene i Oslo og Akershus. Ut fra flyplassens lokalisering i Ullensaker og Nannestad i Akershus fylke og de betydelige lokale miljø- og arealproblemene var det naturlig at prosjektet ble koordinert av en prosjektleder i Naturvernforbundets fylkeslag i Oslo og Akershus (NOA). Fra januar 1995 ble prosjektlederen overført til sekretariatet i Norges Naturvernforbund, først og fremst for å sikre tettere kontakt med samferdselsmiljøet sentralt i organisasjonen.

Prosjektet startet opp november 1993. En egen stilling som prosjektleder ble finansiert av Miljøverndepartementet (50%), Oslo Lufthavn AS (25%) og NSB Gardermobanen AS (25%). Siste år med tilskudd fra de tre finansørene var 1997, men Naturvernforbundet videreførte prosjektet ut 1998 med ubrukte midler. De tre oppdragsgiverne definerte i liten grad eksplisitte rammer for prosjektet utover at Naturvernforbundet skulle koordinere de andre miljøorganisasjonene i forhold til Gardermoutbyggingen. Denne oppgaven viste seg å bli lite ressurskrevende fordi de andre viste liten interesse, men overlot oppfølging av gigantprosjektet til Naturvernforbundet.

Det ble etablert en referansegruppe med representanter fra Norges Naturvernforbund, Naturvernforbundets fylkeslag i Oslo og Akershus, Hedmark og Oppland og fra lokallagene i Nannestad og Ullensaker. Gardermoprojektet utarbeidet lenge månedlige statusark som ble sendt til oppdragsgiverne, andre miljøorganisasjoner, representanter på Stortinget, samferdselskomiteen og energi- og miljøkomiteen. I tillegg ble det avholdt halvårlige kontaktmøter mellom

referansegruppa og oppdragsgiverne fram til og med våren 1997. Det ble innkalt til halvårsmøte våren 1998, men dette ble avlyst pga forfall fra oppdragsgiverne.

I løpet av fem år har Naturvernforbundet brukt en rekke arbeidsformer for å fremme miljøhensyn i planlegging og utbygging av flyplass, jernbane og veger:

- kontakt med utbyggerne i prosjekt- og kontaktgrupper, bla KUF-Miljø og koordineringsgruppe Areal. Disse foraene har først og fremst hatt verdi som kilde til informasjon og i mindre grad vært arenaer for reelle diskusjoner om avveining mellom hensyn til miljø, framdrift og økonomi.
- høringsuttalelser
- kontakt med kommune-, fylkes- og stortingspolitikere
- utspill i mediene
- innspill av miljøpremisser bl.a. gjennom egne utredninger: to utredninger om avfall, støy i friluftsområder.

Gardermoprojektet har brukt mye tid på høringsuttalelser i de formelle prosessene etter forurensningsloven og plan- og bygningsloven. Deretter har vi brukt høringsuttalelser og egne utredninger som grunnlag for utspill i mediene. Dette for å synliggjøre våre premisser og argumenter i den offentlige debatten.

Gardermoutbyggingen er et veldig stort prosjekt som i tillegg til selve flyplassen omfatter bygging av Gardermobanen, veginvesteringer, regional planlegging og tiltak i flyplassens nærområde. Selv med en eksternt finansiert prosjektleder, i perioder supplert med betydelig frivillig innsats, har det langt fra vært kapasitet til å følge opp alle miljørelevante aspekter ved planlegging etter plan- og bygningsloven, prosjektering og selve gjennomføringen. Det har vært nødvendig å prioritere løpende hvilke saker og spørsmål vi bør engasjere oss i. Som hovedregel har vi ikke fulgt planleggingen lenger enn fram til reguleringsplanen er vedtatt. Men i enkelte tilfeller burde vi kanskje prioritert annerledes og fulgt opp parseller og byggesaker via bebyggelsesplaner til selve utbyggingen, jf kap. 5.3 om Romeriksporten.

## **2. DERFOR BLE GARDERMOUTBYGGINGEN IKKE ET MILJØPROSJEKT**

**Hva sa Stortinget implisitt “ja” til med Gardermo-vedtaket og hvilke signaler sendte Norge ut i forhold til livsviktige globale og regionale miljøutfordringer? Storsatsingen på en ny hovedflyplass viser klart og tydelig den enorme avstanden mellom regjeringens tilsynelatende offensive miljøretorikk og praktisk samferdselspolitikk for å ivareta kjerneverdier som ubegrenset mobilitet i arbeid og fritid, sysselsetting og bosetting. Det overordnede miljøperspektivet (målet om bærekraftig utvikling) tapte i råkjøret i Stortinget oktober 1992. I videre planlegging og utbygging sto miljøkampen om å begrense lokale miljøskader. Når vi kritiserer Stortinget for manglende perspektiv, er det viktig å være klar over at beslutningsgrunnlaget heller ikke la opp til en høyst påkrevd, overordnet transportpolitisk debatt før vedtaket om hvor flyplassen skulle bygges.**

Etter 36 år med utredninger og planlegging landet Stortinget, seint på kveld torsdag 8. oktober 1992, på Gardermoen. Stortingsdebatten bar imidlertid mer preg av partipolitisk dragkamp om voteringsrekkefølge enn drøfting av reell politisk uenighet om lokalisering. Debatten var dessverre fri for overordnede politisk debatt om konflikten mellom økt flytrafikk og miljø. Når man diskuterer bygging av ny hovedflyplass som vil åpne for kraftigere vekst i den mest forurensende

formen for persontransport, bør man forvente at diskusjonen også vurderer om utbyggingen er i tråd med målet om bærekraftig transportutvikling.

1. Er det forenlig med overordnede miljømål å legge til rette for videreføring og antakelig forsterking av den nærmest eksplosive veksten i flytrafikken som i dag tilsvarer en dobling på 10 - 15 år?
2. Hva kan og må gjøres for å bøte på miljøskadene fra flytrafikken?

Stortinget hadde dessverre ikke ambisjoner om en slik høyst påkrevet overordnet debatt som ble etterlyst av miljøbevegelsen. La oss derfor gi et bilde av det miljømessige bakteppet for vedtaket for å utvide perspektivet i forhold til Stortingets ensidige fokus på hvor flyplassen skulle bygges.

## 2.1 Flytrafikken mot stadig nye høyder

Det samlede passasjerantallet på Gardermoen og Fornebu var knappe 8 millioner passasjerer frem til 1995. Trafikkprognosene som lå til grunn for utbyggingen tilsier imidlertid en økning til 12 millioner i 1998, 17 millioner i år 2010 og 24 millioner i år 2020. Det betyr en tredobling av trafikken i løpet av 25 år. Den forventede veksten danner grunnlaget for dimensjonering av den nye flyplassen og dermed kostnadsrammen for Gardermoutbyggingen.

Totalt sett var investeringene til hovedflyplassen og Gardermobanen beregnet til 16 milliarder 1992-kroner i St.prp. nr 90 (1991-92). Og lekkasjene i Romeriksporten og OSLs problemer med vinterdrift og jordrenseanlegg vil øke sluttregningen dramatisk. Investeringene skulle etter forutsetningene ikke dekkes over statsbudsjettet, men finansieres ved lån som tilbakebetales i form av flyplassavgifter og togbilletter.

Utbyggingen skal med andre ord finansieres av det forventede overskuddet fra flyplassdriften. På sikt skal ikke Oslo Lufthavn Gardermoen (heretter kalt OSL) bare finansiere sine egne lån. I tillegg er OSL tenkt som en "pengemaskin" som skal finansiere flyplasser med mindre trafikk. Det er reell konflikt mellom målet om lønnsom drift av flyplassen og innføring av miljøvirkemidler for å begrense omfanget av flytrafikken, som er den mest forurensende form for persontransport. Denne målkonflikten som selvfølgelig også gjelder resten av flyplasssystemet, er årsaken til at vi opplever at Luftfartsverket går ut med offentlig kritikk av regjeringens avgiftspolitik. Urent trav spør du oss!

Norge undertegnet i 1988 en internasjonal avtale om stabilisering av utslippene av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) innen 1995. Utover denne avtalen undertegnet Norge en intensjonserklæring om å redusere NO<sub>x</sub>-utslippene med 30% innen 1998. I 1989 vedtok også Stortinget som første land i verden å stabilisere utslippene av karbondioksid (CO<sub>2</sub>) innen år 2000.

Det er helt klart at vi verken vil nå NO<sub>x</sub>- eller CO<sub>2</sub>-målene, og en del av forklaringen er veksten i flytrafikken. I tillegg til miljøproblemene har den kraftige og vedvarende veksten i flytrafikken skapt trafikk-kork i luftrommet over Europa. Den europeiske flytrafikken har fordoblet seg i løpet av ti år og firedoblet seg i løpet av 20 år. Med en forventet ny trafikkdobling ut fra dagens situasjon i løpet av de neste 9-14 årene blir situasjonen akutt. Hva er så bransjens svar på problemet? Generalsekretær Karl-Heinz Neumeister i de europeiske flyselskapenes interesseorganisasjon AEA (Association of European Airlines) har diagnosen klar:

*«Problemet er ikke at luften er full, men at den ikke er styrt nok». (Aftenposten 5.5.97).*

At trafikkveksten stoppes ser naturlig nok ikke flyselskapenes talsmann noe behov for.

Hva så med politikerne? Kombinasjonen av mer flytrafikk og miljø blir som Ole Brumm; ja, takk begge deler. For med gradvis liberalisering av flytrafikken og fri konkurranse i lufta var nettopp en av fordelene lavere priser og økt tilbud til flere passasjerer. På den annen side har både Storting og regjering et uttalt mål om å dempe problemene knyttet til økt forurensing.

Og etter et par tiår med årlig trafikkvekst som tilsvarer dobling på ti år, er situasjonen i ferd med å bli akutt for europeisk luftfart. Norge skiller seg ikke fra andre europeiske land i så måte. Tvert imot. Mangelen på miljøetsatsing i norsk samferdselspolitikk er tydelig.

Forut for og parallelt med utbyggingen av Gardermoen undertegnet Norge en internasjonal avtale om stabilisering av karbondioksider (CO<sub>2</sub>) innen år 2000. Men ifølge myndighetenes prognoser ligger vi an til å øke utslippet av CO<sub>2</sub> med 16% fra 1990 til 2010. Høsten 1997 undertegnet Norge dessuten Kyoto-avtalen som bare tillater oss å øke klimagassutslippene med 1 % i denne perioden. Norge må altså ta i bruk nye virkemidler for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene, ikke investere milliarder i prosjekter som legger til rette for økte utslipp.

Fraværende i Stortingsdebatten, den gang som nå, var hvilke tiltak som måtte iverksettes for nettopp å *forhindre* at prognosene for utviklingen i flytrafikken oppfylles. Politikerne har selv satt seg i en klemme som det blir vanskelig å komme ut av. Dersom utgiftene til Gardermoen ikke skal belastes statsbudsjettet, må det legges til rette for at prognosene blir oppfylt. Med dagens eksplosjon i flytrafikken ser dette (dessverre for miljøet) ikke ut til å bli noe problem.

Hva kan man gjøre for å bøte på miljøskadene fra flytrafikken? Regjeringen maner altså til reduserte utslipp i sin miljøpolitikk. Forurensingen fra samferdselssektoren representerer et stort og økende problem, i norsk sammenheng langt større enn industrien. Dersom utviklingen i luften skal bli forenlig med målet om bærekraftig utvikling, må man ta i bruk virkemidler som bidrar til:

1. Kraftig redusert vekst i flytrafikken.
2. Økt satsing på mindre forurensede transport på lange reiser.
3. Teknologiske utvikling som gir lavere spesifikke utslipp fra flyene.

Fremfor å ta prognosene om en stadig vekst i flytrafikken som en utfordring til å begrense flytrafikken, ville Stortinget passivt legge til rette for forventet økning i flytrafikken. Dette ble bekreftet da Stortinget vedtok å liberalisere flytrafikken i 1993. Som ventet har dette frisleppet i lufta ført til billigere billetter og mer trafikk. Dette ble ytterligere forsterket da også utenlandske flyselskaper fra 1997 fikk lov til å konkurrere på samme vilkår som norske flyselskaper i Norge. Liberaliseringen av flytrafikken bidrar til å styrke økonomien i Gardermoprojektet. Uten stadig vekst i trafikken vil økonomien ikke kunne forsvares. Denne sentrale konflikten mellom miljøhensyn og lønnsomheten i flyplassdriften skal vi komme tilbake til seinere.

I motsetning til andre transportformer betaler store deler av luftfarten i dag ikke avgifter på drivstoff og CO<sub>2</sub>-utslipp. Avgiftsfritaket gjør jetparafin svært billig sammenlignet med drivstoff til annen transport. Dagens avgifter fra flytrafikken (landingsavgifter, underveis-avgifter og passasjeravgift) går kun til finansiering av Luftfartsverket, bl.a. investeringer og drift av flyplasser.

Ifølge en rapport fra FNs klimapanel (IPCC) våren 1999 står flytrafikken i dag for ca 3,5% av verdens utslipp av klimagasser. Denne andelen kan øke til hele 15% innen år 2050. Utslipp av klimagasser fra verdens flytrafikk tilsvarer utslippene fra hele Storbritannia. Persontransport med fly gir tre ganger høyere utslipp av CO<sub>2</sub> og fem ganger mer NO<sub>x</sub> enn transport med høyhastighetstog.

For å fokusere på de overnasjonale miljøproblemene har Samferdselsprosjekt Gardermoen deltatt i et europeisk samarbeid i regi av Friends of the Earth Europa. Kampanjen "Right Price for Air Travel" omfatter over 100 organisasjoner i 20 europeiske land som alle er bekymret for miljøkonsekvensene av den kraftige veksten i flytrafikken; naturinngrep, støy og regional og global luftforurensning. En periode deltok Norges Naturvernforbund i kampanjens styringsgruppe. De to siste årene har kampanjen arrangert europeiske Action Days med stor oppslutning. Kampanjen har særlig fått stor oppslutning i tettere befolkede land enn Norge der planlagte utvidelser av flyplasser møter stor motstand.

Kampanjen "Right Price for Air Travel" etterlyser nye tiltak for å bremse veksten i flytrafikken:

- strengere krav til utslipp og støy fra flyene;
- avvikling av alle avgiftsunntak for flytrafikk og introduksjon av utslippsavgifter;
- europeisk politikk for å begrense utbygging av flyplassene;
- et 8-timers forbud mot nattflyging på alle europeiske flyplasser;
- tilrettelegging for mindre forurensende transportalternativer;
- informasjon om miljøkonsekvensene av flytransport og miljøstandarden i flyselskapene;
- tiltak for å begrense støyplagene rundt flyplassene.

## 2.2 Stortinget diskuterte bare "hvor"

La oss ta et aldri så lite tilbakeblikk på selve debatten i Stortinget. Diskusjonen om lokalisering kvelden 8. oktober 1992 ble et lite skuespill i miljøbevissthet. For aldri har vel en høringsuttalelse fra Naturvernforbundet blitt sitert og tilpasset ulike formål som denne kvelden i Stortinget! Såvel Arbeiderpartiet og Høyre som Fremskrittspartiet fremførte miljøargumenter for sitt standpunkt forsterket med flittig og selektiv sitering fra Naturvernforbundets fyldige høringsuttalelse.

Høyre benyttet anledningen til å utfordre «miljøpartiet» SV under stortingsdebatten. Kort tid før debatten hadde Naturvernforbundets daværende generalsekretær Dag Hareide til Aftenposten uttalt sin bekymring for naturkvalitetene på Gardermoen. Han fokuserte truslene mot grunnvannet under flyplassen og sløsing med samfunnets knappe ressurser til et miljøfiendtlig prosjekt. *Kjellaug Nakkim fra Høyre (og Østfold)* utfordret Inge Myrvoll fra SV ved å si:

*«Hareide sa at et vedtak om utbygging av hovedflyplassen på Gardermoen blir et feilgrep av historiske dimensjoner. Han henviste til ødeleggelsen av grunnvannsreservene. Han trakk dessuten sterkt i tvil om grunnvannsbassenget kunne sikres mot forurensning og sa at det ville koste mye mer enn 450 millioner som departementet anfører. Jeg må spørre representanten Myrvoll: Gjør ikke disse uttalelsene inntrykk?»*

Om uttalelsene hadde gjort inntrykk på Høyre er usikkert, men Høyre benyttet anledningen til å fremstå som et ansvarlig miljøparti for å få Hobøl-alternativet utredet grundigere. Etter lokaliseringvedtaket har vi merket mindre til Høyres bekymring for grunnvannet på Gardermoen.

*Per Risvik fra Frp* brukte også miljøargumentet da han utfordret miljøvernminister Thorbjørn Berntsen:

*«Ifølge Luftfartsverket vil Groruddalen få stor økning i CO<sub>2</sub>-utslippet på grunn av den store økningen i biltrafikken som også vil innvirke på luftforurensningen langs veiene. Tusen av flybevegelser nordover og deretter sørover igjen gir Oslo-området betydelig økning av avgasser og støy. Mener miljøstatsråden at Gardermoen miljømessig er det beste alternativ som har vært fremmet de siste 35 åra?»*

Statsråd Thorbjørn Berntsen repliserte overraskende nok med å bruke den planlagte Gardermobanen som begrunnelse for lokalisering av hovedflyplassen:

*«Når det gjelder Gardermoen og miljø er det mange myter ute og går. La det være sagt med en gang: en hovedflyplass er selvsagt ikke først og fremst et miljøtiltak.*

*Det som kanskje er det viktigste sett fra et transportmessig synspunkt og i den sammenhengen også forurensingsmessig, er at vi på Gardermoen vil få en kollektivandel på opp mot 60%.»*

Så var det også av miljøvernministeren man skulle høre at det å bygge en hovedflyplass ikke først og fremst er et miljøtiltak. Godt å få det konstatert. Det virker også ganske merkelig når daværende miljøvernminister la så stor vekt på høyhastighetsbanen. At Gardermobanen er en støttefunksjon for flyplassen som legger til rette for økt vekst i flytrafikken, feiet Berntsen behendig under teppet.

