

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Samferdselsdepartementet

VELKOMMEN SOM SAMFERDSELSMINISTER – ØNSKE OM MØTE

Vi i Naturvernforbundet vil ønske deg velkommen og lykke til som samferdselsminister. Som representant for Norges største og eldste naturvernorganisasjon, med demokratisk oppbygging og representasjon fra nord til sør i landet, vil jeg gjerne be om et møte for å diskutere viktige saker framover. Samferdsel er viktig i kampen for å ta vare på naturen og kutte klimagassutslipp, og det er et tema sak flere av våre lokal- og fylkeslag er engasjert i. Vi vil her i dette brevet nevne noen temaer som vi gjerne diskuterer nærmere på et møte.

For det første er veipolitikken viktig. Her vil vi henvise til et eget brev om motorveier, en sak som har fått økende oppmerksomhet etter hvert som de store motorveiene for 110 km/t begynner å bli realisert og folk begynner å forstå hvilke naturinngrep slike veier representerer. Vi håper det med ny regjering blir flertall for å vri veimidlene vekk fra store motorveiprojekter og over på en økt innsats for å utbedre og vedlikeholde de veiene vi har, inkludert fylkesveiene. Dette betyr også at det må satser mer på å forbedre veiene mellom ferjeleiene og få på plass et bedre tilbud med elektriske ferjer – framfor å bygge blant annet Hordfast og Møreaksen. Vi ser heldigvis at Nye Veier har begynt å forstå at mange av veiplanene må vurderes på nytt, av hensyn til både naturinngrep, andre miljøhensyn og samfunnsnytte. Det hilser vi velkommen, og vi tar gjerne en nærmere diskusjon om Nye Veiers rolle og mandat og generelt om veinormalenes føringer for motorveitbygging.

Også for jernbanen er det viktig å øke innsatsen på vedlikehold. For at miljøeffekten av jernbaneutbygging skal kunne tas ut, er det viktig at store baneutbygginger kommer på bekostning av nye motorveier eller veiutvidelser. Å få til en innsats som flytter godstransport fra vei til bane, er kanskje det viktigste jernbanen kan bidra med på kort sikt for å kutte klimagassutslipp. Vi ser ellers fram til videre handling i din forgjengers initiativ for å få bedre togforbindelser mot København og har store forventninger til at det kommer på plass bedre togtilbud mot utlandet og mellom landsdelene i Norge, i første omgang ved å utnytte dagens infrastruktur bedre i form av blant annet mer togmateriell og flere sovevogner. Vi viser også til et eget innspill om jernbane til arbeidet med Hurdalsplattformen fra 22 organisasjoner samt til arbeidet i Jernbanealliansen, der vi også deltar.

Luftfarten har vært gjennom en turbulent periode. Vi vil understreke at endingene i markedet og i bransjen må utnyttes til å tilpasse luftfarten til framtidens utfordringer. Siden vi må kutte våre klimagassutslipp raskt og mye, er det helt uakseptabelt at flytrafikken skal kunne vokse tilbake til gamle høyder. Vi forventer at regjeringen gir tydelige signaler om dette, noe som skaper forutsigbarhet for både ansette og næringsaktørene. Gjeninnføring av flypassasjeravgiften er et slikt viktig signal. Denne må gjerne utvikles og differensieres ytterligere, men det må gjøres i en god prosess, sannsynligvis i samråd med ESA. Videre har vi forventninger til punktet i Hurdalsplattformen om tredje rullebane på Gardermoen. Miljøkonsekvensene av en slik rullebane er store, og vi regner med at videre planlegging nå stanses. Her viser vi også til et tidligere innspill fra 14 organisasjoner til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033. Vi håper også at planene om en ny storflyplass ved Mo i Rana stanses, en flyplass med store naturkonsekvenser og som undergraver arbeidet med å elektrifisere deler av luftfarten.

Vi i Naturvernforbundet vil gjerne også snakke om nullvekstmålet for byene og behovet for en god areal- og transportpolitikk som bygger opp om dette. Flere byregioner har hatt gode prosesser som legger føringer som skal bidra til å bygge opp om eksisterende byer og tettsteder og hindre en utflytende og bilbasert politikk som ikke bare skaper mer trafikk, men også truer natur og matjord. Dette gode arbeidet må videreføres, og i tillegg bør nullvekstmålet skjerpes for de større byene. Vi savner også sterkere virkemidler som kobler jernbaneutbygging med lokal arealplanlegging, for å sikre at vi får byer og tettsteder som styrker togets trafikkgrunnlag og miljø- og samfunnsnytte. Arbeidet for å legge til rette for mer sykling, som et svært miljø- og helsefremmende transportmiddel, blir også viktig.

