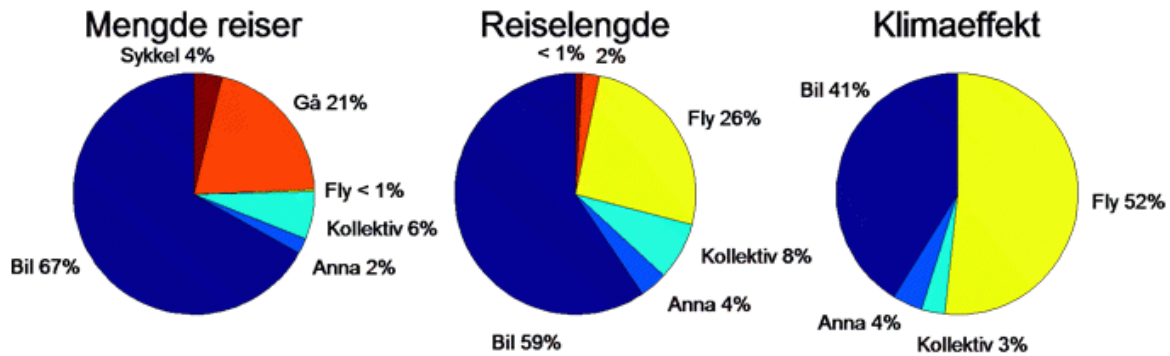


**NATURVERNFORBUNDETS INNSPILL TIL MELD. ST. 30 (2016–2017)
VERKSEMMA TIL AVINOR AS**

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

Gunstige rammevilkår gir høy trafikk og høye utslipp

Flyreiser står for vel halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser. Klimagassutslipp fra flytrafikken mellom Norge og utlandet har økt med over 100 prosent fra 2002 til 2015, etter at den daværende flyavgiften (som året før var på over 320 kroner per passasjer til utlandet) forsvant.

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

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

Avinors oppdrag må endres

For å påskynde trafikkveksten har statlige Avinor et mål om at antall langruter til/fra Norge skal økes, og selskapet har til og med en bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst, i motsetning til Samferdselsdepartementets belønningsordning som premierer byer som greier å redusere biltrafikken.

Ved utbygging av flyplasser trenger ikke Avinor gjennomføre konseptvalgutredninger som skal drøfte samfunnets behov og alternative konsept, slik Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet er nødt til, med betydelig involvering av omverdenen i prosessen, samt etterfølgende ekstern kvalitetssikring.

Avinors samfunnsoppdrag må endres, slik at selskapet ikke har mandat til å arbeide for trafikkvekst. I tillegg må også luftfartsinfrastruktur ilegges samme krav til konseptvalgutredninger med alternativvurderinger og ekstern kvalitetssikring som for veg og bane.

Nei til tredje rullebane på Gardermoen

Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen, for at flyplassen kan øke sin trafikk ytterligere.

Det er ikke behovet for å binde sammen landet og gi avsidesliggende områder gode kommunikasjoner som skaper et behov for en tredje rullebane. Det er ferie- og fritidstrafikken til og fra utlandet som står for den største veksten i trafikken.

Konsekvensene av en tredje rullebane vil være store, både lokalt, regionalt og globalt. En ny rullebane skal bygges for å ta unna mer trafikk, som gir høyere klimagassutslipp og mer støy og folkehelseplage – og den vil beslaglegge store arealer.

Presset på samferdsel og næringsutvikling rundt flyplassen – utover rullebaneprosjektet – blir betydelig. Konsekvensene av denne arealbelastningen og manglende sikring av matjorda blir ikke synliggjort eller hensyntatt i Avinors vurderinger. Kapasiteten på Gardermobanen vil fortere bli fylt opp, noe som kan utløse store investeringsbehov eller gå på bekostning av kapasiteten for det øvrige togtilbudet i regionen.

Ny rullebane vil koste om lag 19 milliarder kroner. I tillegg kommer investeringene i ytterligere terminalutvidelser, til flere milliarder. Dersom disse investeringene først blir gjennomført, vil de måtte nedbetales, noe som vil gjøre det vanskeligere å begrense flytrafikken i ettertid. Dersom tredje rullebane skal bygges som ledd i en konkurranse mellom hovedflyplassene i Norden, økes risikoen for feilinvesteringer ytterligere, noe som forsterkes av strengere klimakrav som vil og må komme.

Det trengs mye ny teknologi for å redusere flytrafikkens klimagassutslipp. Biodrivstoff er pekt på som en løsning. Det fins ulike typer biodrivstoff, der noen er bra og andre dårligere for miljøet. Uansett er dette knappe ressurser som det er bruk for i mange sektorer – verden over. Vi kommer ikke i mål dersom denne ressursen «sløses bort» gjennom en ytterligere vekst i flytrafikken i, fra og til Norge.

Det er verd å nevne at politikerne i Berlin har bestemt at det ikke skal bygges noen tredje rullebane på deres hovedflyplass, og at domstolen i Østerrike har slått fast at en tredje rullebane i Wien ikke kan realiseres, da den strider med landets klimamål.

Stortinget må slå fast at Avinor ikke skal få fortsette å planlegge en tredje rullebane på Gardermoen. Flyplassutvidelser er viktige samfunnsspørsmål som trenger grundige avveiinger, og som må ses i sammenheng med en helhetlig transportpolitikk.

Klimakonsekvenser av økt kapasitet

Ny terminal på Oslo Lufthavn er nettopp tatt i bruk. Ifølge Avinor skal denne kunne ta unna en økt trafikk på 7 mill. passasjerer årlig. For å illustrere klimakonsekvensene av 7 mill. nye passasjerer, er det behov for omfattende kunnskap om bl.a. reiselengder. Dersom vi for enkelthets skyld regner med at de ekstra passasjerene flyr en distanse tilsvarende Oslo–Roma med SAS' moderne flytype (B737-800W), og vi regner med utslipp fra drivstoffproduksjon (14 prosent) samt en klimaeffekt av flyging i høyere luftlag som tilsvarer 80 prosent av utslipp fra forbrenning av drivstoff, så får vi en total klimaeffekt tilsvarende 2,2 millioner tonn CO₂ fra disse 7 mill. nye passasjerene. Dette tilsvarer utslipp fra 800 000 bensin-/dieslbiler.