Kort oppsummert kan en si at miljøhensyn i stortingsdebatten ble brukt som vikarierende argumenter for en ønsket lokalisering, ikke ut fra reell interesse for miljøkonsekvensene. At Høyre ønsket å utrede Hobøl nærmere utløste tilsynelatende bekymring for grunnvannet på Gardermoen. At Fremskrittspartiet var bekymret for utslipp av forurensing over Oslo-området, er overraskende av et parti som ellers mener biltrafikken ikke skal ha noen hindre, og at markedet ellers skal fungere uten inngrep fra staten. Debatten var og ble utelukkende en karusell rundt alternativene Gardermoen, Hurum, Hobøl, delt løsning mellom Fornebu og Gardermoen, eller fortsatt Fornebu. Stortinget gjorde hele debatten om hovedflyplass til en overfladisk debatt om hvor. De viktige spørsmålene “om” og “hvordan” ble ikke viet særlig oppmerksomhet. Selv om St prp nr 90 inneholdt relativt mange detaljer om valg av tekniske løsninger. Underveis i planleggingen fant utbyggerne grunn til å renonsere på flere miljøtiltak av hensyn til kostnader og framdrift.

### **2.3 Konsekvensene utredet bit for bit**

Den politiske debatten i Stortinget var også preget av uenigheten mellom dem som mente man hadde et godt nok beslutningsgrunnlag og dem som etterlyste grundigere dokumentasjon. Her forsvarte Torbjørn Berntsen arbeidet som mer enn godt nok:

*«De nitidige utredninger som er gjennomført omkring Gardermo-alternativet, viser at miljøkravene kan bli vesentlig bedre tilfredsstillt gjennom denne løsningen.»*

Til tross for at Berntsen trakk frem de mange utredningene som ble gjort i forbindelse med planlegging av Gardermoen, var det mange høringsinstanser som selv påpekte akkurat det motsatte. De miljømessige utredningene hadde store mangler. Ikke minst var ulike miljøkonsekvenser bare vurdert hver for seg uten en helhetlig utredning av samlet effekt av hele prosjektet, både flyplass, jernbane, veger og tilhørende ny arealbruk.

Etter plan- og bygningsloven ble de ulike tiltakshaverne (Forsvaret, Statens vegvesen, NSB og Luftfartsverket) pålagt å utrede miljøvirkningene av hele hovedflyplass-prosjektet. Hver for seg fikk tiltakshaverne utredet bl.a. konsekvensene for miljø som følge av sin del av Gardermoutbyggingen. Dette førte imidlertid ikke til en mer overordnet total konsekvensutredning for miljøet av hele Gardermo-prosjektet som konsept.

I de siste årene har man vurdert å ta i bruk konsekvensutredninger ikke bare for å belyse enkeltprosjekter, men også i et større, mer strategisk perspektiv på politikk- og program-nivå. En slik strategisk konsekvensutredning av Gardermoutbyggingen ville ikke nøyd seg med å se på enkeltprosjektene, men også analysert mulige valg mellom strategier i den overordnede transportpolitikken og indirekte og kumulative virkninger av prosjektpakker.

Naturvernforbundet etterlyste en slik overordnet, strategisk utredning fra miljøvernministeren i et brev til Berntsen våren 1992:

*«Vil miljøvernministeren ta et initiativ overfor Samferdselsdepartementet for å utføre en overordnet, helhetlig miljøvurdering av hovedflyplassprosjektet?» (23.01.92).*

Svaret vi fikk lød som følger:

*«Som Naturvernforbundet er kjent med konsekvensutrednes Gardermo-prosjektet i samsvar med reglene i plan- og bygningsloven. Dette utredningsmaterialet skal bl.a. gi grunnlag for en helhetlig miljømessig vurdering av prosjektet. Utredningsprogrammet for dette prosjektet ble fastsatt 1. juli 1991 av Samferdselsdepartementet. Konsekvensutredningen er nå ute på høring og offentlig ettersyn med frist for uttalelse 20. mars 1992. Når høringen er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet i samråd med Miljøverndepartementet ta stilling til om utredningsplikten er oppfylt.» (14.2.92).*

Utredningene til de ulike tiltakshavernes delprosjekter fikk hver for seg i hovedsak karakteristikken «begrenset miljøkonsekvens». Man oppsummerte så alle delprosjektene konsekvenser og fikk svaret «Gardermo-prosjektet vil få små miljøkonsekvenser» (Luftfartsverket, 1992). Konsekvensutredningen fanget ikke opp indirekte og kumulative effekter, og fanget derfor ikke opp samvirkninger mellom de ulike delprosjektene. Konsekvensutredningen problematiserte heller ikke miljøkonsekvensene av en forventet (og økonomisk nødvendig) tredobling av flytrafikken. Selv om denne utviklingen står i skarp kontrast med overordnede nasjonale miljømål, bl.a. i klimapolitikken.

## **2.4 Faglig misnøye med konsekvensutredningen**

Fra faglig hold var man imidlertid ikke fornøyd med konsekvensutredningen. Statens forurensingstilsyn (SFT) skrev i sin høringsuttalelse følgende:

*«Miljøkonsekvensene er på flere punkter ikke i tilstrekkelig grad belyst. En konsekvensutredning (KU) skal være et grunnlag for å angi på hvilke vilkår en utbygging kan gjennomføres. Da KU mangler en vurdering av alternative avbøtende tiltak med en tilhørende beskrivelse av gjenværende miljøproblemer etter at de avbøtende tiltakene er gjennomført, er utredningen etter SFTs syn mangelfull på dette punktet ... Det er ikke godt nok dokumentert at de beskrevne tiltak gir en god nok sikkerhet mot forurensing av grunnvannet.. Tiltak mot lokal forurensing er ikke vurdert. SFT er av den oppfatning at dette bør gjøres». (23.3.92).*

Fra Helsedirektoratet het det:

*«Konsekvensene av støy er etter Helsedirektoratet skjønn ikke tilstrekkelig belyst i det at nattflygingsproblematikken overhodet ikke er drøftet ..... Helsedirektoratet finner at KU mangler en utredning av virkninger som kan gjenstå selv etter at avbøtende transporttiltak er gjennomført og et oppfølgingsprogram som tar sikte på å overføre mest mulig trafikk fra vei til jernbane». (13.3.92).*

Fylkesmannen i Oslo og Akerhus, Kåre Willoch, etterlyste også grundigere utredninger:

*«Generelt kan man si at de miljømessige konsekvensene av hovedflyplassen for Oslos del er lite utredet .... De økonomiske konsekvensene av en lavere trafikkøkning på Gardermoen burde være utredet ....En utbygging av Gardermoen vil bli en belastning for verneinteressene og naturressursene av nasjonal betydning. Med bakgrunn i dette er det utilfredsstillende at bare ett alternativ er noenlunde grundig utredet. Dette gjør det vanskeligere å peke ut det mest hensiktsmessige alternativ. Fylkesmannens oppfatning er at flystøyproblematikken er altfor lite utredet». (19.3.92).*

Hvordan Thorbjørn Berntsen kunne påstå at utredningen var grundig gjennomarbeidet og støttet fra faglig hold var underlig. Men ville grundigere utredninger ha endret selve stortingsdebatten omkring ny hovedflyplass? Neppe. I all hovedsak ble det en debatt om hvilken region som «fortjente» å høste de økonomiske fruktene fra en hovedflyplass. At Akerhus nord for Oslo, Oppland og Hedmark så langt var blitt hengende etter i forhold til Vest-regionen (Oslo, Asker og Bærum) ble et viktig argument, spesielt for Arbeiderpartiet.

### **3. PLANLEGGINGSPROSESSEN - BUDSJETTRAMMER OG HASTVERK BLE MILJØETS VERSTE FIENDE**

**Timeplanen for utbyggingsprosjektet, både for flyplass og jernbane, har vært meget stram. I flere saker har tiden og vedtatte budsjettrammer blitt brukt som argument mot å ta tilstrekkelige miljøhensyn. Hvordan har vi råd til å la hastverk og kortsiktig prosjektøkonomi styre omfanget av miljøkonsekvenser vi skal leve med langt inn i fremtiden?**

Debatten forut for Stortingets vedtak om utbyggingen av Gardermoen var lang og konfliktfylt. Seint på kveld 8. oktober 1992 måtte Naturvernforbundet og andre motstandere innse at den nye hovedflyplassen kom uansett om vi likte den eller ei. Flyplassaken var gått over i en fase der Naturvernforbundet så det som naturlig å fokusere på hvordan flyplassen og tilbringersystemet ble bygd ut. Vi valgte å gå inn for fullt som miljøvaktbikkje og pådriver for mest mulig miljøeffektive løsninger.

#### **3.1 Miljøoppfølgingsprogrammene - grønne alibier?**

Til grunn for stortingsvedtaket lå det en stortingsproposisjon, som igjen bygget på en rekke rapporter og konsekvensutredninger. I forbindelse med godkjenning av konsekvensutredningen ble det bestemt av Samferdselsdepartementet at tiltakshaverne skulle utarbeides egne program for miljøoppfølging, blant venner forkortet MOP. Utarbeidelse av et slikt miljøoppfølgingsprogram (MOP) var altså ikke utbyggenes eget påfunn, men et pålegg fastsatt ved godkjenning av konsekvensutredningen. Utarbeidning av et system for miljøoppfølging kan selvfølgelig ikke endre det faktum at en miljøvennlig flyplass er og blir en selvmotsigelse. Uansett hvor mye krefter en setter inn på å redusere forurensing og inngrep.

Verken i Norge eller andre land har man tradisjon for at store utbyggere utarbeider egne miljøprogram med mål og tiltak. MOP var derfor et spennende og nyskapende tiltak som hadde som viktigste hensikt å *ansvarliggjøre* utbyggerne. MOP består av flere hovedelementer:

1. Miljømål og -premisser
2. Spesielle miljøprosjekter
3. Innarbeidning og oppfølging av miljømålene i prosjekterings- og utbyggingsfasen
4. Oppfølgende undersøkelser

Det var naturlig at MOPene fokuserte på de sentrale miljømålene fra Stortingets utbyggingsvedtak og konsekvensutredningen:

- Sikring av grunnvannet
- Minst 50% kollektivandel

- Minimalisering av støyulempene

Hva innebærer et slikt miljøoppfølgingsprogram egentlig? Har det resultert i andre og mer miljøvennlige løsninger enn om det ikke var laget slike program? Hvor sterke forpliktelser ligger det i å utarbeide slike program? Meningen med programmene var bl.a. at den kunnskapen som kom frem under KU-prosessen blir ivarettatt gjennom alle ledd i det videre arbeidet frem til mål. Når det imidlertid mangler en KU som ser på helheten og samspillet mellom de enkelte prosjektene, blir denne nissen med på lasset i den senere miljøoppfølgingen.

Er MOPene først og fremst lysegrønt innpakkingspapir eller realiteter? Risikoen er absolutt tilstede for at omverdenen lener seg tilbake i trygg forvisning om at noen følger opp miljøet uten at dette faktisk skjer. At hele Gardermoutbyggingen har fått en slags «grønn merkelapp» høres jo flott ut!

Etter vår vurdering har miljøoppfølgingsprogrammet (MOP) hatt liten innflytelse på de konkrete løsningene. Den viktigste årsaken er at MOPene har vært for generelle til å ha noen verdi for å løse konflikter mellom miljø og andre hensyn. Mål og tiltak i MOP var, antakelig bevisst, formulert så generelt og abstrakt at alle kunne slutte seg til dem.

Konsulentfirmaet Scandpower la i april 1997 fram en evaluering av utbyggingens miljøresultater vurdert i forhold til Stortingets vedtak, RPR for Gardermoen og MOP. Scandpower ga Gardermoutbyggingen en svært god attest. Vår innvending er at MOPene i svært liten grad inneholder konkrete miljømål utover pålagte miljøkrav fra Storting og i RPRen.

Til tross for denne kritikken ser vi det som positivt å videreføre MOP-systemet i driften av flyplassen og flytoget forutsatt at systemet utvikles med mer forpliktende og etterprøvbare miljømål. OSL har signalisert at MOP for driftsfasen vil bli mer policy-orientert og mindre detaljert enn MOP for anleggsfasen. Med bakgrunn i ovennevnte er Norges Naturvernforbund sterkt i tvil om dette er vegen å gå for å utvikle MOP til et effektivt verktøy for mål- og resultatstyring.

Etter Gardermoutbyggingen er MOP-verktøyet bl.a. tatt i bruk av Statsbygg og Telenor i forbindelse med utbyggingen på Fornebu. I prinsippet støtter Naturvernforbundet behovet for å bruke nye systemer for miljøstyring og -ledelse i større prosjekter og virksomheter. Men i Gardermoutbyggingen er det dessverre mange eksempler som underbygger vår påstand om at MOP har fungert som et symbolsk miljøflagg med lite gjennomslag i forhold til hardere realiteter knyttet til budsjettammer og framdrift. Vi mener erfaringene fra Oslo Lufthavn og Gardermobanen viser at MOP-verktøyet må forbedres.

Vi er kjent med at SFT skal vurdere dagens bruk av MOPer og forutsetter at aktører som har deltatt i prosessene knyttet til Gardermoutbyggingen blir trukket inn i evalueringen. Ett alternativ kan være at større utbygginger sertifiseres etter EMAS eller ISO 14000 samtidig som det fastsettes en miljøhandlingsplan. Både for utbyggers miljøomdømme og for samfunnet kan det være en fordel at miljøstyring og -prestasjon revideres av en uavhengig ekstern instans.

Vi vil komme tilbake til oppfølgingen av miljømålene i kapittel 4 om «Gardermoen som miljøpolitisk utstillingsvindu».

### **3.2 Statens mange roller - hyppig bruk av statlig regulering**

**Kommuner som har vært berørt av flyplassutbyggingen, sier de har følt seg overkjørt. Statens rolle som både utbygger og overordnet planmyndighet har gjort at man i mange tilfeller har brukt riset bak speilet overfor de «vanskelige» kommunene. Har Gardermoutbyggingen vist at vi er i ferd med å få et mer toppstyrt plansystem til tross for alle generelle vedtak og reformer om å overføre myndighet til kommunalt nivå? Signalene er ikke entydige. I andre sammenhenger betraktes det som lite legitimt at «overkommunale» myndigheter griper inn i kommunale planer for å ivareta regionale hensyn knyttet til arealbruk og transportsystem. I tilfellet Gardermoen kan man spørre seg om finansieringen av flyplass og jernbane har senket statens terskel for inngrep i kommunale planprosesser.**

I alle store prosjekter er man selvfølgelig nødt til å lage tidsfrister og framdriftsplaner for å komme i mål som planlagt. Da valget falt på Gardermoen, visste imidlertid Stortinget lite om konsekvensene av en uhyre stram timeplan. Underveis i prosessen har timeplanen vært styrende for mange av de løsningene man har endt opp med. Tidspunktet for åpning av hovedflyplassen har vært med å undergrave hensynet til miljøet fordi tidsfristene i svært mange saker har blitt brukt som argument mot nødvendige miljøtiltak. Et annet interessant moment er at staten som overordnet planmyndighet i mange tilfeller har grepet inn for å sikre framdrift og spare kostnader for de statlige aksjeselskapene.

De mest konfliktfylte sakene i perioden 1992-98 har vært flytteprosessen av lokalsamfunnet på Gardermoen og fremdrift for Gardermobanen. Om erstatningsoppgjøret for de berørte er det mye å si. Naturvernforbundet har naturlig nok ikke sett det som sin oppgave å engasjere seg i denne saken, da det først og fremst er det fysiske naturmiljøet vi har vært opptatt av. Selve erstatningsprosessen er evaluert av andre.

Reguleringsprosessen i forbindelse med NSB-Gardermobanen berørte også svært mange, om enn på en noe annen måte enn flyplassen. Utgangspunktet var det beste. Alle reguleringsplanene skulle gjennom en demokratisk behandling i den enkelte kommune. På forhånd la man ikke opp til bruk av statlig regulering. Men hvem kunne vite at så og si alle kommunene hadde helt andre oppfatninger om den beste løsningen enn både NSB-Gardermobanen, Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet? Av de åtte parsellene som utgjør banen fra Oslo til Eidsvoll, endte fem som statlige reguleringsplaner, jf nærmere omtale av parsellen gjennom Lillestrøm i kap. 5.1. Andre eksempler på statlig regulering i Norge er få, men velkjente; Alta-saken, nytt Rikshospital på Gaustad og hovedflyplass på Gardermoen. Felles for dem er at de alle er kontroversielle prosjekter, ellers skiller de seg fra hverandre i innhold. Et sentralt poeng i bruk av statlig regulering er at staten kan gripe inn i en reguleringsprosess dersom saksbehandlingen har *stoppet* fullstendig opp i en sak som har pågått over lengre tid. Hensikten med statlig regulering er å sikre at særlig viktige og overordnede interesser for storsamfunnet ikke settes til side ved kommunenes bruk av sin planmyndighet.

Norsk arealplanlegging er basert på at kommunen er selvstendig planmyndighet, og systemet legger stor vekt på medvirkning fra befolkningen. Folkelig deltakelse er en av grunnsteinene i plan- og bygningsloven. I Gardermo-prosjektet har staten ved flere anledninger gått utenom etablerte prinsipper for medvirkning og lokal planmyndighet, med «overordnede hensyn» som begrunnelse. Når statlig regelverk kom i veien for lønnsomheten i statlige aksjeselskaper, gjorde staten som overordnet planmyndighet unntak fra ordinære prosedyrer i planlovgivningen.

Bruk av statlig reguleringsplan vil som oftest framstå som en nødløsning som setter til side viktige demokratiske verdier om lokal myndighet og medvirkning fra befolkning og organisasjoner. Men

graden av “overgrep” avhenger av hvordan staten overtar styringen. På flyplassområdet på Gardermoen ble beslutningen om statlig regulering tatt på høyt politisk nivå med prosjektets størrelse og nasjonale betydning som viktige begrunnelser. Beslutningen ble tatt før planprosessen startet. Det er flere forhold som forklarer dette. Reguleringsplanen for flyplassen omfatter et mer konsentrert og klarere definert område beliggende i to kommuner. I motsetning til jernbanen som strekker seg gjennom sju kommuner.

I tilfellet Gardermobanen ble spørsmålet om plantype håndtert på en rotete og lite troverdig måte fra departementets side. Staten la ikke opp til statlig regulering fra start, men truet med å gripe inn uten å ha gitt Skedsmo kommune anledning til å behandle traseen gjennom Lillestrøm sentrum, jf kap 5.1.

Spørsmålet er hvor høy terskelen for statlig regulering bør være. Da kommunene på Romerike motsatte seg statens aksjeselskap, viste det seg at det kommunale selvstyret var lite verdt. Enda et eksempel på at hastverk og budsjetttrammer har gått utover både miljø og demokrati i planprosessene.