Vi har mange temaer å snakke om, og vi ser fram til et godt møte.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Vedlegg:

- Brev om motorveier datert 22. oktober 2021
- Tidligere NTP-innspill om tredje rullebane fra 14 organisasjoner sendt Stortinget 19. april 2021
- Tidligere innspill til arbeidet med Hurdalsplattformen om jernbane fra 22 organisasjoner sendt Arbeiderpartiet og Senterpartiet 30. september 2021

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, Samferdselsdepartementet
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

TA VARE PÅ VEIENE VI HAR, FRAMFOR Å BYGGE FIREFELTS MOTORVEIER FOR 110 KM/T

Firefelts motorveier for 110 km/t gir enorme arealinngrep, høyere klimagassutslipp og mer biltrafikk, som igjen forsterker miljøutfordringene. Det er på tide å sette foten ned for overdimensjonerte motorveier for høy fart og heller prioritere utbedring av veiene vi har. Vi håper dette brevet kan bidra til å sette søkelyset på utfordringene og dermed skape kursendring. Vi ser fram til å diskutere denne saken nærmere.

Bakgrunn

Bygging av overdimensjonerte motorveier som gir store arealinngrep og høyere klimagassutslipp, har skapt utfordringer i flere tiår. Men enda verre er det blitt etter at Solberg-regjeringen først økte toppfarten på firefelts motorveier til 110 km/t i 2014 og deretter – i 2020, i strid med Staten vegvesens faglige utredning – innførte bygging av slike veier på strekninger med langt lavere trafikkmengder enn regelverket tidligere tillot.

Videre etablerte stortingsflertallet i 2015 veiselskapet Nye Veier AS, som har fått i oppdrag å administrere effektiv utbygging av motorveier på oppdrag for staten. [Selskapet har stor makt når veiene skal utformes](#), fordi det kan true med å nedprioritere prosjekter dersom kommunene stiller krav som selskapet ikke liker. Kommunenes behandling og vedtak av veiplanene risikerer da å bli en skinnprosess. Et ekstra selskap som har motorveibygging som primær oppgave, har også skapt en dynamikk som øker fokuset på bygging av store veier for høy fart.

Store miljøkonsekvenser

Konsekvensene av veipolitikken er lett synlige nå som arbeidet med mange motorveistrekninger er i full gang og store inngrep i natur og matjord dukker opp, som på Sørlandet, på Vestlandet, i Trøndelag og i Innlandet. Med fartsgrense 110 km/t blir det nærmest umulig å bygge en vei uten store inngrep. Høy fart krever rettere linjer og små høydeforskjeller. Når kostnadene skal holdes lave, ender vi opp med store inngrep, med skjæringer og fyllinger. Veier for flere biler og høyere fart skaper også mer bilkjøring og forsterker miljøutfordringene fra trafikken. Miljøkvensene kan oppsummeres slik:

- Store veier for høy fart gir store inngrep i naturen fordi de krever mye arealer og blir barrierer i landskapet, ikke minst som følge av fyllinger og skjæringer. I tillegg fører veiene ofte til at verdifull matjord ødelegges. Når motorveiene i tillegg gjerne tiltrekker seg arealkrevende næringsvirksomhet ved veikryss, blir enda mer areal bygd ned.
- Nedbygging av skog og myr gir store [klimagassutslipp og reduserer naturens evne til å fange og lagre CO₂](#). I tillegg kommer store klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og produksjon av stål, betong og asfalt.
- Høyere fart gir også høyere CO₂-utslipp, økt energibehov, mer støy og mer utslipp av svevestøv. Det internasjonale energibyrået (IEA) har i sitt [scenario for å innfri 1,5-gradersmålet](#) anbefalt at fartsnivået på veiene begrenses til maksimalt 100 km/t. Å kjøre i 110 km/t gir 10–15 prosent [høyere CO₂-utslipp](#) enn å kjøre i 90 km/t. Elbilene

braker [vesentlig mer strøm](#), og trenger større batterier for å oppnå samme rekkevidde. [Forbruket til en Tesla](#) kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t.

- Høyere fart skaper også mer biltrafikk, da det blir mer attraktivt å blant annet pendle over lengre distanser – noe som forsterker flere miljøutfordringer. Det samme gjør [økt veikapasitet](#), særlig inn mot byområder. Nye motorveier bidrar til handelsetableringer langs motorveikryss, som kan undergrave eksisterende byer og tettsteder og skape et mer bilavhengig samfunn.
- Slitasje av bildekk er allerede den [største landbaserte kilden til utslipp av mikroplast](#) i Norge.
- Elektrisk transport er bra, og elbiler er vesentlig bedre enn bensin- og dieslbiler. Men ikke alle miljøproblemer påvirkes av hva slags energi som driver bilene. Produksjon av biler krever også store ressurser og gir klimagassutslipp. Og jo flere og større batterier som trengs, jo større blir klima- og ressursforbruket.