Ved evaluering av planprosessen rundt Gardermobanen er det grunn til å spørre seg om organiseringen av prosjektet har bidratt til problematisk hyppig bruk av statlig regulering. Hvis organisering og finansiering har bidratt til en dårlig planprosess, blir neste spørsmål om det hele kunne vært gjort annerledes. Var statsfinansielle hensyn på begynnelsen av 90-tallet en viktig årsak til at Gardermobanen ikke ble finansiert over statsbudsjettet, i likhet med annen jernbanebygging?

Det er ikke noe nytt i samferdselssektoren at staten både er overordnet planmyndighet og utbygger av store prosjekter, jf Statens vegvesen og Jernbaneverket. Men både flyplassen og Gardermobanen skiller seg fra de fleste andre statlige prosjekter fordi begge er organisert som aksjeselskaper, og fordi investeringene er lånefinansiert og skal tjenes inn gjennom inntekter.

Både OSL og Gardermobanen hadde således et krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet til forskjell fra prosjekter i regi av Statens vegvesen og Jernbaneverket. OSL og Gardermobanen som begge til syvende og sist eies av Samferdselsdepartementet, er derfor svært følsomme for kommunale krav som kan fordyre eller forsinke utbyggingen. Dette forholdet øker sjansen for overkjøring av kommunen ved bruk av statlig reguleringsplan.

Organisering av utbyggerne av flyplassen og jernbanen som egne aksjeselskaper truet ytterligere til å “avdemokratisere” planprosessen. Aksjeselskapene mente i utgangspunktet at de kunne holde tilbake informasjon som Luftfartsverket og Jernbaneverket måtte offentliggjøre. Etter stort press fra blant annet Naturvernforbundet måtte staten etterhvert gjøre aksjeselskapene mer tilgjengelige for omverdenen. Deres virksomhet ble underlagt offentlighetsloven slik at brev og korrespondanse ble tilgjengelige for allmennheten.

#### **4. OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN - ET MILJØPOLITISK UTSTILLINGSVINDU?**

**Gjentatte ganger har det blitt framhevet at den nye flyplassen på Gardermoen skulle være et miljøpolitisk utstillingsvindu. Inspirert av suksessen med (i det minste) å sette miljøhensyn på den olympiske dagsorden på Lillehammer heiste både politikere og utbygger**

**“miljøflagget” høyt helt fra start. Utgangspunktet for både OL og Gardermoen var at utbyggingsprosjekt og store arrangementer vanskelig kan være miljøvennlige i seg selv, hovedsakelig på grunn av ressursbruken. På den annen side ble det lagt vekt på at miljøhensyn skulle tas fra første øyeblikk, og at man på den måten kunne unngå konflikter eller redusere konfliktenes omfang.**

**Naturvernforbundet mener at planlegging og utbygging av selve flyplassen ikke har klart å leve opp til sentrale miljømål fra St prp nr 90 og stortingsvedtaket. Manglende oppfølging av vern av grunnvannet og støyproblemene er de mest graverende brudd på de overordnede forutsetningene.**

De ambisiøse miljømålene har ved en rekke anledninger blitt gjentatt i ulike varianter. På Gardermoen har begrepet «miljøpolitisk utstillingsvindu» blitt brukt både for og mot valg av ulike løsninger. Da statsråd Kjell Opseth nedla grunnsteinen på Gardermoen 25. oktober 1995 lot han følgende replikk falle:

*«Utbygging på Gardermoen er den største miljøsatsingen vi har opplevd i Norge etter siste verdenskrig».*

For et land som i internasjonale sammenhenger har påtatt seg rollen som miljøpådriver, kan utsagnet ikke bli annet enn komisk. Skal det tolkes dithen at Norge har gjort mindre enn ingenting siden annen verdenskrig, eller som et uttrykk for våre ledende politikeres manglende kunnskaper om og holdninger til miljøutfordringene? Det er forstemmende når en statsråd kan kalle utbygging for økt flytrafikk for *miljøsatsing*. I virkeligheten medfører utbyggingen mer forurensing, økt forbruk av ikke fornybar energi og nedbygging av store arealer dyrka mark. Det viser liten og svært overflatisk forståelse for problemene knyttet til flytrafikken. Ikke desto mindre har replikken blitt gjentatt så mange ganger at folk fleste lett kan tro at utbygging av Oslo Lufthavn er en gigantisk miljøsatsing.

For Naturvernforbundet har prosjektet med å følge opp utbyggingen selvsagt vært en kamp mot vindmøller i mange av sakene. Gjennom stortingsproposisjonen og Stortingets vedtak om utbygging var i realiteten svært mange premisser allerede lagt. Naturvernforbundet så likevel at det var rom for tolking fordi flere av miljømålene var formulert vagt og vidt. Utfordringen var å få til konkrete løsninger med utgangspunkt i de overordnede miljømål som i mange tilfeller var relativt ambisiøse.

#### **4.1 Kampen om grunnvannet**

Det ble tidlig klart at det mest omstridte temaet knyttet til valg av Gardermoen som ny hovedflyplass var den unike grunnvannsressursen under Gardermo-plataet. Plasseringen medfører store krav til håndtering og innsamling av forurensende utslipp og opprettholdelse av vannbalansen av hensyn til kvartærgeologiske verneverdier. I forlengelsen av dette ligger det et stort ansvar for de valg som skulle tas. I Luftfartsverkets Hovedplan (1991) het det:

*«For å sikre grunnvannet i delfeltet Øst-Gardermoen mot nedsiving av forurenset vann vil den alt overveiende del av østre rullebane og flyoppstillingsområdet som ligger øst for vannskillet ha membrantetning. Dette omfatter også membrantetning av 30 meter brede belter langs de første 500 meterne av rullebanen hvor glykol forventes å blåse av flyene.»*

Dette var ment å være den beste måten å sikre grunnvannet på. Det var stor diskusjon forut for stortingsvedtaket om dette var tilstrekkelig, men Luftfartsverket stod på sitt og mente membranene ville være holdbare i minst 30 år . Da OSL vinteren 1994/1995 søkte SFT om utslippskonsesjon for drift av hovedflyplassen, var denne membranløsningen erstattet med en enkel oppsamling og utslipp rett ut i grunnen. Bruk av membran for å forhindre forurensing var utelatt fra søknaden uten at det ble redegjort for nye forhold som endret tidligere argumentasjon.

I OSLs eget Miljøoppfølgingsprogram er grunnvannet viet stor oppmerksomhet. Kvaliteten på grunnvannet skal ikke endres, vannbalansen skal opprettholdes, og det skal ikke skje noen vesentlige endringer av vassdrag og grytehullsjøer. Dette er miljømål Naturvernforbundet hele tiden har delt. Men hvordan henger liv og lære sammen? Er det samsvar mellom mål og valg av konkrete løsninger?

SFTs krav om at flyplassen ikke skulle føre til forurensing av vassdragene sydvest for flyplassen var en klar forutsetning. Også her var det et klart misforhold mellom krav og tiltak. I søknaden var forurenset vann fra flyplassen tenkt å gå rett ut i vassdragene sydvest for rullebanene. Det ble også lagt opp til løsninger som ikke kunne utbedres teknisk. Fra de rådgivende ingeniørene Berdal Strømme het det om den valgte løsningen på vestre rullebane:

*«Leppeløsningen vil tvinge vannstrømmen vekk fra banekanten og inn i jordmassene som har optimaliserte nedbrytningsforhold. Et viktig forhold ved leppeløsningen er at denne ikke er mulig å bygge ut til et fullverdig jordrenseanlegg om det skulle være nødvendig.» (Notat av 7.6.95, s 9).*

SFT godkjente altså en løsning for rensing av forurenset overvann som ikke kunne endres hvis det viste seg at den ikke ga tilstrekkelig vern av de to grunnvannsmagasinerne.

Naturvernforbundets største innvendig mot valg av Gardermoen var faren for forurensning av grunnvannet, og det ble også her konflikten med utbyggerne ble størst. Føre-vår-prinsippet som skulle følge utbyggingen, ble overhodet ikke relatert til utslippene. OSL gamblet ved å satse på en enklere renseløsning for å spare penger. Man så bort fra forskernes advarsler om at resultatene fra forsøk med jordrening var beheftet med stor usikkerhet. Beslutningen om å bygge enkel jordrening ble tatt uten at man hadde oversikt over langtidsvirkningen.

Vinteren 1999 da OSL hadde store problemer med overforbruk av avisingsvæske og jordrenseanlegg som ikke virket, presenterte enkelte medier ekspertuttalelser om at grunnvannet uansett måtte renses før det kunne brukes som drikkevann. Dette var ingen nyhet for de som hadde fulgt med i debatten rundt grunnvannet på Gardermoen. Men mediene mer enn antydte at ressursinnsatsen for å hindre utslipp fra driften av Oslo Lufthavn kanskje var for stor i forhold til verdien av grunnvannet. Naturvernforbundet er sterkt uenig i en slik snever og kortsiktig nyttebetraktning. Vi har ikke lov til å tilføre naturen mer forurensning enn de mengdene miljøet kan renses slik at avfallsstoffer ikke lagres/hoper seg opp i jord, luft eller vann. Heldigvis var det ingen politikere som tok i mot mediernes invitasjon til å svekke vernet av grunnvannet.

#### **4.1.1 Fra membran til jordrenseanlegg**

Fra en lovnad om membrantetting under og langs rullebanene gikk man i søknaden fra OSL nå over til såkalte jordrenseanlegg som eneste infiltrasjons- og rensedium. I søknaden viste OSL til de økonomiske fordelene ved en løsning basert på jordrening, uten at kostnadene for de forskjellige

løsningene var presentert. Alle høringsinstansene (kommuner, organisasjoner m.fl.) ble derfor utestengt fra selve avveien mellom miljømessige og økonomiske hensyn.

OSL baserte sitt valg av jordrensing på grunnlag av forsøk som *“har vurdert belastningene med kjemikalier til grunnen mot renskapasitet og dokumenterer at grunnens selvrensesevne bryter ned den belastningen den påføres”*.

Kortvarige studier fra våren 1994 dannet dermed grunnlag for generelle konklusjoner om at jordas renskapasitet var tilstrekkelig til å bryte ned diffus spredning av glykol fra flyene ved take-off.

Naturvernforbundet og Ullensaker og Nannestad kommuner klaget på tillatelsen som ble gitt av SFT juni 1995. Vår hovedinnvending var jordrensing ikke var utprøvd over så lang tid at man hadde tilstrekkelig grunnlag for å velge jordrensing som eneste system for rensing av overvann med glykol og acetat.

Forskerne tok i sine rapporter også forbehold om langtidsvirkningen av jordrensing. Denne usikkerheten ble imidlertid tonet ned av OSL. Etter at SFT hadde gitt konsesjon gikk én av forskerne bak den nye løsningen ut i Aftenposten og hevdet at det var en problematisk tett kopling mellom forskere og utbygger. Til Aftenposten 18.8.97 sa forsker Helen French ved Institutt for jord- og vannfag på Landbrukshøgskolen:

*«Hvis det er usikkerhet så kommer det til slutt. Hvis vi hadde gitt uttrykk for stor usikkerhet ville kanskje pressen blåst det opp som «stor fare for forurensing» og det er jo utbyggeren redd for».*

Etter vår mening burde OSLs søknad om utslippstillatelse i større grad synliggjort usikkerheten knyttet til relativt kortvarig utprøving av anlegg for jordrensing. Usikkerheten tilsier at man burde etablert et fullgodt reservesystem som kunne overta når kontinuerlig overvåking viser at jordrensingen ikke virker som forutsatt. Men SFTs tillatelse stiller ingen konkrete krav til OSLs system for overvåking av utslipp fra rensaneanleggene!

Naturvernforbundet har også vært opptatt av flyavisingvæskens innhold av ukjente tilsetningsstoffer. Uten at det førte fram klaget NNV sammen med kommunene på at disse opplysningene var unntatt offentligheten som bedriftshemmeligheter. Kunnskap om tilsetningsstoffene var bl.a. viktig for Ullensaker kommunes vurdering av om overvann med glykol kunne ledes til rensaneanlegg. Usikkerheten rundt de ukjente tilsetningsstoffene resulterte bl.a. i at store mengder glykolholdig overvann måtte transporteres til gjenvinningsanlegget på Fornebu. Mye unødvendig transport og fortsatt “løk-lukt” for naboene på Fornebu.

Først i mars 1999 lettet SFT litt på sløret etter fornyet press fra Bellona og friga et halvannet år gammelt brev fra Folkehelse. I brevet kan vi lese at Folkehelse krever nærmere avklaring av konsentrasjoner og bioakkumulering av de tungt nedbrytbare tilsetningsstoffene benzotriazol og tolytriazol.

Men SFT vil bare gi innsyn i dokumenter som navngir og vurderer miljøproblematiske tilsetningsstoffer i forbindelse med kartlegging, undersøkelser og analyser i resipientene. Dokumenter med mengdeangivelser og koplet direkte til produkt eller produsent skal fortsatt være unntatt offentlighet. I realiteten betyr dette at offentligheten, inklusiv kommunene, ikke får informasjon om ev skadelige tilsetningsstoffer når de skal uttale seg til utslippssøknader.

Offentligheten må vente på slik informasjon til stoffene oppdages i grunnvann og vassdrag. Med andre ord etter at skaden er skjedd! Hvor ble det av føre-vår-prinsippet?

#### 4.1.2 Fram og tilbake om glykol

**I tillegg til ovennevnte strid om manglende innsyn i bruk av tilsetningsstoffer i glykol for avising av fly, har det vært mange uavklarte forhold rundt valg av glykoltype og behandling av såkalt A-fraksjon (overvann med høyt glykolinnhold). Ett av flaggskipene på miljøsidene i konsekvensutredningen var gjenvinningsanlegget for glykol. Over 60% av det som påføres flyene på vinterstid, var ment å gå til gjenvinning og brukes på nytt. Etter at SFT ga utslippstillatelse juni 1995, har det vært mye fram og tilbake om glykoltype og behandling av brukt glykol.**

Den ennå ikke avsluttede føljetongen om glykolen er et godt eksempel på at kravet til framdrift har resultert i mye eksperimentering med miljøløsningene. Man graver først og prøver ut miljøtiltak seinere. OSL har i altfor stor grad fått lov til å prøve og feile med miljøet på Romerike som laboratorium.

På miljøsidene kommer dokumentasjonen etter at man har bestemt seg for løsningene. Det gjaldt både for sikring av grunnvannet, helsekonsekvensene av nattåpen flyplass og beslutningen om å droppe gjenvinningsanlegget. Hvem snakket om den miljøvennlige flyplassen? Vis oss de tiltak på flyplassen som først og fremst har vært styrt av miljøhensyn! Norges Naturvernforbund mener at det, dessverre, er langt mellom eksemplene på gode, grønne løsninger.

I februar 1999 så SFT seg nødt til å politianmelde OSL for grove brudd på utslippstillatelsen på bakgrunn av overforbruk av avisingsvæske og utslipp til grunnvannet den første vinteren med full drift. Overfor mediene innrømmet SFT samtidig at de på grunn av strenge krav til framdrift hadde vært tvunget til å gi OSL en utslippstillatelse med mange uavklarte forhold som måtte finne sin løsning "under marsjen".

Før stortingsvedtak og ved tildeling av utslippstillatelse ville OSL gjenvinne 60% av forbruket av såkalt glykol type I. Uten å søke om endret utslippstillatelse fra SFT og selvfølgelig uten å informere verken kommunene eller Naturvernforbundet bestemte OSL høsten 1996 seg for en totalt ny løsning uten gjenvinningsanlegg. Avising skulle skje med en ny glykol type II som ikke kan gjenvinnes, men som gir vesentlig lavere totalforbruk og visstnok mindre samlet utslipp via renseanlegg og grunnen. Vi har en sterk mistanke om at hovedbegrunnelsen for valg av ny løsning var forventninger om å spare penger. I ettertid aksepterte SFT i brev overgang til ny type glykol som ikke skulle gjenvinnes, men ledes til renseanlegget, uten formell endring i utslippstillatelsen.

Av ulike årsaker måtte OSL likevel bruke glykol type I den første vinteren. Endringen medførte betydelig større mengder A- og B-glykol (dvs overvann med relativt høyt innhold av glykol) enn forutsatt. Helt fram til åpning av flyplassen var det høyst usikkert om såkalt A- og B-glykol kunne leveres til det nye sentralrenseanlegget til Ullensaker kommune, bl.a. på grunn av usikkerhet rundt mulig giftvirkning av de ukjente tilsetningsstoffene. Enden på visa ble at OSL hele den første vinteren måtte kjøre tankbiler med glykol til gjenvinningsanlegget på Fornebu.

Høsten 1999 kan SFT ikke svare på hva slags glykol som skal brukes vinteren 2000 og hvordan denne skal behandles. OSL har vurdert bygging av gjenvinningsanlegg, men har foreløpig ikke trukket noen konklusjon.

### 4.1.3 Oppfølging av andre forurensere - hvor ble det av SFT og fylkesmannen?

Vern av grunnvannsressursen på Gardermoen var et overordnet premiss for Stortingets vedtak om lokalisering. For å nå dette målet er det ikke tilstrekkelig å stille strenge krav om oppsamling, rensing og overvåking til OSL. Det må også stilles strenge krav til annen virksomhet som trekkes til området rundt flyplassen. Selv om kommunene i mange tilfeller vil være myndighet i forhold til disse utslippene, må fylkesmann og SFT følge utviklingen nøye.

Naturvernforbundet har fått inntrykk av at overordnede forurensningsmyndigheter ikke har satt av tilstrekkelige ressurser til dette arbeidet. Blant annet har det gått sakte med å få på plass kommunale retningslinjer for behandling av utslippssøknader.

OSL har gjentatte ganger tatt opp "overvåking av hele grunnvanns-ressursen" som tema på møtene i KUF-miljø. OSL har i disse møtene uttrykt frustrasjon over forurensningsmyndighetenes manglende oppfølging av andre forurensere med utslipp til grunnvannsressursen. Resultatet er bl.a. at OSL ikke kan følge opp utslippstillatelsens pålegg om å samle inn overvåkingsdata og gi en samlet rapport om tilstanden i grunnvannsressursen.

Naturvernforbundet tviler sterkt på om avløpsløsningene på selve flyplassen er gode nok til å sikre mot forurensning av grunnvannet, jf kap. 4.1.1. SFT og fylkesmannens manglende oppfølging overfor annen virksomhet på og rundt flyplassen forsterker vår frykt for grunnvannet. Vi tok derfor opp denne "systemsvakheten" i brev til SFT høsten 1998, uten at det har skjedd noe av den grunn.

## 4.2 Kampen om nattesøvnen

**En flyplass er uansett størrelse en støyende virksomhet. Utfordringen er derfor å ta mest mulig hensyn til befolkningen rundt. Støyen fra Fornebu har skapt store trivsels- og helsemessige problemer. Selv om antall støyutsatte går ned etter flytting fra Fornebu til Gardermoen, kan vi ikke godta at den enkelte utsettes for mer støy enn det som var akseptabelt for beboerne rundt Fornebu. Dette soleklare kravet om et minimum av ro må bl.a. bety forbud mot kommersiell nattflyging på den nye flyplassen.**

Støyproblemene var ett av hovedargumentene for nedleggelsen av Fornebu. Men hva med helse og miljø for dem som er bosatt ved Gardermoen? Er det å holde flyplassen åpen for trafikk døgnet rundt miljøtilpasset? Har befolkningen på Romerike mindre krav til miljøkvalitet med hensyn på støy enn beboerne rundt Fornebu?

En flyplass stengt for ordinær trafikk om natten, har vært blant de viktigste sakene Naturvernforbundet har kjempet for i prosjektperioden. For oss var det viktig å overføre dagens regler fra Fornebu til Gardermoen. Fornebu var stengt for ordinær trafikk i tiden 22.30-06.00. Dette er ett av de viktigste tiltakene for å ivareta lokalbefolkningens behov for ro om natten.

Da Stortinget debatterte Gardermoen var nattrafikk ikke tema. I meget knappe vendinger ble det i St.prp. nr 90 (1991-92) likevel åpnet for nattflyging:

*«Som påpekt i enkelte høringsuttalelser vil det bli flytrafikk om natten på den nye hovedflyplassen. Dette er en forutsetning for å imøtekomme behovet for en god avvikling av flytrafikken i Oslo-området. Kun 1-2% av døgnets flybevegelser antas å ville foregå mellom 23.00 og 06.00 og de fleste vil være ankomster.»*

Da politikerne fattet sitt vedtak i 1992, var nattflygingen beregnet til 5-10 flybevegelser per natt. Seinere, da den første rapporten om traseer og støysoner ble lagt frem av OSL våren 1995, het det at en regnet med 10-15 fly per natt. Det sistnevnte anslaget ble også lagt til grunn da Stortinget behandlet spørsmålet om nattrafikk desember 1995. Luftfartsverket gikk så i 1997 ut med reviderte tall som var enda høyere. Nesten 30 fly forventes å ta av og lande i løpet av en "gjennomsnittsnatt" i år 2010. Da er ikke ambulansfly, forsinkede fly, nødlandinger eller redningsaksjoner tatt med i beregningen. Dette innebærer at det totale antall fly om natten raskt vil komme over 30 i gjennomsnitt på årsbasis og over 40 i årets store ferieuker på grunn av stor chartertrafikk i disse periodene.

Forventet utvikling bryter klart med Stortingets forutsetninger om å begrense antallet nattflyginger. Daværende samferdselsminister Kjell Opseth uttalte på et folkemøte i Ullensaker sommeren 1994 at økonomiske hensyn ikke skulle være avgjørende når det gjelder nattrafikken på Gardermoen. Men Luftfartsverkets forslag til ny forskrift la derimot stor vekt på økonomiske hensyn når det gjelder omfanget av nattrafikken. Man argumenterte til og med for at det trengs en viss flytrafikk om natten for å finansiere kostnadene til beredskap på denne tiden av døgnet. Dette er meningsløs og svært hensynsløs "periodisering" av flyplassens driftskostnader. Nattberedskap må betraktes som en ordinær del av driftskostnadene for en stor flyplass og selvfølgelig finansieres ved avgifter for trafikken i den ordinære åpningstiden.

Ifølge RPR for Gardermoutbyggingen skulle støyulempene minimaliseres. Etter en grundig faglig prosess og omfattende konsekvensanalyser la Luftfartsverket i desember 1996 likevel fram et forslag til forskrift om flytraseer som vil gi unødige støy for tusener på Romerike. I vår uttalelse av 3. mars 1997 foreslo vi bl.a. følgende endringer i forskriften:

- forbud mot kommersiell nattflyging
- økt støykritisk flyhøyde og strengere regler for visuell innflyging
- aktiv bruk av tidsdifferensierte støyavgifter

Forslaget viste med all ønskelig tydelighet at Luftfartsverket prioriterer høy kapasitet og flyselskapenes økonomi foran helse og trivsel for tusener bosatt nær Gardermoen. Det ble argumentert med at antall bosatte i støysonene vil gå ned fra ca 49.000 til 2.500 ved flytting fra Fornebu til Gardermoen. Men redusert støy for mange rundt Fornebu kan ikke forsvare unødvendig og uakseptabel støybelastning for tusener på Romerike. Det syntes naturlig nok heller ikke befolkningen på Romerike som organiserte Folkeaksjonen mot nattflyging og flystøy ledet av Harald Gjein fra referansegruppa i Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen. Folkeaksjonen har siden våren 1995 vært den mest aktive forsvarer av romerikingenes krav om minst mulig støy fra den nye flyplassen.

Både Folkeaksjonen og Naturvernforbundet har konsentrert sitt arbeid om spørsmålet om nattflyging og krevd nattestenging av flyplassen. I vår pressemelding om saken i mars 1997 forlangte Folkeaksjonen og Naturvernforbundet at spørsmålet burde tilbake til Stortinget. Luftfartsverkets nye prognoser for trafikk om natten (gjennomsnitt ca 30 fly pr natt i 2010) antydde dobbelt så stor nattrafikk som forventet da Stortinget vedtok prinsippet om nattåpen flyplass i desember 1995.

Ifølge Luftfartsverket vil ca 8.000 mennesker bli utsatt for nattestøy som kan gi dårligere søvn, men forutsetningen er da at folk rundt Gardermoen sover med lukkede vinduer. Hvis vi betrakter det som en "menneskerett" å sove i frisk luft med åpent vindu, kan tallet på bosatte i områder med plagsom nattestøy være så høyt som 100.000. I denne diskusjonen påpekte vi også at Luftfartsverket opererer med et "innsnevret" nattbegrep fra kl. 24.00-06.00 som passer dårlig med søvnmønsteret til folk flest.

Våre protester til den foreslåtte forskriften falt i stor grad sammen med uttalelsene fra fylkesmann, Folkehelse og kommunelegene. Men Samferdselsdepartementet vedtok likevel Luftfartsverkets forslag til forskrift med kun mindre endringer. Det var riktignok en forutsetning at forskriften skulle følges opp med en ekstra avgift for nattflyging.

I april 1998 kom et forslag om tilleggsavgift for flyging om natten. Men forslaget var så svakt at Samferdselsdepartementet instruerte Luftfartsverket om å trekke det tilbake. Et par måneder seinere kom så et nytt forslag som heller ikke fikk flyselskapene til å skrike opp om uakseptable rammebetingelser. Grunnen var åpenbart at den foreslåtte tilleggsavgiften i realiteten ikke vil påvirke omfanget av nattflyging.

I vår høringsuttalelse etterlyste vi Luftfartsverkets begrunnelse for at den foreslåtte avgiften faktisk vil redusere omfanget av nattflyging. Sett med våre øyne har man bare tenkt på et tall og håpet på at kommuneleger og miljøorganisasjoner ville slå seg til ro med et prosentvis høyt tillegg til ordinær avgift. Luftfartsverkets tilleggsavgift vil imidlertid bare øke kostnadene med 25-30 kroner pr billett. Vi har en sterk mistanke om at foreslått tillegg til startavgiften langt fra er høyt nok til å begrense omfanget av nattflyging. Vi antar at et flyselskap i utgangspunktet vil unngå å lande/ta av om natta fordi dette er en betydelig ulempe for passasjerene. Hvis flyselskapene likevel ønsker å trafikere Gardermoen nattetid, trengs antakelig en mye høyere avgift for å få dem til å endre atferd.

Som nevnt er forbud mot nattflyging ett av kravene i Friends of the Earth Europas kampanje, Right Price for Air Travel. Såvidt vi kjenner til har EU kommisjonen også arbeidet med et slikt forbud uten at dette har munnet ut i noe konkret forslag. Uansett hvilken avgift Samferdselsdepartementet vedtar, må utviklingen følges nøye. Som ledd i sin miljørapportering må Luftfartsverket årlig rapportere omfang av nattflyging og vurdere behovet for justering av tilleggsavgiften.

Til slutt i denne omtalen av støykonsekvensene vil vi nevne at Gardermoprojektet har bidratt med litt nybrottsarbeid når det gjelder støy i friluftslivsområder. Flytting til Gardermoen betyr flere overflyginger over viktige rekreasjonsområder i Marka, spesielt Romeriksåsen. Ved overflyging vil støyen overgå 65 dBA. En normal samtale kan ikke føres over 70 dBA og i et stille område vil opplevelsen av ro bli fullstendig ødelagt. Rent intuitivt må vi anta at vi reagerer annerledes på støy når vi er på tur i Marka enn når vi oppholder oss i andre områder. Men vi vet svært lite om dette og mangler blant annet dose-respons kurver for støy i friluftsområder.

Naturvernforbundet har forsøkt å belyse støyproblemer i natur- og friluftsområder i et eget fagnotat, "Stillhet i naturen - en naturkvalitet å verne om!".

#### **4.3 Itjånå som kjem tå seg sjøl**

**Som nevnt er det langt mellom de gode eksemplene på miljøeffektive løsninger på Gardermoen. Ett av de positive unntakene er at flyplassen har fått en energiløsning som viser vei. At den nye hovedflyplassen delvis skal forsynes med bioenergi kom imidlertid ikke av seg selv, men etter politisk press fra Stortinget. I dette tilfellet viste enkelte av våre folkevalgte at det nytter å sende signaler om valg av gode løsninger. Det er oppsiktsvekkende at det også var behov for politisk press for å sikre oppfølging av Stortingets forutsetning om at flydrivstoffet skulle fraktes på skinner.**

I nasjonal sammenheng har en lenge pekt på behovet for å redusere avhengigheten av vannkraft og fossile brensler. Men når det gjaldt energiforsyning, var OSL i utgangspunktet ikke villig til å følge opp sin ambisjon om å bli et miljøpolitisk utstillingsvindu. Det måtte presses politisk før utbygger valgte en bærekraftig løsning ved å dekke sitt store varmebehov med jordvarme og bioenergi.

Spørsmålet om transport av drivstoff til flyplassen viste at selv miljøforutsetningene fra St prp nr 90 var lite verdt når de kom i konflikt med økonomiske hensyn. I St. prp. nr. 90 heter det: *«Drivstoff til flyplassen forutsettes transportert med jernbane, hovedsakelig om natten. Tankbiltransport er forutsatt som reservesystem (s 21).*

Begrunnelsen for å transportere drivstoffet på jernbanen var den miljømessige gevinsten en oppnådde ved å unngå tankbiler som kjørte på E6 fra tankanlegget på Sjursøya til Gardermoen.

Langt ute i prosessen kom spørsmålet plutselig opp på nytt. Fra å være en udiskutabel premiss uttalte Kjell Opseth plutselig at det var opp til oljeselskapene å velge om de foretrakk å transportere drivstoffet på tankbil eller jernbane. For oljeselskapene er valget selvsagt et spørsmål om kostnader og det billigste alternativet ville være å foretrekke. At det var besluttet gjennom stortingsvedtaket var tilsynelatende mindre relevant.

Selv ville Kjell Opseth ikke kommentere prosessen utover at det var oljeselskapene som avgjorde. Flere innslag i Dagsnytt satte søkelys på saken, og oljeselskapene besluttet til slutt å la drivstoffet gå på jernbane.

Denne saken viser noe av det som har vært gjennomgående for miljømålene knyttet til hovedflyplassen. Miljøpremissene og -målene har i liten grad blitt betraktet som absolutte føringer, og ingen ser ut til å ha lagt særlig prestisje i dem. Valg av konkrete løsninger overlates ofte til enkeltaktører som er opptatt av helt andre forhold enn prosjektets overordnede miljømål, selv når disse er politisk forankret.

## **5. GARDERMOBANEN - MILJØALIBIET SOM SPRANG LEKK**

**Når det gjelder energibruk og utslipp, er tog et svært effektivt og miljøvennlig transportalternativ på strekninger med stort trafikkgrunnlag. Men historien om planlegging og utbygging av Gardermobanen viser at det langt fra er "irrigrønt" alt som går på skinner. Utbygging av Gardermobanen har medført mange betydelige konflikter med viktige miljøhensyn knyttet til arealbruk/jordvern, støy og skader på økosystemer i Østmarka. Prosjektet har forhåpentlig gitt mye nyttig lærdom for framtidige jernbaneprosjekter. For det bør fortsatt bygges mer jernbane i deler av Norge, både utfra miljø- og effektivitetshensyn.**

## 5.1 Jernbanestøy i Lillestrøm

Arbeidet med reguleringsplan for Gardermobanen gjennom Lillestrøm utviklet seg til en opphetet debatt om krav til støytiltak. NSB-Gardermobanen gikk inn for trase i dagen med støyskjerming, mens kommunen og beboerne ville ha Flytoget i tunnel. Signalene om statlig regulering kom raskt. Dersom kommunen ikke valgte det alternativet som NSB-Gardermobanen ville, kunne staten bli nødt til å vedta statlig reguleringsplan. Hovedargumentene for å sette kommunens planmyndighet til side var «offentlige hensyn» og «nasjonale interesser». På den måten kunne staten ved Samferdselsdepartementet gå utenom vanlige demokratiske spilleregler for å ivareta hensyn til økonomi og framdrift.

I ettertid kan man spørre seg hvordan dette skjedde. Det var kanskje tidspunktet for å true med bruk av statlig regulering som først og fremst vakte harme. Uttalelsene fra Samferdselsdepartementet virket på kommunene som en maktdemonstrasjon mer enn en ivaretagelse av såkalte nasjonale hensyn. At saksbehandlingen hadde stoppet opp var *ikke* tilfelle i Lillestrøm. I Lillestrøm kom signalet om statlig regulering før kommunestyret hadde fattet sitt vedtak.

Kunne man ha unngått følelsen av overtramp om hele jernbanen hadde vært statlig regulert fra begynnelsen av? I motsetning til jernbanen var den statlige reguleringsplanen for selve flyplassen langt mindre konfliktfylt. Allerede fra begynnelsen av var det klart at staten ville gå inn og regulere selve hovedflyplassen.

Konflikten rundt Gardermobanen gjennom Lillestrøm er interessant fordi den kan brukes til å belyse mer prinsipielle sider ved norsk samferdselspolitikk. Lokalpolitikerne kjempet lenge for at jernbanen gjennom Lillestrøm skulle legges i tunnel. Dette var det full enighet om i Skedsmo kommunestyre og Akershus fylkesting. NSB-Gardermobanen krevde på sin side at høyhastighetsbanen ble lagt i åpen daglinje gjennom Lillestrøm. For NSB-Gardermobanen var en tunnelløsning imidlertid altfor dyrt. Selv med en tenkt gavepakke ville ikke midlene blitt brukt til støydempende tunnel, ble det sagt. Man foretrakk heller å innløse de boligene som ble mest berørt av støy fra banen. Ifølge NSB-Gardermobanen ville det koste langt mer enn det smakte å bruke 200 millioner kroner på en nedsenket tunnel.

Vi er enig i at 200 millioner er en betydelig sum. Vurderingen av hvor mye 200 millioner egentlig er, ser likevel ut til å variere fra sak til sak i Samferdselsdepartementet. «Den lille forskjellen» illustreres godt i valget mellom tunnel i Lillestrøm og den nye stamvegen Oslo - Bergen. I juni 1992 fikk samferdselsministeren med seg flertallet på Stortinget på at denne stamvegen skulle gå via Lærdal i Opseths hjemfylke. Det forelå den gang to ulike alternativer og striden blant de folkevalgte var stor.

På Opseths anbefaling valgte Stortinget en betydelig lengre og dyrere trase som ville gi økt sikkerhet mot stenging om vinteren. Sommeren 1995 kom det frem at stamvegen mellom Oslo og Bergen foreløpig ville bli ca. 200 millioner kroner dyrere enn beregnet. Avisene slo dette opp som en kraftig budsjettoverskridelse. At en lenge før byggestart tøyde budsjettet så kraftig, utløste ingen reaksjon fra samferdselsministerens side.

Opseth syntes en budsjettsprikk på 200 millioner absolutt ikke var avskrekkende. Det er ingen dramatik i en slik overskridelse, sa Opseth. Snarere tvert imot, en slik sprikk er helt naturlig og rimelig. At det i løpet av prosjekteringen kommer inn momenter man ikke har tatt hensyn til eller visst om i den første planfasen, må man regne med.

Å regne med beboerne på Lillestrøm var imidlertid noe helt annet. Her mente både NSB-Gardermobanen og samferdselsministeren at det ikke kom på tale å legge jernbanen i tunnel der den passerer flere hundre familier. Vi leter forgjeves etter en konsekvent politikk som kan forklare utfallet i disse to sakene. Det er tankevekkende at man så det som uforsvarlig å bruke 200 millioner på tunnel gjennom Lillestrøm til vern av beboere og nærmiljøet, mens Opseth karakteriserte den samme summen som en udramatisk overskridelse av budsjettet for tunnelen Lærdal-Aurland.

Det tar tid å finne frem til gode miljøløsninger. For flere av reguleringsplanene hadde NSB-Gardermobanen ikke tid til å avvente kommunenes fremdrift og politiske behandling. Når det har kommet krav om grundigere utredninger eller mer informasjon før en beslutning har blitt fattet, har miljøhensynet tapt. Når utbyggerne har søkt om forurensningstillatelser har flere blitt gitt midlertidig fordi man ikke har hatt tid til å behandle ferdig spørsmålet om endelig tillatelse. Når kommunene på Romerike har behandlet planer som berører dem, har tidsfristen i flere tilfeller vært så stram at de har blitt betalt av utbyggerne for å få opp tempoet. Høringsrunder der offentligheten skal få uttale seg har blitt lagt til fellesferien for å holde riktig tempo.

Til sammen har dette i løpet av utbyggingsperioden skapt en tvangssituasjon fordi det allerede planlagte eller ønskelige valget fra utbyggers side har hvilt over hele beslutningsprosessen.