Regelendring i strid med faglig utredning

Høsten 2019 leverte [Statens vegvesen en faglig utredning](#) som vurderte et forslag fra det Frp-styrte Samferdselsdepartementet, med støtte fra Nye Veier AS, om å tillate bygging av firefelts motorveier for enda lavere trafikkmengder enn det som var vanlig. Nye Veier mente at dette ville gi økt samfunnsnytte i form av tidsbesparelser. Regelverket tilsa da at firefelts motorveier først skal bygges når trafikkmengden forventes å overstige 12 000 kjøretøy i døgnet (som gjennomsnitt over et år). Å innføre en ny standard med krav om smal firefelts motorvei for 110 km/t på strekninger med trafikk helt ned til 6000 kjøretøy, som erstatning for to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t, ville ifølge Statens vegvesens utredning være ulønnsomt for samfunnet, koste masse ekstra, gi flere ulykker, skaper høyere klimagassutslipp og forsterke andre miljø- og arealkonflikter. Behovet for nye firefelts motorveier ville på sikt øke med om lag 2000 kilometer, med en ekstra prislapp på mellom 150 og 600 milliarder kroner

Statens vegvesen hadde få år tidligere, i 2016, foreslått det motsatt, nemlig å [øke](#) terskelen for å bygge firefelts motorveier til 15 000 kjøretøy i døgnet, men den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet satte foten ned for dette.

Til tross for den faglige kunnskapen i utredningen valgte daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide i desember 2020 å åpne for bruk av smal firefelts motorvei for 110 km/t på veier med trafikk helt ned til 6000 kjøretøy, riktignok som en valgfri standard. Denne standarden velges nå i stor grad av byggherrene Nye Veier og Statens vegvesen og [skaper store, ekstra inngrep og miljøproblemer](#). Nye Veier var allerede i gang med å planlegge flere strekninger etter den nye standarden, før denne var godkjent. Det er knapt noe vestlig land som bygger motorveier for så lite trafikk. I Tyskland brukes tofeltsveier for trafikkmengder opp til 25 000.

Modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet vokter miljø lavt

Det er et problem at dagens modeller for å beregne om blant annet veiutbygginger er samfunnsøkonomisk lønnsomme, regner trafikkvekst som noe positivt – som gir prosjektet økt lønnsomhet – også der det foreligger politiske mål om å begrense biltrafikken. Vi har flere eksempler på veiutbygginger som forutsetter en betydelig trafikkvekst og regner inn en positiv gevinst av dette, til tross for at både staten og regionale myndigheter har bestemt at personbiltrafikken ikke skal vokse. Videre er det slik at disse modellene i Norge [verdsetter utslipp av CO₂ lavere enn i Sverige](#), mens [tidsbesparelser verdsettes vesentlig høyere](#) enn i for eksempel Sverige og Finland. En vei som gir økte CO₂-utslipp, men redusert reisetid, kan regnes som ulønnsom for samfunnet i Sverige og Finland, men som lønnsom i Norge. Også med dagens regnemåte er de fleste store veiutbyggingene i Norge ulønnsomme, men prioriteres likevel. Og på toppen av dette: Naturødeleggelser verdsettes med null kroner i slike regnestykker.

Politikken må legges om

Naturvernforbundet forventer at veipolitikken legges om. Det foreligger planer og utredninger om ytterligere 700 kilometer med motorvei, så skadepotensialet er meget stort. Et nytt stortingsflertall bør ta vare på veiene vi har, over hele landet, framfor å bygge overdimensjonerte motorveier som ødelegger natur og matjord, skaper mer trafikk og koster skjorta. Det kan ikke være et mål i 2021 å stimulere til enda mer bilpendling over lengre distanser. Staten bør heller legge til rette for gode lokalsamfunn med kortere avstander, i tråd med anerkjent arealpolitikk. Naturvernforbundet ber om følgende:

- Langt mer av veimidlene må brukes til å ta vare på og utbedre de veiene vi har, i hele landet.
- Om det likevel må bygges ny hovedvei, bør det bli en to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Endringene i regelverket for veibygging må reverseres, og terskelen for bygging av firefeltsveier må heves betydelig, i tråd med det faglige kunnskapsgrunnlaget.
- Øvre fartsgrense på firefelts motorveier reduseres til 100 km/t.
- Framfor ferjefri E39 må veien utbedres mellom ferjeleiene, og det må bli et bedre ferjetilbud med elektriske ferjer.
- Jernbanesatsing på komme på bekostning av motorveitbygging, ikke i tillegg til.
- Fordi summen av miljøproblemene krever mindre trafikk, må nullvekstmålet for byene skjerpes.
- Planer om utbygging av kapasitetsøkende veier i byområder må stanses.
- En langt større del av samferdselsmidlene må brukes på å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, og vi må ta i bruk virkemidler som flytter godstransport fra vei til sjø og bane.
- Natur- og klimahensyn må vektlegges mye tyngre når utbyggings saker vurderes og løsningene velges.
- Om ikke Nye Veier AS får et nytt mandat og nye oppgaver, bør selskapet legges ned.

(Dette brevet er basert på en uttalelse fra Naturvernforbundets landsstyre 25. september 2021.)

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Til forhandlingsdelegasjonene til
Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Blir ny regjering tøffere enn toget?

Transportsektoren står for store klimagassutslipp. Nå haster det med togsatsing for at vi skal klare å nå våre forpliktelser i Parisavtalen. Ingen andre transportformer kan frakte så mye gods og personer så miljøvennlig og effektivt over større avstander.

Dere er faktisk enige om veldig mye som gjelder tog

Ut fra deres partiprogrammer, og med både klima- og naturkrise hengende over oss, burde det være ukontroversielt i en ny Ap-Sp-regjering å gjøre togsatsingen størst på samferdselsbudsjettet.

Vi forventer oss en lynrask og massiv satsing på tog fra den nye regjeringen.

Begge partier vil:

= At togtilbudet skal være et attraktivt transportalternativ til fly og bil mellom landsdeler i Norge (Senterpartiets program)

Konkretisert:

= Et kraftig løft av vedlikehold er det viktigste for raskt å få et bedre togtilbud. Dette ser det ut til at begge partier har forstått. Det står i programmene at dere skal bygge flere kryssingsspor, nye signalsystem og annen nødvendig infrastruktur (fra Arbeiderpartiets program).

= Gjennomfør viktige nyinvesteringer som kan øke kapasiteten og redusere reisetiden.

= Et attraktivt togtilbud er lett å bruke. Sørg for å få på plass flere avganger, flere direkteruter og et felles, ukomplisert system for billettkjøp, både i Norge og til nabolandene våre.

= Prisen på togreise for en familie må være konkurransedyktig med fly og bil. Passasjeravgiften på flyreiser må gjeninnføres snarest. Så får staten heller øke subsidiene til distriktsrutene der tog ikke finnes. Skal tog bli førstevalget for flere, kan det ikke være billigere å fly.

= Forbedre nattog-tilbudet i Norge og koble Norge på det dansk-svenske samarbeidet for å etablere nattog til kontinentet (Arbeiderpartiets ordbruk, men står også i Senterpartiets partiprogram)

Konkretisert:

= Nattog er viktig for at flere skal kunne reise klimasmart over lengre avstander. Vi trenger både flere avganger og vogner for å få plass til flere passasjerer. Det må også bli mer variasjon i tilbudet, for eksempel

liggestoler og sovekapsler. For folk vil reise klimavennlig, også til utlandet! Bedre togforbindelser mellom Norge og kontinentet er ikke bare bra for nordmenn som vil på tur, men vil også gjøre det enklere for miljøbevisste turister å besøke Norge.

= Det viktigste er at dere sikrer rammebetingelser som gjør at vi får gjennomgående ekspress tog Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København. Dette har vi hatt før. Det er ikke noe hokuspokus å få til igjen.

= **Flytte mer gods fra vei over på bane (og sjø)**

Begge partier har programfestet dette punktet, og Arbeiderpartiet vil bygge ut godsterminaler. Dette er viktig for å minske tungtrafikken på veiene, noe som er bra for klima, lokalmiljø og trafiksikkerhet. Vi forventer å se planer og resultater i veldig nær framtid.

Det første den nye samferdselsministeren kan gjøre, er å ta initiativ til et nordisk tog-toppmøte - i en by man kan ta tog til! Hovedmålet må være en felles nordisk plan for bedre togforbindelser mellom landene og til kontinentet. Et slikt initiativ vil kunne gjennomføres innen rammene til EUs jernbaneår 2021.

Nå er samfunnet åpnet helt opp igjen, og folk vil reise mer. Vi forventer at den nye regjeringen gir oss en lynrask og massiv satsing på toget. Vis oss at dere vil gjennomføre de valgløftene dere har til felles når det gjelder tog og jernbane!