## 5.2 Arealkonflikter - samlokalisering av jernbanetraseene

**Arbeidet med Gardermobanen ble ikke bare en konflikt om antall støyutsatte eller om det skulle bygges tunnel i Lillestrøm eller ei. Det var dette som kom flest for øre, men en annen og like viktig konflikt stod om arealbruk, spesielt spørsmålet om samlokalisering av Gardermobanen og den gamle Hovedbanen. Denne saken avslørte tildels stort sprik mellom statens overordnede mål for bærekraftig areal- og transportplanlegging og praktisk politikk i en stor utbygging med staten som byggherre.**

Det er et faktum at selve Gardermoutbyggingen har beslaglagt store arealer dyrka og dyrkbar mark og natur. Framtida vil vise om spådommene om stort arealforbruk til bolig- og næringsutbygging vil gå i oppfyllelse. For kommunene på Romerike blir balansen mellom utbygging og vern ekstra viktig når presset på landbruk, grøntstruktur og friluftsområder øker. Man planla ut fra forutsetningen om at Romerikskommunene ville oppleve et sterkt utbyggingspress - kanskje det sterkeste i hele landet. Oppgaven var å balansere utbyggingen og tillempe arealbehovet, slik at en unngår inngrep der det er mulig.

For å takle de forventede arealkonfliktene utarbeidet Miljøverndepartementet egne Rikspolitiske retningslinjer (RPR) i forbindelse med Gardermoutbyggingen. Hensikten med disse har vært å styre planarbeidet gjennom hele utbyggingsprosessen for å ivareta bl.a. natur- og miljøinteressene. Retningslinjene er et samordnet dokument fra regjeringen som skal forplikte hele staten. Brudd på retningslinjene kan medføre innsigelser fra statlige etater eller fylkesnivå. I RPR for Gardermoutbyggingen heter det:

*«Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. En må søke å samle naturinngrepene mest mulig».*

Miljøverndepartementet har også utarbeidet generelle rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging som gjelder hele Norge. Disse ble vedtatt etter langvarig dragkamp i 1993 og er ment å være grunnmuren for fremtidens planlegging, slik at arealbruk og transportbehov samordnes på en mest mulig miljøvennlig måte. Her heter det:

*«Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal skje slik at en i størst mulig grad unngår å belaste produktive landbruksarealer og skade på miljøet og folks helse.»*

Men hvor sterkt har disse RPRene stått når de har kommet i konflikt med den statlige utbyggeren NSB-Gardermobanen? På parsellene Leirsund - Kløfta og Kløfta - Kverndalen fremmet Gardermobanen reguleringsplaner basert på separate traseer for den nye høyhastighetsbanen og eksisterende Hovedbane. De berørte Romerikskommunene (Sørum og Ullensaker), Akershus fylkeskommune og fylkesmann Kåre Willoch gikk inn for samlokalisering på begge parsellene.

For å stå på faglig trygg grunn fikk kommunene Ullensaker og Sørum utarbeidet egne planer for jernbanetraseen. Det samme konsulentfirmaet som ble brukt av NSB-Gardermobanen utarbeidet alternative reguleringsplaner basert på samlokalisering av de to banene. Planene var helt sammenlignbare med NSB-Gardermobanens egen plan. Kommunene fikk til og med en god slump penger av NSB-Gardermobanen for å fremskynde arbeidet.

Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen uttalte seg mot samlokalisering mellom Leirsund og Kløfta på grunn av store inngrep i det verneverdige ravinlandskapet og fordi løsningen forutsatte en helt ny stasjon mellom to eksisterende stasjoner i etablerte tettsteder. For den andre parsellen støttet vi samlokalisering fordi dette ville spare verdifulle arealer og redusere problemer med jernbanestøy i Kløfta.

Men også på parsellen Kløfta - Kverndalen overkjørte Miljøverndepartementet kommunens plan selv om den var i tråd med de nevnte RPRene som oppfordrer til samlokalisering for å begrense inngrepene.

### 5.3 Lekkasjene i Romeriksporten

*Bygging av en 14 km lang tunnel, hvorav 3,5 km under Østmarka, ble vurdert som en nærmest optimal løsning med hensyn på miljø. Løsningen var så uproblematisk at det ikke ble fremmet egne planer for offentlig behandling på denne strekningen. Men Romeriksporten utviklet seg til et mareritt for Gardermobanen AS både når det gjaldt kostnader, framdrift og ikke minst miljøskader.*

*Mens planlegging og bygging av Romeriksporten granskes av utallige eksperter, spør man seg hvordan en slik skandale kunne skje i "tunnellandet" Norge. Den endelige regningen for tetting av Romeriksporten kom opp i svimlende 1,3 milliarder kroner. Likevel klarte man ikke de opprinnelige kravene fra NVE og må delvis basere seg på pumping for å opprettholde vannstanden i spesielt tørre perioder.*

En rekke av de forholdene som omtales i kap 5.3 bør granskes nærmere i den åpne høringen i Stortinget i januar 2000. Denne høringen må ikke bli en ren jakt på synderbukker i etterpåklokskapens lys. Komiteen må også se framover og vurdere behovet for endring av lovverk og ulike myndigheters ansvarsområde.

### 5.3.1

### Bakgrunn

Allerede høsten 1995 skrev enkelte aviser om at omfattende lekkasjer i Romeriksporten (tunnelen under Østmarka) medførte økte kostnader og problemer med framdriften for Gardermobanen. I februar 1997 slo Østmarka Jeger- og fiskerforening alarm om at vannstanden i Nordre Puttjern hadde sunket dramatisk. Gardermobanen AS avviste til å begynne med at dette hadde noen sammenheng med tunnelarbeidene. Men selskapet ble drevet fra skanse til skanse og måtte til slutt erkjenne at store områder i Østmarka var påvirket av lekkasjene i Romeriksporten.

Gardermobanen nedsatte en prosjektgruppe som skulle utrede tiltak for å redde de to Puttjernene. Miljøinteressene har vært representert ved Østmarkas Venner, Oslo og omegn Friluftsråd og Oslomarkas fiskeadministrasjon.

Det siste halvannet året før åpning av flyplassen 8. oktober 1998 dreide det meste seg om lekkasjene i Romeriksporten. En kombinasjon av hastverk og dårlig fjell med sprekkesoner resulterte i store vannlekkasjer som nesten tømte Nordre Puttjern og senket vannstanden i Lutvann og Søndre Puttjern. I tillegg ble myr- og skogområdene rundt Puttjernene påført store skader.

Som om ikke lekkasjene var nok, kom det for en dag at det var brukt store mengder av tettingsmidlet Rhoca-Gil som inneholdt helsefarlige og giftige (kreftframkallende og mutagene) forbindelser. Utslipp av Rhoca-Gil fra tetting i en svensk jernbanetunnel hadde forgiftet kyr og oppdrettsfisk. Prøver av avløpsvannet i tunnelen viste imidlertid at innholdet av de farligste forbindelsene var lavere enn EUs grenseverdier. Fylkesmannen ga derfor tillatelse (eller kanskje vi burde si tilgivelse?) for utslipp via Alna til Oslofjorden.

I tillegg til senking av vannstanden i vernede vassdrag i Østmarka, ødelagte myr- og skogarealer og utslipp av tettemidler var tunnelarbeidere utsatt for helsefare under tettingen. På grunn av en feil i det norske produktdatabladet for Rhoca-Gil, brukte de ansatte ikke nødvendig sikkerhetsutstyr.

Lekkasjene i Romeriksporten som av de fleste omtales som en skandale, utløste frenetisk aktivitet hos en lang rekke offentlige instanser. NVE måtte gi tillatelse til midlertidig senking av grunnvannstanden og stille krav til maksimal lekkasje under Puttjernene og Lutvann. Fylkesmannen ga utslippstillatelse for tettingsarbeidene, mens SFT forberedte forbud mot all bruk av Rhoca-Gil og startet kartlegging av bruk av kjemiske tettingsmidler. Saken utløste også et ras av politianmeldelser fra diverse miljøorganisasjoner, og Økokrim ila bøter til NSB Gardermobanen pluss produsent og importør av Rhoca-Gil. Romeriksporten har også avslørt mangler i dagens lovverk og kontrollsystemer etter forurensnings- og produktkontrollen, jf pkt. 5.3.2.

Bygging av høyhastighetsbane til Gardermoen var en svært viktig brikke i lokaliseringsvedtaket. Uten Gardermobanen som etter forutsetningen skulle ta hele 42% av de reisende til den nye flyplassen, hadde en kraftig økning av vegtrafikken gjennom Oslo sannsynligvis satt en stopper for lokalisering på Gardermoen. Denne koplingen la antakelig et sterkt press på miljøene som utredet Gardermobanen. Både kostnader og tidsrammen for selve byggingen måtte holdes så lavt som overhodet mulig. I ettertid peker urealistisk krav til framdrift seg ut som den kanskje viktigste årsaken til problemene i Romeriksporten. Det var nærmest en premiss at Gardermobanen skulle stå ferdig samtidig med flyplassen som måtte bygges så raskt som mulig siden Fornebu var sprengt. Satt på spissen var det aldri noen som spurte hvor lang tid man trengte for å bygge den nye jernbanen. Knappe tidsfrister tvang NSB-Gardermobanen og entreprenørene til å sprengte først og tette etterpå, mens alle lærebøker i tunneldrift anbefaler motsatt rekkefølge.

### 5.3.2

### Hva kan vi lære av fadesen i Romeriksporten?

Lekkasjene i Romeriksporten har én gang for alle lært oss at bygging av tunneler kan gi store miljøskader selv om det forhindrer nedbygging av arealer, skjemmende landskapsinngrep og barrierer. Kvaliteten på den tekniske gjennomføringen vil i stor grad avgjøre om tunnelbygging vil medføre miljøkonsekvenser av betydning.

Det ble ikke fremmet egen reguleringsplan for Romeriksporten. Dette vakte ikke reaksjoner fra Naturvernforbundet eller andre miljø- og friluftsjorganisasjoner selv om manglende reguleringsplan ga offentligheten mindre innsyn og mulighet for medvirkning. Forklaringen er at senking av grunnvann langs tunneltraseer tidligere har vært viet svært lite oppmerksomhet. Det har vært god latin at “tunnel løser alle miljøkonflikter”. Det hører riktignok med til historien at Oslo vann- og avløpsvesen, Hellerud bydel og en grunneier påpekte faren for lekkasje av grunnvann fra Lutvann. Etter et eget møte om dette i mars 1994 konkluderte Fylkesmannen med at dette forholdet ikke var grunn for å endre traseen.

Antakelig kunne lekkasjene og tettekostnadene i Romeriksporten blitt mye mindre hvis det var satt av mer tid og penger til geologiske forundersøkelser. Bedre forundersøkelser ville bl.a. gitt mer realistiske planer for framdriften i prosjektet. For å etterleve urealistiske tidsrammer ble utbygger tvunget til å gamble med tunneldrift i strid med læreboka og eksperimenterere med “kreativ” bruk av tettingsmidler. Som allerede nevnt kan det se ut som om åpningsdatoen for flyplassen har vært den viktigste faktoren for framdriften i bygging av Gardermobanen. I en situasjon der kapasiteten på Fornebu var sprengt var det neppe politisk vilje til å vente på høyhastighetstoget.

Romeriksporten er et eksempel på manglende kvalitetskontroll hos produsent og importør av kjemiske tettingsmidler. Antall kjemiske stoffer som brukes i Norge øker raskt. Det er en forutsetning at produsent og importør har primæransvaret for å informere om produktenes innhold og om regler for bruk og slutt disponering. Forurensningsmyndighetene har begrenset mulighet for å kontrollere om dette produsentansvaret etterlevs i praksis. Av den grunn er det helt avgjørende at denne typen lovbrudd straffes strengt. Det kan diskuteres om det er tilstrekkelig avskrekkende med en bot til bedriften, eller om enkeltpersoner bør idømmes straff.

Gardermobanens opprinnelige utslippstillatelse gjaldt bare for nitrater og partikler, ikke utslipp av stoffer fra tettingsmidler. I ettertid viste det seg at utslippene fra tetting med Rhoca-Gil ikke har gitt varige skader i Alna eller Oslofjorden. Men forurensningsmyndighetene kan kritiseres for at bruk av tettingsmidler ikke var omfattet av den opprinnelige utslippstillatelsen for tunnelarbeidene. Naturvernforbundet støtter prinsippet om at forurenser har primæransvaret for å ha oversikt over og søke om tillatelse for alle typer forurensning fra sin virksomhet. Men vi må samtidig forvente at forurensningsmyndigheten har nødvendig innsikt til å vurdere om søknader omfatter alle relevante utslipp fra ulike typer virksomheter. Det er en grov svikt i forurensningskontrollen at NSB-Gardermobanen fikk utslippstillatelse som ikke omfatter utslipp fra bruk av kjemiske tettingsmidler!

Det kan også stilles spørsmål om NVEs rolle i denne og lignende saker. Som fagmyndighet på vassdrag og grunnvann bør antakelig NVE delta mer aktivt i planlegging av framtidige tunneler. Dagens lovverk begrenser dessuten muligheten for å gripe inn når det oppstår problemer. Ifølge Erling Diesen ønsket NVE å stoppe bygging av tunnelen da konsekvensene for vassdrag i Østmarka ble kjent, men de manglet lovhemmel. Etter Naturvernforbundets mening bør NVE gis et klarere

ansvar i forhold til planlegging etter plan- og bygningsloven. Blant annet trenger NVE lovhjemmel for å gripe inn overfor aktivitet som påvirker grunnvannstand selv om tiltakene ikke berører “vassdraget i dagen”.

Stortinget og diverse departementer har en god del etterarbeid i kjølvanntet av Romeriksporten. For det første er det all grunn til å se nærmere på hvordan og på hvilket grunnlag Stortinget fatter sine vedtak om igangsetting av store investeringsprosjekter. Hvilke spørsmål og hva slags analyser kunne eventuelt forhindre de store lekkasjene med tilhørende kostnadsoverskridelser og forsinkelser? Saken om Romeriksporten har videre avslørt en del svakheter i vassdragslovgivningen og statlig kontroll med produkter og forurensende virksomhet.

### 5.3.3

### Naturvernforbundets rolle i spillet om Romeriksporten

Fra februar 1997 fram til saken eksploderte i mediene høsten etter var det lokale friluftslivsorganisasjoner og Hellerud bydel som jobbet for å få NSB-Gardermobanen til å ta ansvar for skadene i Østmarka. I september/oktober sto med ett alle miljøorganisasjonene i kø for å stille krav om tetting og å anmelde de ansvarlige. Fra enkelte hold ble Naturvernforbundet kritisert for å stå i køen blant de “etteranmeldte”. Noen tolket vår lave profil første halvår 1997 som et utslag av at vi gjennom Samferdselsprosjekt Gardermoen var blitt gisler for utbyggerne som finansierte prosjektet. Det kan derfor være grunn til å dvele litt ved Naturvernforbundets rolle i saken.

Først kan det være på sin plass å minne om avgrensningen av vårt Gardermoprojekt. Med begrensede ressurser var prosjektet avgrenset til å følge utbyggingsprosjektene til og med vedtatt reguleringsplan. Som nevnt ble det ikke fremmet egen reguleringsplan for Romeriksporten. Konsekvensen var at Romeriksporten i liten grad hadde vært noe tema for Naturvernforbundets prosjekt. Uansett ville det ligget utenfor mandatet for prosjektet å følge opp den faktiske gjennomføringen av selve utbyggingen.

Naturlig nok ble de første symptomene på de alvorlige lekkasjene oppdaget av lokale brukere av Østmarka. I februar ble vi kontaktet et par ganger pr. telefon av en person fra De Grønne i Oslo med forespørsel om deltakelse på møte/befaring om mulig lekkasje fra nordre Puttjern. På grunn av kort varsel var det vanskelig å prioritere disse forespørselene. Saken om Romeriksporten begynte dessuten å rulle på et maksimalt uheldig tidspunkt for oss med en ny prosjektleder som knapt hadde satt seg ned i stolen. Videre fikk vi inntrykk av at lokale organisasjoner som jobbet spesielt med Østmarka-saker, allerede fulgte opp saken. I ettertid er det lett å se at Naturvernforbundet helt fra start burde brukt muligheten til samarbeid med lokale organisasjoner i en potensielt viktig miljøsak.

I møte med deler av styringsgruppa for Naturvernforbundets Gardermoen-prosjekt våren 1997 ble Puttjern-saken diskutert som én av en rekke aktuelle saker for oppfølging. Konklusjonen i møtet var at dette var en Marka-sak som burde håndteres av Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA). Dette vedtaket ble muligens ikke skikkelig viderefremmet til ledelsen i NOA.

Vår passivitet i sakens startfase kan til en viss grad forklare at Naturvernforbundet ikke ble trukket inn i prosjektgruppa for Puttjern. På den annen side ville det ikke vært unaturlig hvis Gardermobanen hadde tatt oss med siden vi allerede samarbeidet gjennom Samferdselsprosjekt Gardermoen. Både generalsekretær og prosjektleder ba ved flere anledninger om en plass i prosjektgruppa, men ifølge Gardermobanen var dette vanskelig i forhold til resten av gruppa. På utsiden av prosjektgruppa fikk vi vesentlig dårligere informasjon enn “insiderne”. I tillegg har det

vært tyngre å samarbeide med andre gode krefter som har jobbet for utbedring av miljøskadene i Østmarka. Gjennom Gardermobanens kontaktgruppe miljø har vi blitt orientert om utviklingen og arbeidet i prosjektgruppa, men informasjonen har nødvendigvis kommet for seint til å kunne brukes som grunnlag for å delta som aktiv aktør i saken. Generalsekretær Terje Kronen deltok i et uavhengig fagråd nedsatt av Gardermobanen. Rådet skulle gi miljøfaglige råd til Gardermobanen, men var samtidig uavhengig og gikk ut med egne innspill i det offentlige debatten rundt Romeriksporten.

I saken rundt Romeriksporten, som i de fleste andre tilfeller, er Naturvernforbundet avhengig av mediene for å drive påvirkning av opinion og beslutningstakere. Takket være sitt aktive arbeid gjennom første halvår 1997 "eide" på mange måter Østmarkas Venner ved Steinar Saghaug saken da den "tok av" på høsten. Det skulle også bare mangle!.. Mye takket være vår mediefokuserte leder Heidi Sørensen var vi interessante i debatten om de store linjene like etter at Romeriksporten ble en nasjonal sak. Men i den mer detaljerte fra dag til dag debatten ble vi oppfattet som mer perifere. Som nevnt hadde vi et betydelig handikap som outsiders i forhold til de tre organisasjonene i Puttjerngruppa. Vi forsøkte å etablere best mulig kontakt med de tre organisasjonene uten helt å lykkes.

Fra september 1997 ble saken mye mer kompleks samtidig som den fikk et videre perspektiv, bl.a. fordi den kunne bety forsinkelse av prosjektet. Naturvernforbundet stilte prinsipielle krav om å gjenopprette grunnvannstand og vannkvalitet i Østmarka samtidig krevde vi at målet om minst 50% kollektivandel til Gardermoen måtte oppfylles fra dag 1. Siden september 1997 har Naturvernforbundet brukt relativt mye tid på Romeriksporten, men av årsaker som er nevnt ovenfor har vi vært lite synlige i mediene. Norges Naturvernforbund sentralt har fulgt opp saken gjennom brev og uttalelser til departement og Storting og avgitt høringsuttalelser om grunnvannssenkning og utslipp. NOA har også fulgt opp saken i forhold til hogstplaner og med politianmeldelse av mangelfull tetting.

Naturvernforbundet har valgt å konsentrere oss om krav for å redde berørte tjern og vassdrag i Østmarka og om kravet om permanent tetting av tunnelen. Vi har gått mot kunstige pumpeløsninger for å gjenopprette normal grunnvannstand. Samtidig har vi lagt lite vekt på forurensning siden målingene indikerte at dette var et ubetydelig problem.

Vår "eksklusive" nisje i debatten om Romeriksporten har vært hvordan vi kunne unngå uakseptabel økning av vegtrafikken etter åpning av hovedflyplassen på Gardermoen. Midlertidige løsninger før åpning av Romeriksporten måtte ikke gjøre det vanskeligere for Gardermobanen å nå målet om å erobre 50% av de reisende til flyplassen relativt raskt etter oppstart. Dette måtte ikke skje ved at vi slo av på kravene til miljøtilstanden i Østmarka. Både stat, kommune og fylkeskommune måtte bygge opp under Gardermobanen som ryggraden i tilbringersystemet. Det måtte ikke igangsettes permanente tiltak som la til rette for mer vegtrafikk. Kommuner og fylkeskommune måtte bruke arealplanlegging og parkering aktivt for å begrense biltrafikken. Samtidig burde staten bidra med betydelig sanering av NSB Gardermobanens gjeld når selskapets økonomi skal vurderes våren 2000. Så langt har vi savnet én instans som tar et overordnet ansvar for at det ambisiøse kollektivmålet faktisk nås, jf kap. 6.

## **6. AMBISIØST KOLLEKTIVMÅL FOR TILBRINGERSYSTEMET**

**Stortinget hadde i realiteten lagt som en sentral premiss at det skulle settes Europa-rekord for kollektivandel i tilbringertrafikken til en flyplass. Men forutsetningen for å lykkes er at mange aktører samordner sine tiltak. Men i dag mangler vi én instans med overordnet ansvar for å ivareta kollektivmålet i Stortingets Gardermø-vedtak. I realiteten er ansvaret for å nå Stortingets mål for kollektivandel pulverisert mellom Gardermobanen, NSB, en rekke busselskaper, fylkeskommunen og kommunene i korridoren Asker-Gardermoen.**

I stortingsdebatten før vedtaket om utbygging av Gardermoen var det som nevnt stor oppmerksomhet knyttet til trafikkøkningen gjennom Oslo og miljøkonsekvensene av denne. Gardermoen-tilhengernes løsning var å bygge en høyhastighetsbane til den nye flyplassen. Gardermobanen skulle være ryggraden i et kollektivsystem som ifølge St prp nr 90 skulle sikre “en så høy kollektivandel som mulig og over 50 prosent”.

Når skaden først var skjedd og flyplassen vedtatt utbygd, betraktet Naturvernforbundet Gardermobanen som et godt prosjekt. Ikke bare for trafikken til flyplassen, men også for kollektivtrafikken i hele Oslo-regionen.

*Kapasitet i vegnettet* og tilbudet av parkeringsplasser på og ved den nye flyplassen er to faktorer som i stor grad påvirker transportmiddelfordelingen til Gardermoen. Investeringene i vegnettet har vært vesentlig mindre omfattende enn utbygging av selve flyplassen og Gardermobanen. Inngrepene i jomfruelig terreng har vært relativt beskjedne. I sum betyr dette at Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen har brukt relativt lite krefter på vegdelen av utbyggingsprosjektet.

Ett unntak er Rv 35 mellom Hadeland og Gardermoen der vårt lokallag Naturvernforbundet i Lunner sammen med 15 andre organisasjoner har arbeidet svært aktivt for lang tunnel gjennom et attraktivt natur- og friluftsområde på parsellen Grualia - Akershus grense. Lokalt ble det samlet inn over 200.000 kroner til utredning av lang tunnel. På bakgrunn av denne utredningen omgjorde kommunestyret sin opprinnelige beslutning og vedtok reguleringsplan med lang tunnel. Men deretter gikk det som det oftest gjør. Vegkontoret fremmet innsigelse mot planen som ble tatt til følge av Miljøverndepartementet til tross for sterke protester fra Naturvernforbundet med flere. Og da Lunner kommune ikke ville omgjøre sitt vedtak om lang tunnel, ble tunnelen forkortet gjennom statlig reguleringsplan. I dette tilfellet ventet i hvert fall staten på at den lokale planprosessen ble fullført. Men på bakgrunn av det sterke lokale engasjementet burde kanskje Venstre-statsrådene i Samferdsels- og Miljøverndepartementene gitt kommunen medhold i god Lokal Agenda 21 ånd. Mye av merkostnadene ville jo uansett ha blitt betalt av brukerne siden vegen skal finansieres med bompenger.

Ifølge undersøkelser fra TØI er sikker tilgang på *parkering* til akseptabel pris den klart viktigste enkeltfaktoren for folks valg av transportmiddel. Med andre ord gir mange p-plasser stor biltrafikk. Av den grunn er det svært uheldig at det ikke finnes noen overordnet plan for parkeringstilbudet innenfor og utenfor gjerdet på Gardermoen og på stasjonene langs jernbanen. Det er svært dårlig samordning mellom ulike aktørers tilbud av parkeringskapasitet. OSL har pr i dag bygd 9.500 permanente p-plasser (hvorav 2.000 for ansatte), men med hjemmel i reguleringsplanen kan de bygge 4.500 plasser til hvis de finner det lønnsomt. Hvis OSL utnytter denne muligheten, vil det (avhengig av prising) antakelig få stor betydning for kollektivtrafikken. Naturvernforbundet har i flere sammenhenger etterlyst en overordnet parkeringspolitikk som håndheves av én instans. Fylkeskommunen peker seg ut som den mest naturlige i en slik rolle, både i forhold til parkering og samlet bruk av virkemidler for å legge til rette for høy kollektivandel.

I kjølvannet av problemene i Romeriksporten ble det nytt press for utbygging av mer kapasitet for biltrafikk i form av nye felt på E6 og flere p-plasser. Naturvernforbundet var i denne perioden bortimot alene om å understreke betydningen av å unngå krisetiltak som ville bidra til å undergrave Flytogets muligheter i markedet. Mens de fleste tilnærmet utelukkende var opptatt av miljøskadene i Østmarka og mulige helse- og miljøskader av bruk av tettingsmidler, argumenterte vi i tillegg mot alle tiltak som kunne redusere kollektivandelen etter at Flytoget var på skinnene gjennom Romeriksporten.

I avisinnlegg og overfor Stortingets samferdselskomite påpekte vi behovet for at alle aktører nå måtte gå sammen for å sikre størst mulig nytte av milliardinvesteringen i høyhastighetsbanen. Overfor Stortinget understreket vi at Gardermobanens gjeld måtte reduseres for å gi selskapet kostnader det kunne leve med uten å prise seg ut av markedet.

Behovet for å sanere gjeld ble forsterket av at Samferdselsdepartementet praktiserte fullstendig frislipp når det gjaldt konsesjoner til bussdrift. Vi er enig i at bussene er et nyttig supplement til Flytoget. Men det blir håpløst for Gardermobanen å konkurrere når de skal dekke alle faste kostnader knyttet til bygging av selve banen, mens bussene kompenseres for dieselavgiften som uansett bare er ment dekke de bruksavhengige kostnadene. Vi presiserer for sikkerhets skyld at vi er for at bussene bør kompenseres for dieselavgiften for ikke å svekkes i konkurransen med personbilene. Dagens skeivhet i konkurransen Flytog - buss må løses ved sanering av Gardermobanens gjeld.

Til tider var debatten så negativ til Gardermobanen at det kunne virke som om man diskuterte om Gardermobanen overhode skulle bygges. Vi poengterte at Gardermobanen var kommet for å bli. Nå var utfordringen å få mest mulig valuta for pengene i form av transport og miljø.

## 7. DIVERSE MILJØSAKER

Kapitlene 4 - 6 foran omtaler relativt grundig de viktigste sakene som Naturvernforbundet har engasjert seg i gjennom Samferdselsprosjekt Gardermoen. I dette kapitlet gir vi en kort oversikt over andre saker som har stått på dagsorden for prosjektet. Vi nøyer oss med noen stikkord som antyder substansen i de aktuelle miljøutfordringene og Naturvernforbundets synspunkter i disse sakene. I tillegg inneholder lista over høringsuttalelser en del saker som ikke er nærmere omtalt i denne sluttrapporten, jf vedlegg I.

### 7.1 Regional utvikling på Romerike - kommuneplaner

Både Ullensaker og Nannestad utarbeidet/reviderte midt på 90-tallet sine kommuneplaner. Naturlig nok ga den kommende hovedflyplassen forventninger om betydelig press for utbygging av boliger og næring.

I våre uttalelser til planforslagene påpekte vi at anslagene for *vekst i befolkning og arbeidsplasser* antakelig var en del for høye. Mange drømte om den samme utvikling som Asker og Bærum hadde opplevd med Fornebu som "motor". Vi støttet derimot Ullensakers tilrettelegging for konsentrert næringsutbygging i Gardermoen Næringspark. Dessuten etterlyste vi klarere signaler om at økt utbyggingspress måtte møtes med tettere utbygging enn tidligere. Ett år etter åpning av flyplassen ser det ut til at prosjektet har gitt relativt få etableringer på Øvre Romerike, mens presset er større i aksene mellom Oslo og Lillestrøm.

Bygging av *kjøpesentre* har vært gjenstand for spesiell oppmerksomhet som tema i diskusjonen om bærekraftig regional utvikling. Omfattende utbygging av bilbaserte kjøpesentre de siste par tiårene har bidratt til et stadig mer bilavhengig samfunn, og at de gamle by- og tettstedssentrene har mistet omsetning og handel. Denne utviklingen er klart i strid med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Man kan godt stille seg kritisk til nye kjøpesentre, men det kan lett bli med gode ønsker når utbyggere som Steen og Strøm eller Olav Thon lokker med ekstra inntekter til Romerikskommunene.

En fornuftig utvikling av det regionale handelstilbudet krever samordning på “overkommunalt” nivå. Her mener vi fylkeskommunen må ta et betydelig større ansvar og bruke makt og myndighet når det er nødvendig. Alternativet til regional styring er ikke kommunalt selvstyre, men utbyggerstyre. I regi av Akershus fylkeskommune ble det i 1994 etablert et eget råd, Romerike regionråd, som blant annet skal samordne kommunenes arealplaner. Regionrådet mangler imidlertid myndighet til å vedta og håndheve regionale rammer for effektive areal- og transportløsninger. Man er avhengig av at alle kommunene er enige om rammene og står fast ved dem når store utbyggere ankommer med sine kjøpesenter-planer. Bryter en kommune ut og tilbyr billige arealer langs E6, vil de andre følge etter fordi de føler seg tvunget. Lenken er dermed ikke sterkere enn det svakeste ledd. For å sitere en ordfører i regionrådet da spørsmålet om etablering av et kjøpesenter var oppe til debatt:

*«Prinsippet om å unngå motorveietableringer er bra, det passer bare ikke i vår kommune.»*  
(Romerikes blad, desember 1994).

Presset for etablering av stadig nye eksterne kjøpesentre har heldigvis avtatt. Ikke som følge av sterkere regional styring av overordnet arealbruksmønster og transportsystem, men fordi miljøvernministeren har grepet inn på oppfordring fra Stortinget. For tiden er det våpenhvile i “kjøpesenter-krigen”. Årsaken er et midlertidig forbud mot etablering av nye og utvidelse av eksisterende kjøpesentre utenfor byer og tettsteder.

## 7.2 Etterbruk av Fornebu

Sammen med lokallaget i Bærum og fylkeslaget NOA har Naturvernforbundets Gardermoprojekt deltatt i den såkalte Komite for etterbruk av Fornebu (KEF). Naturvernforbundet i Bærum har vært Naturvernforbundets ankermann i prosessen rundt planleggingen av etterbruken på Fornebu. KEF besto forøvrig av Norsk Ornitologisk Forening, regionale friluftslivsorganisasjoner og berørte velforeninger.

I januar 1996 uttalte både KEF og Naturvernforbundet seg til konsekvensutredningen for etterbruk av Fornebu. Uttalelsen fra KEF fokuserte på hensyn til naturverdier og friluftsområder ved fjorden, mens vår egen uttalelse i tillegg stilte krav til arealutnyttelse og transportsystem i et regionalt perspektiv. Vi krevde videre et program for miljøoppfølging (MOP) for utbyggingen til tross for vår kritikk av MOPene i Gardermoprojektet, jf kap. 3.1.

I vår høringsuttalelse til Kommunedelplan 1 av september 1996 kommenterte vi forhold knyttet til utbyggingsvolum og -tempo, transportsystem, natur- og friluftslivsområder, regional utvikling, energi og avfall. I mars 1998 uttalte vi oss også til melding om banebetjening av Fornebuområdet. Pr i dag (høsten 1999) ser det ut til at den framtidige “Fornebyen” vil få miljøeffektiv

energiforsyning basert på varmepumper med sjøvann som energikilde. Men både utbyggingsvolum og kollektivsystem er fortsatt høyst uklart. Her gjenstår ennå mye tautrekking mellom Bærum kommune, grunneierne (Statsbygg og Oslo kommune) og samferdselsmyndighetene.

### **7.3 Miljøholdninger i NSB-Gardermobanen AS**

Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen gjennomførte våren 1994 en spørreundersøkelse om miljøholdninger og synspunkter på selskapets miljøarbeid blant de ansatte i NSB-Gardermobanen AS. En tilsvarende undersøkelse ble foretatt våren 1998 da NSB-GMB var i ferd med å gå fra utbyggings- og over i driftsfasen. Den sistnevnte undersøkelsen som bl.a. er planlagt brukt i selskapets miljøopplæring, er dokumentert i en rapport fra august 1999.

### **7.4 Sentralrenseanlegg Gardermoen**

Romerike hadde før flyplassvedtaket en rekke mindre og lite effektive renseanlegg. Et sentralrenseanlegg kunne forbedre miljøtilstanden og renseløsningen betraktelig for hele regionen. Naturvernforbundet argumenterte derfor sterkt for å benytte flyplassen til realisering av et høyst påkrevd sentralrenseanlegg for å avlaste det sterkt forurensede Leira-vassdraget. Sentralrenseanlegget ville også imøtekomme fremtidige krav til avløpsløsninger som miljømyndighetene hadde bebudet. I utgangspunktet var det slett ikke enighet om at det skulle bygges et nytt sentralrenseanlegg.

Etter en langvarig dragkamp mellom kommunene Ullensaker og Nannestad om fordeling av nytte og kostnader, vedtok Miljøverndepartementet at det skulle bygges et felles renseanlegg. Som den absolutt største abonnenten var det naturlig at OSL sto for de største investeringene.

En totalvurdering av Leiras situasjon var imidlertid ikke tatt med da Ullensaker sendte sin konsesjonssøknad til SFT. RPR for planlegging i forbindelse med Gardermoen tar opp hensynet til vassdragene sør for flyplassen og her heter det;

*«De vassdrag som er høyt belastet av forurensing, skal sikres mot økt forurensing ved avrenning og ved disponering av avløpsvann i driftsfasen. For anleggsperioden skal forholdene omkring disse vassdrag utredes og eventuelle tiltak for å oppnå akseptable forhold innarbeides».*

Utgangspunktet for ethvert vassdrag i forbindelse med hovedflyplassen var at forurensingssituasjonen ikke skal forverres. Leiras situasjon var i utgangspunktet alvorlig. Fra naturens side er elva sterkt masseførende og i tillegg kommer tilførsel av næringssalter og partikler fra jordbruk og husholdninger. På denne bakgrunn var en totalvurdering av Leiras situasjon etter utbygging svært viktig.

### **7.5 Tunnel gjennom Gamlebyen**

Mens politikerne på Stortinget gjennomgående viste liten interesse for oppfølging av de overordnede miljømålene for hovedflyplassen, satte spørsmålet om tog tunnel i Gamlebyen virkelig fart rikspolitikere. Planene for Gardermobanen gjennom Gamlebyen hadde gått stille gjennom både Oslo kommune og fylkesmannen i Oslo og Akerhus uten vesentlige innvendinger. Men da beboeraksjonen tok affære "oppdaget" Stortinget at det faktisk skulle gå mange flere tog gjennom

den allerede tungt miljøbelastede Gamlebyen. Gamleby-tunnelen ble en fokusert sak i den pågående kommunevalgkampen, og partiene overbød hverandre i løfter om tunnel til beboerne i Gamlebyen.

Naturvernforbundet er helt enig i at trafikkstøy er et betydelig samfunnsproblem som må reduseres. Støytiltak er nødvendig for å oppnå gode og trivelige sentrums- og bomiljø. I forbindelse med åpning av Gardermoen vil antall tog og dermed støynivået øke. Det er derfor helt avgjørende at man gjennomfører tiltak som reduserer støynivået langs jernbanen generelt og i Gamlebyen spesielt.

Men samtidig er det viktig at ressursene til støytiltak brukes der de gir mest nytte for samfunnet. Det betyr at investeringer som gir størst støyreduksjon per krone, må få høyest prioritet. Naturvernforbundet kan ikke se at store investeringer i tunnel gjennom Gamlebyen står i forhold til det samfunnet får igjen i form av redusert støy.

Naturvernforbundet valgte å tolke Stortingets vedtak om å legge jernbanen i tunnel gjennom Gamlebyen som et signal om at man ønsket å øke bevilgningene for å bedre miljøforholdene i bomiljøer plaget av stor trafikk. Dersom det er tilfelle, mente Naturvernforbundet vi kunne fått mye større miljøgevinst ved å bruke den aktuelle summen på andre måter.

Etter et par runder med konsekvensutredninger er tunnel gjennom Gamlebyen i skrivende stund kostnadsberegnet til 4 - 6 milliarder kroner. Med de nye kostnadsanslagene signaliserer mange partier at de neppe vil gå inn for realisering av prosjektet. Uten at dette frafallet fra tidligere løfter vakte særlig debatt i valgkampen høsten 1999.

## **7.6 Behandling av avfall - i utbyggings- og driftsfasen**

En hovedflyplass som ifølge prognosene skal betjene 17 millioner passasjerer i år 2010, vil selvfølgelig produsere enorme mengder avfall. I tillegg forventes etablering av omfattende virksomhet i området rundt flyplassen. Naturvernforbundet har vært opptatt av miljøeffektive avfalls løsninger både i bygge- og driftsfasen. Vi har deltatt i arbeidet i OSLs KUF-renovasjon og har bl.a. formulert våre krav til avfallshåndteringen i egne fagnotater: "Avfall som problem og ressurs" 20.02.94 som fokuserer på avfall under utbygging og "Avfallshåndtering for driftsfasen på Gardermoen" (udatert).

OSL har på mange måter vært en foregangsbedrift når det gjelder miljøvennlig riving. Valg av løsning for driftsfasen vurderer vi som langt mer konvensjonell uten nyskaping for å redusere avfallsmengder og øke andelen gjenvunnet materiale. I motsetning til utslipp til luft og vann kreves ikke offentlig godkjenning av OSLs løsning for avfallshåndtering. OSL har selv vedtatt sin egen avfallsplan datert mai 1998. Det er riktignok inngått en intensjonsavtale mellom OSL og de to vertskommunene, men avtalen legger ikke føringer for miljøkvaliteten i avfallsbehandlingen. Mangelen på offentlig godkjenning gir Naturvernforbundet og andre "outsidere" mindre mulighet til å presse fram miljøeffektive løsninger. Til tross for at vi deltok i OSLs KUF-renovasjon.

## **8. HVA HAR SKJEDD ETTER ÅPNINGEN 8. OKTOBER 1998?**

**Et drøyt års drift med full trafikk på den nye flyplassen har i hovedsak gitt oss dårlige nyheter når det gjelder miljøkonsekvensene. Flytrafikken har nærmest eksplodert. Resultatet er flere tomme flyseter og enda dårligere miljøregnskap for flytransport. OSL har dessuten vist at de ikke har kontroll på forbruk og utslipp av avisingskjemikalier og**

**støybelastningen fra flyene. Den eneste gledelige nyheten er at Flytoget sammen med bussene har “overoppfylt” kollektivmålet på 50%.**

#### *Flytrafikken har eksplodert*

Trafikken på Fornebu hadde i flere år stanget i taket. Denne begrensningen i kapasitet medførte at det ikke skjedde noe særlig da det ble innført fri konkurranse i lufta fra våren 1997. Så da Gardermoen åpnet i oktober 1998, opplevde vi ikke uventet en eksplosjon i flytrafikken til og fra Østlandet. I forhold til trafikken på nedlagte Fornebu økte antall flybevegelser spontant med omkring 25%. Dette hoppet kom på toppen av en stabil passasjervekst på 5 - 6% pr år for den mest forurensende av alle transportformer. Radioens trafikkinformasjon melder stadig om forsinkelser på grunn av “begrensninger for hvor mange fly som kan være i lufta samtidig”.

Den eksplosive trafikkveksten har medført et dramatisk fall i kapasitetsutnyttelsen i flyene, fra et gjennomsnitt på rundt 65 til under 50%. Med andre ord ble flytrafikken enda mer forurensende og seiler opp som en framtidig “klima-versting”. I november 1998 ble det fløyet 760.000 tomme flyseter over Norge. Dette tilsvarer 5 - 6.000 tomme fly pr måned. Reiseselskapet Bridge Scandinavia meldte i august 1999 at de ville tilby billige storbyferier for å fylle opp ledig kapasitet på flyginger mellom Gardermoen og byene London, Paris og Amsterdam, beregnet til 1 million tomme seter pr år. Den meningsløse og svært forurensende overkapasiteten skaper på denne måten nye og unødvendige reiser.

Den voldsomme trafikkveksten har også vakt reaksjoner fra kundene. En storkunde som Norsk Hydro protesterer mot å subsidiere omfattende salg av billigbilletter. Mens Forbrukerrådet klager over omfattende forsinkelser som i realiteten betyr at kundene ikke får det produktet de har betalt for.

Hvordan reagerer myndighetene på denne utviklingen? Utrolig nok beveger Stortinget og Luftfartsverket seg i retning av stadig mindre bærekraftig flytransport. Stortinget er mer bekymret for små selskapers mulighet for å konkurrere med SAS, Braathens og de andre enn miljøkonsekvensene av veksten i flytrafikken. I våres omgjorde Stortinget derfor den tidligere seteavgiften (med betaling for alle seter på hver avgang) til en avgift pr solgt billett. I realiteten betyr dette at Stortinget premierer de mest forurensende flyselskapene. Luftfartsverket planlegger på sin side utbygging av de største flyplassene i takt med forventet vekst istedenfor å innføre tiltak som kan øke utnyttelsen av eksisterende kapasitet.

Det aller siste i denne saken er at nykommeren Color Air har måttet “kaste kortene” og har innstilt alle flyginger. Deretter kunngjorde både Braathens og SAS at de vil kutte betydelig i økningen i innenlands rutetilbud som i stor grad har vært et virkemiddel for å ta knekken på Color Air. Markedet har altså vist at det til en viss grad kan korrigere en vanvittig og svært miljøskadelig utvikling. Men åpningen av Gardermoen har selv etter denne korreksjonen gitt ekstraordinær vekst i flytrafikken. Naturvernforbundet er overbevist om at vi trenger sterkere virkemidler (bl.a. avgifter) hvis flytrafikken skal være forenlig med målet om bærekraftig utvikling.

#### *Problemer med jordrensing og avising*

Fra Stortingets side var beskyttelse av grunnvannsmagasinet under flyplassen en sentral premiss for planlegging, utbygging og drift. Naturvernforbundet påpekte mange alvorlige svakheter i OSLs planer og SFTs utslippstillatelser, jf kap. 4.1.

Den første vinteren med full drift viste med all ønskelig tydelighet at driftsrutinene også var svært mangelfulle. Mediene avslørte vinteren 1999 stort overforbruk av kjemikalier uten at OSL kjente til

dette, og overbelastning av anleggene for jordrensing som medførte utslipp av kjemikalier til grunn og grunnvann. På toppen av det hele ble vannprøver som viste forurensning til grunnvannet, ikke analysert på grunn av juleferie! Naturvernforbundet motsto fristelsen til å kommentere situasjonen med det lite konstruktive “hva sa vi”. Enden på visa ble at SFT måtte politianmelde OSL for brudd på utslippstillatelsen. Sommeren 1999 presenterte OSL investeringsplaner for bedre vinterdrift og søkte om endringer i utslippstillatelsen.

I august 1999 uttalte vi oss svært kritisk til en del av punktene i den nye utslippssøknaden:

- Tillatelsen bør begrense forbruk av kjemikalier pr tidsenhet (f.eks. pr døgn eller uke), ikke som nå sette tak for totalt forbruk gjennom hele sesongen. Etter vår mening er det faktisk belastning som først og fremst avgjør om jordrensingen fungerer som forutsatt.
- Naturvernforbundet kan ikke akseptere en tillatelse som ikke tar stilling til behandling av deler at glykolutslipp (fra såkalt anti-ising ved oppstillingsplassene).

Hvis SFT endrer utslippstillatelsen uten avklaring av hvordan alle utslipp skal renses, gjentar de en av de største svakhetene ved den opprinnelige utslippstillatelsen der en rekke viktige forhold skulle avklares “under marsjen”. Spørsmålet blir nå om SFT fortsatt vil la seg presse av OSL. Naturvernforbundet krevde at SFT avviser anti-ising hvis OSL ikke kan presentere en faglig godt underbygd løsning som med stor sikkerhet ivaretar Stortingets forutsetning om å hindre forurensning av grunnvannet. I mellomtiden må OSL redusere trafikken, i hele vintersesongen eller i perioder med vanskelige værforhold.

#### *Kollektivmålet nådd selv uten Romeriksporten*

På grunn av problemene i og utsatt åpning av Romeriksporten var det stor spenning knyttet til kollektivandelen i tilbringertransporten til Gardermoen. Fra mange hold ble det presset for å legge til rette for økt biltrafikk for å hindre kø, kork og kaos. Men det rekordhøye kollektivmålet ble nådd allerede fra Dag 1. NSB-Gardermobanens “Flytoget rundt tunnelen” med nesten dobbelt så lang reisetid og færre avganger enn forutsatt kapret omkring 40% av trafikken. Det ekstraordinære busstilbudet transporterte 20% av de reisende til og fra Gardermoen.

I slutten av august 1999 åpnet Romeriksporten, og antall passasjerer med Flytoget økte til tross for høyere billettpriser. Bussoperatørene har allerede varslet at enkelte ruter vil bli innstilt. Det bør verken være beklagelig eller overraskende for busselskapene så lenge det ble etablert et betydelig midlertidig busstilbud fordi togtilbudet ble vesentlig dårligere enn planlagt. Men nå har busselskapene likevel klaget Flytoget inn for Konkurransetilsynet med anklager om prisdumping ved hjelp av offentlige subsidier. Fram til nærmere avklaring av Flytogets økonomiske rammer har Stortinget vedtatt at driftsunderskudd skal dekkes ved tilsvarende reduksjon av selskapets gjeld.

Det er helt åpenbart at NSB-Gardermobanen ikke kan drive lønnsomt med dagens gjeldsbelastning. Etter all sannsynlighet vil Stortinget derfor måtte slette betydelige deler av selskapets gjeld når de våren 2000 skal behandle en proposisjon om NSB-Gardermobanens økonomi.

#### *Mer flystøy enn forutsatt.*

På Romerike klager deler av befolkningen over uventet store støyplager fordi flyene ikke følger de forskriftsfestede flytraseene. Naturvernforbundet har også fått flere henvendelser om mye flystøy i deler av Marka. Det har vært møter mellom OSL, Luftfartsverket og ordførerne i de berørte kommunene.

Enkelte piloter har notater som viser at de i mange tilfeller har blitt pålagt av flygelederne å bryte av fra forskriftens traseer før de har kommet opp i støykritisk flyhøyde (som Naturvernforbundet mener er satt altfor lavt). I forskriften heter det riktignok at Luftfartsverket ved lufttrafikk-tjenesten kan fravike bestemmelsene “dersom hensyn til trafikkavviklingen krever det”. Men denne unntaksbestemmelsen kan ikke hjemle så hyppige brudd på de fastsatte traseene og støykritisk flyhøyde at skaper langvarige, nærmest kontinuerlige støyplager.

Luftfartsverket truer nå flyselskapene med bøter etter luftfartslovens § 14-29 hvis de ikke følger forskriften. Dette er forsåvidt i tråd med våre krav i uttalelsen i mars 1997. Problemet er bare, såvidt vi skjønner, at systemet for overvåking av traseene ikke er godt nok til å bevise at et gitt fly har overtrådt forskrift om flytraseer. Uten et skikkelig overvåkingsystem blir forskriften fullstendig tannløs.

## **9. HVA HAR NATURVERNFORBUNDET FÅTT UT AV SAMFERDSELSPROSJEKT GARDERMOEN?**

**Det er naturlig å dele svaret på dette spørsmålet i to:**

- 1. I hvilken grad har Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen bidratt til mer miljøeffektive løsninger i Gardermo-utbyggingen? Og hvorfor har vi lyktes eller mislykkes?**
- 2. Hva kan Naturvernforbundet lære av prosjektet med tanke på framtidig samarbeid med utbyggere i store prosjekter som vi prinsipielt er motstandere av?**

### **9.1 Har vi oppnådd noe, og hvorfor (ikke)?**

Det er ikke mulig å svare et entydig “ja” eller “nei” på dette spørsmålet. Antakelig har vi bare i svært beskjeden grad klart å overbevise eller presse utbyggerne til å velge løsninger som er bedre med tanke på miljøet. Men selv om vi i liten grad kan vise til at “dette er miljøeffektivt og et konkret resultat av vårt prosjekt”, betyr ikke det at prosjektet har vært mislykket. Samferdselsprosjekt Gardermoen har bl.a. gitt oss ressurser og oppmerksomhet til å synliggjøre og bidra til økt bevissthet om konflikten mellom dagens transportutvikling og målet om bærekraftig utvikling.

Det kan være interessant å sammenligne Samferdselsprosjekt Gardermoen med et annet stort prosjekt i det indre Østlandsområdet, nemlig Lillehammer-OL. Da Miljøverndepartementet skulle oppsummere miljøarbeidet etter OL’94 het det:

*«Samarbeidet mellom utbygger, myndigheter og frivillige organisasjoner - representert ved Norges Naturvernforbund - var likevel den viktigste nøkkelen til suksess i miljøarbeidet. Dette lyktes i Lillehammer fordi det både var et ønske om å samarbeide og fordi forholdene ble lagt til rette, både økonomisk og formelt» (Rapport: OL’94 som miljøpolitisk utstillingsvindu, s 5).*

På bakgrunn av flytrafikkens status som en “miljøversting” i transportsektoren, miljøskadene i Østmarka og utslippene fra avisingen bør det være åpenbart for alle at Gardermoen ikke er noe miljøprosjekt. Men det var da heller ikke gigantutbyggingen rundt Mjøsa! Når Miljøverndepartementet hevder at miljøarbeidet i OL-prosjektet var en suksess, dreier det seg i betydelig grad om symboltiltak med begrenset miljøeffekt. Også i Gardermo-prosjektet har miljøprofilen tilsynelatende vært høy med voluminøse og til dels ambisiøse programmer for

miljøoppfølging. Slike systemer for miljøstyring er i og for seg nyttige biprodukter av dette kjempeprosjektet. Men når miljøhensyn har vært i konflikt med kostnader og framdrift, har miljøet nesten systematisk måttet vike.

Det er liten tvil om at hensynet til natur og miljø har vært hardt presset under hele utbyggingsperioden. De fire tiltakshaverne har hatt tildels ulike miljøutfordringer å håndtere. Satsingen fra utbyggerne har også vært forskjellig. Miljøambisjonene hos utbyggerne har variert fra sak til sak og fra utbygger til utbygger. Men gjennomgangstonen har vært som følger: “miljø er bra så lenge det ikke representerer ekstrakostnader eller forsinkelser”. Var det mulig å velge miljøeffektive løsninger uten at budsjettet ble ekstra belastet, hadde man lyktes. Miljøprofilen var høy i utgangspunktet med lanseringen av de ulike tiltakshavernes miljøoppfølgingsprogram, men oppfølgingen av mange av temaene har vært skuffende.

Krav til økonomi og framdrift er utvilsomt de viktigste årsakene til manglende samsvar mellom MOPenes miljømål og faktiske valg under utbyggingen. Vi vil i tillegg peke på en del andre faktorer som kan hemme eller fremme løsninger som er gode på miljø.

#### *Utbyggernes miljøarbeid - organisering og ansvar*

I OSL ble miljøansvaret ikke tilstrekkelig forankret i ledelsen og i linjeorganisasjonen. Dette kan tolkes som et uttrykk for at ledelsen i realiteten ikke hadde høye nok miljøambisjoner og følte seg lite forpliktet av overordnede miljømål. Miljøoppfølgingsprogrammet fra 1993 ble aldri oppfattet som en tung premissgiver. Ansvar ble sektorisert og lagt til en miljøstab som manglet nødvendige fullmakter og myndighet for å vinne fram. Dette viste seg spesielt i diskusjonen om rensing av overvann, men også på støysiden og håndtering av avfall.

Miljøoppfølgingsprogrammet ble i for liten grad behandlet som føringer for valg av tekniske løsninger, men primært brukt som informasjonsbrosjyre til omverdenen. Miljøseksjonen i OSL hadde etter vår vurdering for få ansatte til å følge opp intensjonene i Miljøoppfølgingsprogrammet i et gigantisk prosjekt. Kompetansen var heller ikke tilstrekkelig til å ivareta alle typer miljømål, spesielt innen energi og avfall.

#### *Stort tidspress*

Mange av de forslag til løsninger som Naturvernforbundet har kommet med i løpet av prosjektperioden, har blitt avvist på grunn av tidsnød. Det er nok å nevne sikring av grunnvannet, mer framtidsrettet avfallshåndtering og vern av naturområder i forbindelse med jernbanen nord for Gardermoen.

Det er ikke bare utbyggerne som har slitt med tidspress. I de mest hektiske periodene har det vært vanskelig for Naturvernforbundets prosjektleder å få tid til å påvirke dagsorden ved å legge fram egne og mer miljøvennlige alternativer. Ressursene i prosjektet har isteden blitt bundet opp av stramme høringsfrister i den løpende planprosessen. Utbyggerne har i stor grad hatt overtaket og satt en dagsorden som vi relativt passivt har måttet forholde oss til.

Å bygge ut en hovedflyplass med tilhørende infrastruktur må baseres på grundig planlegging og veldokumenterte løsninger bl.a. for å ivareta miljøhensyn. Gardermoutbyggingen har i stor grad vært kjennetegnet av at man har planlagt parallelt med selve utbyggingen. Dette har vært mulig fordi offentlige myndigheter har gitt tillatelser der mange viktige forhold måtte avklares under marsjen. Denne framgangsmåten har gjort det enda vanskeligere, i praksis nesten umulig, å komme med forslag som kunne bremse prosjektets gang.

## 9.2

### Hva har vi lært om prosjektsamarbeid med store utbyggere?

#### *Roller og konflikter*

Samferdselsprosjekt Gardermoen har gitt Naturvernforbundet mer erfaring med prosjektarbeid med ekstern finansiering. At deler av vårt arbeid har mottatt økonomisk støtte utenfra, er ikke nytt. I mange år har betydelige deler av Naturvernforbundets arbeid vært organisert som prosjekter med støtte fra offentlige og private instanser. Det spesielle med Gardermoprojektet og Prosjekt Miljøvennlig OL er at midlene delvis har kommet fra utbyggerne i et utbyggingsprosjekt som organisasjonen i utgangspunktet gikk mot.

Utfordringen har vært å balansere mellom samarbeid med og kamp mot finansørene for å fremme gode løsninger for miljøet. Spørsmålet er om dette er mulig uten å gå på akkord med egne mål og prinsipper. Det har vært flere kritiske røster både i egne rekker og fra omverdenen. Natur og Ungdom gikk ut i mediene våren 1995 med åpen kritikk og krevde stans av Gardermoarbeidet. Da det stormet som verst rundt Romeriksporten, spurte enkelte hvorfor Østmarkas Venner og ikke Naturvernforbundet frontet kampen mot Gardermobanen, jf kap. 5.3.3.

Naturvernforbundets Samferdselsprosjekt Gardermoen har hele tiden bestrebet seg på å opptre med miljøfaglig og politisk troverdighet i de sakene vi har jobbet med. Vi har ikke lagt skjul på at vi har vært uenige med utbyggerne i en rekke saker. For å få til en dialog i en situasjon der man i utgangspunktet er uenige er det viktig at partene er inneforstått med og respekterer at man har ulike *roller*. Naturvernforbundet er en frivillig organisasjon med rett og plikt til å bruke opinionen og myndigheter for å påvirke utbyggere til å treffe miljøeffektive beslutninger. Vi skiller oss på den måten fra et konsulentfirma hvis gode råd en utbygger selv kan velge om skal anvendes eller ikke.

Norges Naturvernforbund har hatt rolle som faglig/politisk pådriver internt i prosjekt- og kontaktgrupper styrt av utbyggerne. Vi har også fungert som miljøvaktbikkje i offentlige høringssaker og andre diskusjoner rundt Gardermoutbyggingen. Utgangspunktet har som regel vært å prøve å vinne gjennom med miljøargumentene internt i delprosjektene. Men når vi (som oftest) ikke har lyktes med dette, har vi sett det som Naturvernforbundets soleklare rett og plikt å fortsette diskusjonen på den offentlige arena, dvs overfor myndigheter, politikere og medier. Denne delen av Naturvernforbundets Gardermoprojekt har det ikke alltid vært like stor forståelse for blant utbyggerne.

Det er opplagt at denne dobbeltrollen kan skape forviklinger i samarbeidet mellom Naturvernforbundet og utbyggerne. For eksempel hvor åpne kan og bør utbyggerne være med informasjon til Naturvernforbundet, og hvordan kan vi bruke informasjon vi får kjennskap til i dialog med utbygger?

Vår oppfatning er at OSL og NSB-Gardermobanen har hatt noe ulike rolleforståelse og forventninger til Naturvernforbundet. I saker der uenigheten har vært markant som f.eks. sikring av grunnvannet, har OSL hatt liten forståelse for Naturvernforbundets syn og arbeidsform. Vi har fått inntrykk av at OSL mente vi burde holdt en mye lavere profil utad og nøyd oss med å arbeide internt i prosjektet.

*Har Samferdselsprosjekt Gardermoen vært et godt prosjekt for Naturvernforbundet?*

Vi kan sette opp følgende kriterier for at et slikt prosjekt skal karakteriseres som vellykket:

- Det skaffer Naturvernforbundet ressurser til å jobbe med satsingsområder i Arbeidsprogrammet vedtatt av Landsmøtet
- Det gir konkrete resultater som forhindrer eller begrenser miljøskader
- Det engasjerer fylkes- og lokallag og gir medlemmene anledning til å delta aktivt i naturvernarbeid
- Det bidrar til å bygge opp fagnettverk som er en ressurs i annet arbeid
- Det gjør oss synlige i mediene
- Det gir grunnlag for å verve nye medlemmer

Flere av kriteriene over glir over i hverandre. Det har derfor liten hensikt å foreta en eksplisitt vurdering av resultatene kriterium for kriterium.

Gardermoprojektet oppfyller etter vår mening klart det første suksesskriteriet. Samferdsel er et satsingsområde for Naturvernforbundet, og flytrafikk er en “miljøversting” i transportsektoren. Men hvis vi kunne velge prosjektmidler “på øverste hylle” hadde det kanskje vært enda bedre med et prosjekt om miljøvennlig bytransport med filialer i de fire største byene.

Kriteriet om synlige resultater er i liten grad oppfylt i Gardermo-prosjektet. Miljøbevegelsens kamp for en mer bærekraftig samferdselspolitikk er da heller ikke kronet med en lang rekke lysende seire. Samferdselsinvesteringer er kanskje det området der vi sliter mest for å få gjennomslag for miljøhensyn. Men vi kan vinne nye medlemmer ved å sette en viktig sak på dagsorden selv om vi ikke klarer å snu svært tunge drivkrefter.

Fra starten var Gardermo-prosjektet et godt eksempel på sentral aktivitet i nært og aktivt samarbeid med fylkes- og lokallag, jf omtalen av organisering i kap. 1. Som i mange andre sammenhenger er det et relativt lite antall personer fra berørte fylkes- og lokallag som har deltatt i arbeidet. Langvarige og kompliserte planprosesser spredt over et stort geografisk område egner seg antakelig dårlig for mobilisering av store folkemengder. Ett unntak har vært Folkeaksjonens mobilisering mot nattflyging, jf kap 4.2. I tillegg har naboene til flyplassen hatt en kanal inn mot utbygger gjennom OSLs Naboprojekt.

Naturvernforbundets Gardermoprojekt har vært svært langvarig. En konsekvens er at det har vært vanskelig å holde oppe engasjementet i og det tette samarbeidet med fylkes- og lokallag. Etter en fase med stor aktivitet og godt samarbeid i tilknytning til mange store og viktige plansaker, har prosjektet i stadig større grad blitt et arbeid for Naturvernforbundets sekretariat. Det finnes selvsagt unntak, beste eksemplet fra de par siste åra av prosjektet har vært samarbeidet med Folkeaksjonen om flystøy. Denne utviklingen er antakelig helt naturlig etterhvert som de viktigste planbeslutningene var tatt og prosjektet gikk over i en ren utbyggingsfase.

Hva så med prosjektets bidrag til å synliggjøre Norges Naturvernforbund i mediene? Og i hvilken grad har Naturvernforbundet klart å sette dagsorden for planprosesser og debatten om Gardermo-prosjektet?

Til tider har mediene, spesielt i Oslo/Akershus-regionen, vært svært opptatt av miljøutfordringene i Gardermoutbyggingen. Men i andre faser har det vært svært tungt å få politikere og medier interessert i hvordan miljømålene faktisk ble fulgt opp i planlegging og utbygging.

Tidlig i prosjektperioden “eide” Naturvernforbundet Gardermo-saken i mediene, takket være prosjektressursene tilført fra utbyggerne og MD. Mot slutten dukket også andre miljø-

organisasjoner opp på banen og klarte tildels å overta mediernes oppmerksomhet, bl.a. i saken om Romeriksporten.

#### *Lærdom for eventuelle framtidige prosjekter?*

Norges Naturvernforbund bør igjen gripe sjansen hvis det skulle dukke opp tilsvarende prosjekter knyttet til store utbygginger selv om vi i utgangspunktet har kjempet mot dem. Forutsetningen er at prosjektets innhold passer innenfor vedtatt arbeidsprogram og planer for oppfølging av dette.

For å unngå unødige konflikter underveis er det viktig å eksplisitt diskutere Naturvernforbundets rolle med finansørene. Det er viktig å bli enige om prinsippene uavhengig av konkret uenighet om en bestemt sak. Naturvernforbundet må selvfølgelig stå helt fritt til å bruke alle lovlige virkemidler for å fremme viktige miljøsyn. Samtidig skal vi jobbe aktivt som premissgiver, faglig rådgiver og pådriver i tiltakshavers interne planprosesser. I denne interne rollen er det viktig med åpenhet og god tilgang på informasjon. Det er viktig med en bevisst og omforent politikk for hvordan Naturvernforbundet skal håndtere ulike typer informasjon i forskjellige sammenhenger.

De fleste store utbyggingsprosjekter vil selvfølgelig, i tillegg til å bidra til overnasjonale miljøutfordringer, medføre store regionale og lokale miljøkonsekvenser. Det er derfor viktig å etablere tett samarbeid og god koordinering med berørte fylkes- og lokallag både ut fra problemenes karakter og for å bruke prosjektet til å bygge organisasjonen. Vi bør lete aktivt etter enkeltsaker som kan egne seg for lokal mobilisering av miljømotstand. Mobilisering vil styrke våre synspunkter i planprosessen og kan bidra til verving av nye medlemmer.

Før oppstart er det viktig å vurdere prosjektets varighet. Det kan argumenteres for at prosjektet bare bør avgrenses til planfasen der de viktigste rammene vedtas. En prosjektmedarbeider vil uansett ikke ha mulighet for tett oppfølging av detaljplaner og selve utbyggingen. På den annen side har Gardermo-prosjektet lært oss at prinsipielt viktige spørsmål aktualiseres i alle faser av prosjektet, selv etter åpning. I et langvarig prosjekt er det vanskeligere å holde "trøkket" i det lokale engasjementet og opprettholde strukturer som sikrer medvirkning fra alle ledd av organisasjonen. Kanskje bør ressursene fordeles ujevnt over prosjektperioden med en topp i den overordnede planfasen. Dette kan være praktisk vanskelig fordi deltidsengasjementer for svært mange er lite attraktive.

Prosjektmedarbeidere bør delta som verdifulle ressurser i det faglige miljøet i sekretariatet og organisasjonen forøvrig. Men det er svært viktig å skjerme dem mot andre oppgaver i sekretariatet. Det er også viktig at generalsekretær og styrende organer aktivt og kontinuerlig følger opp prosjekter av politisk karakter.

I Gardermo-prosjektet har prosjektlederen vurdert svært mange og veldig forskjellige miljøkonsekvenser av et gigantisk og svært sammensatt prosjekt. Den faglige bredden tilsier at prosjektleder bør være en utpreget generalist. Men for å konkurrere med spisskompetanse hos utbyggerne er vi avhengig av å involvere ressurspersoner i egen organisasjon. Alternativt eller som et supplement bør kanskje prosjektet ha penger til å kjøpe enkle fagutredninger. En mulighet kan være at andre miljøorganisasjoner kan bidra som underleverandører, helt eller delvis finansiert med tilskudd fra tildelte prosjektmidler. Kanskje bør vi vurdere å opprette en referanse-/ressursgruppe med deltakere fra andre organisasjoner, ikke nødvendigvis bare fra miljøbevegelsen.

### **9.3**

### **Oppsummering - forslag til Prosjektrett-regler**

Gardermo-prosjektet er antakelig den største landbaserte utbyggingen i Norgeshistorien. Det kan bli lenge til det dukker opp et lignende gigantprosjekt selv om utbyggingen på Fornebu også har store dimensjoner og betydelige miljøimplikasjoner. Uansett kan det være nyttig å sette opp noen Prosjektrett regler for denne typen prosjekter. Noen av reglene er antakelig relevante også for andre prosjekter med ekstern finansiering.

*I. Om vi bør etablere et prosjekt?*

- Prosjektet **må** gi oss ressurser til å jobbe med sentrale spørsmål innenfor satsingsområdene i Arbeidsprogrammet vedtatt av Landsmøtet.
- Det **må** være et interessant mulighetsområde for å påvirke utbygger til å velge miljøeffektive løsninger.
- Norges Naturvernforbund **bør** ha ressurspersoner som kan bistå prosjektleder i sekretariat, fagutvalg og/eller fagnettverk
- Etablering av prosjektet **må** skje etter samråd med berørte fylkes- og lokallag.

*II. Hvordan prosjektet bør organiseres og gjennomføres*

- Økonomiske rammer og rolleforståelse, herunder tilgang til og bruk av informasjon, **må** diskuteres grundig med finansørene før det ev oppstår uenighet om konkrete saker.
- Vi **bør** vurdere behovet for å formulere et omforent mandat for prosjektet med ev krav til aktiviteter, rapportering mv.
- Vi **må** vurdere prosjektets varighet og fordeling av ressursene over tid. Husk at det er vanskelig å holde oppe “trøkket” over mange år. På den annen side er det lettere å rekruttere prosjektmedarbeidere jo lenge prosjektperioden er.
- Prosjektet **må** løpende vurdere muligheter for mobilisering på konkrete konfliktsaker for å øke sjansen for gjennomslag og verve nye medlemmer.
- Prosjektmedarbeidere **bør** trekkes inn i det faglige miljøet i sekretariatet, enten vedkommende sitter sentralt eller i et fylkeslag. Men det er viktig at prosjektansatte skjermes for betydelig innsats i ordinære, løpende saker.
- Ofte **bør** prosjektleder være en generalist. Nødvendig spisskompetanse må hentes inn fra fagutvalg og -nettverk, innleie av utredere og/eller samarbeid med andre organisasjoner.
- Vi **må** prioritere hvilke saker vi vil følge tungt opp for å unngå å bruke alle ressurser til relativt passiv skriving av høringsuttalelser.

## **NATURVERNFORBUNDETS SAMFERDSELSPROSJEKT GARDERMOEN**

### **OVERSIKT OVER HØRINGSUTALETSELER**

Nr.1. Hovedflyplass på Østlandet (20.3.92)

Nr.2 Konsekvenser av alternative plasseringer av forsvarets flystasjon på Gardermoen (15.12.92)

Nr.3 Igangsetting av reguleringsplan for ny hovedflyplass på Gardermoen (18.12.92)

Nr.4 Igangsetting av reguleringsplan for NSB-GMB i Oslo, Lørenskog, Rælingen og Skedsmo (20.1.93)

Nr.5 Forslag til reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for ny hovedflyplass på Gardermoen (15.3.93)

Nr.6 Igangsettelse av reguleringsarbeid for Gardermobanen på strekningen Sørumsgrønt-Kverndalen (16.8.93)

Nr.7 Melding for jernbane mellom flyplassen og Råholt (16,8.93).

Nr.8 OHAS søknad om tillatelse for å avlede vann fra grunnvannsenking ved utgraving for ekspedisjonsbygg og jernbanekulvert.

Nr.9 OHAS søknad om utslipp etter lov om forurensing-anleggsvirksomhet.

Nr.10 Reguleringsplan for området Brudalen-Røglar (13.12.93)

Nr.11 Kommunedelplan for Ullensaker Nord/vestre del (13.12.93).

Nr.12 Reguleringsplan for parsellen Leirsund-Kløfta Sørums Kommun (30.5.94)

Nr.13 Reguleringsplan for parsellen Åråsen-Leirsund (6.4.94)

Nr.14 Kommunedelplan for nytt vegnett i nordre Nannestad kommune (11.4.94)

Nr.15 Gardermobanens parsell 209, Råholt-Eidsvoll(25.4.94)

Nr.16 Reguleringsplan for rv 120, Erpestad-Gardermoen (9.5.94)

- Nr.17 Revisjon av kommuneplan for Ullensaker kommune 1992-2001 (9.5.94)
- Nr.18 Forsvarets relokalisering av hærens virksomhet i Ullensaker kommune før kommentert behandling (8.6.94)
- Nr.19 Forsvarets relokalisering av hærens virksomheter i Ullensaker kommune- utvidelse av skyte- og øvingsområder (8.6.94)
- Nr.20 Reguleringsplan for Gardermobanens parsell Kløfta-Kverndalen (8.7.94)
- Nr.21 Konsekvensutredning for Gardermobanens parsell Gardermoen-Råholt N (21.9.94)
- Nr.22 Naturvernforbundets høringsuttalelse til kommuneplan for Nannestad 1994-2006 (7.10.94)
- Nr.23 Naturvernforbundets høringsuttalelse til OHAs utslippsøknad for driftsfasen.
- Nr.24 Verneplan for natur og landskap ved Gardermoen-Hauer setertrinnet.
- Nr.25 Inn- og utflyvingstraseer og støysoner(27.4.95).
- Nr.26 Naturvernforbundets høringsuttalelse til konsesjonssøknad for termisk varme- og kjølesystem ( 21.6.95).
- Nr.27 Klage på SFTs utslippstillatelse til Oslo hovedflyplass A.S.
- Nr.28 Naturvernforbundets høringsuttalelse til Ullensakers kommuneplan.
- Nr.29 Naturvernforbundets høringsuttalelse til Forsvarets utslippsøknad for driftsfasen (5.10.95)
- Nr. 30 Naturvernforbundets høringsuttalelse til verneplanutkast for natur og landskap ved Gardermoen-Hauer setertrinnet (15.10.95).
- Nr. 31 Naturvernforbundets høringsuttalelse til kommuneplanarbeid for riksveg 2 Kløfta-Nybakk (19.10.95).
- Nr. 32 Forskrift om flytraseer for ny hovedflyplass på Gardermoen.
- Nr. 33 Søknad om utslippstillatelse for avløpsvann fra Gardermoen sentralrenseanlegg (8.12.95).
- Nr.34 Naturvernforbundets høringsuttalelse til etterbruk av Fornebu.(31.1.96)
- Nr.35 Naturvernforbundets høringsuttalelse til forslag om endring av forskrift om støyforebyggende regler for Oslo Lufthavn, Fornebu.

- Nr 36. Naturvernforbundets høringsuttalelse til tunnel gjennom Gamlebyen.
- Nr 37. Naturvernforbundets høringsuttalelse til halvårsrapport for miljøovervåkning (23.8.96).
- Nr. 38 Naturvernforbundets høringsuttalelse til søknad om utslipp fra anlegget til SAS (teknisk base) på Gardermoen (17.12.96).
- Nr. 39 Naturvernforbundets høringsuttalelse til forskrift om flytraseer for ny hovedflyplass på Gardermoen (03.03.97)
- Nr. 40 Naturvernforbundets høringsuttalelse til konsekvensutredning for nærøvingsområde og skytebaner for hæren på Romerike (15.05.97)
- Nr. 41 Kommunedelplan for områdene vest for ny hovedflyplass - offentlig ettersyn av Ullensakers del av planen (27.06.97)
- Nr. 42 Tillatelse til håndtering av overvann, spillvann og grunnvann ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Kommentarer til beredskapsplan og kontroll- og overvåkingsprogram. (01.08.97)
- Nr. 43 Gardermobanens søknad om midlertidig tillatelse til fortsatt senking av vannstand på grunn av drenering til Romeriksporten. (02.12.97)
- Nr. 44 Ullensaker og Nannestad kommuners forslag til bebyggelsesplan for sone V - søndre del. (25.05.98)
- Nr. 45 Forslag om tillegg til startavgiften for flyging om natten på Oslo lufthavn, Gardermoen. (31.08.98)
- Nr. 46 Gardermobanens søknad om endring av konsesjonsvilkårene for Lutvann- og Puttjernsonen. (07.12.98)