Aktivisthalvtimen

Besteforeldrenes klimaaksjon

Changemaker

Concerned Scientists Norway

Det Kongelige Selskap for Norges Vel

For Jernbane

Framtiden i våre hender

Freddy Fjellheim, ansvarlig redaktør i Forfatternes klimaaksjon

Godsalliansen

Greenpeace

LO Oslo

Natur og Ungdom

Naturvernforbundet

Naturviterne

Norsk Klimastiftelse

Norsk Jernbaneforbund

Norsk Lokomotivmannsforbund

Norsk Reiseliv

NTL Sentralforvaltningen

Samfunnsviterne

Spire

WWF Verdens Naturfond

Økologisk Norge



NORGES BONDELAG



19. april 2021

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Stans videre planlegging av tredje rullebane på Gardermoen

Avinor planlegger fortsatt for at det skal bygges en tredje rullebane på Gardermoen, for å kunne øke flytrafikken ytterligere. De 14 organisasjonene bak dette brevet er uenige fordi en ny rullebane og ringvirkningene av den gir høyere klimagassutslipp og mer støy og vil beslaglegge store arealer, derav verdifulle jordressurser. Stortinget må derfor, under behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP), sette foten ned for videre planlegging.

Avinor sier at prosjektet vil bli utsatt som følge av utfordringene i luftfarten på grunn av covid-19, men vil ikke skrinlegge prosjektet. Behovet for en tredje rullebane er høyst usikkert, og de negative effektene er store. Vi ber derfor om følgende:

- Videre planlegging av en tredje rullebane må stanses, herunder båndlegging av arealer.
- Planprosessen for luftfartsinfrastruktur må likestilles prosessen for store vei- og baneutbygginger.
- Dagens virkemidler som stimulerer flytrafikken, må fjernes. Sammen med andre virkemidler må dette hindre at flytrafikken vokser tilbake til gamle høyder.

Nordmenn flyr svært mye

Nordmenn flyr svært mye, og det er utenlandstrafikken som har hatt den kraftigste veksten i antall passasjerer. Også veksten i klimagassutslippene fra denne trafikken har vært stor, til tross for mer drivstoffeffektive fly. Fra 2002 og fram til 2019 har utslipp av klimagasser fra flytrafikken fra Norge til utlandet økt med nesten 140 prosent.¹ Også innenriks, i Sør-Norge, flyr vi svært mye. Tre av Europas fjorten mest trafikkerte flyruter var i 2018 norske innenlandsruter (Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger).² I sum står fly for halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser.³ Videre er flytrafikken en betydelig støykilde. Flere studier viser at flystøy gir økt helserisiko for dem som bor i nærheten av flyplasser.⁴

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

- Det er ingen CO₂-avgift på flytrafikk over landegrensene, altså for utenlandstrafikken til og fra Norge.
- Flytrafikken ut av EU/EØS-området er ikke en del av EUs kvotesystem.
- Det er fritak for merverdiavgift på flyreiser til og fra utlandet.
- Flytrafikken til og fra utlandet subsidieres gjennom en ulogisk taxfree-ordning.
- Avinor har en belønningsordning som støtter flyselskap med trafikkvekst (i sterk kontrast til andre ordninger i samferdselssektoren som belønner trafikkreduksjon) og gir i tillegg markedsføringstilskudd til nye ruter.

Usikkerhet om framtidig trafikkutvikling

Forventninger om fortsatt trafikkvekst ligger til grunn for planene om en tredje rullebane. Det har alltid vært usikkerhet omkring trafikkprognoser, og denne er ikke blitt mindre nå. Økt klimabevissthet begynte å slå inn før covid-19. Mens pandemien pågår, ligger mye av trafikken nede, men de langsiktige effektene er mer interessante. Bruken av digitale kommunikasjonsløsninger har økt kraftig, og av dette kan det bli permanente endringer i reisebehovet, noe blant annet den ferske NOU 2021: 4 *Norge mot 2025* peker på.

En tredje rullebane er et ledd i en konkurranse mellom hovedflyplassene i Norden om langruter til andre kontinent. En slik konkurranse kan gi økt trafikk og forsterke miljøutfordringene, men er også en økonomisk risiko, både for statlige Avinor og for de andre berørte flyplassene – og denne risikoen er neppe blitt mindre av økt klimabevissthet og ekstra usikkerhet som følge av covid-19. Konkurransen kan gi betydelig overkapasitet og tilhørende økonomiske tap.

Store negative konsekvenser for lokalsamfunn og jordressurser

Sumbelastningen på lokalmiljøene rundt Gardermoen er allerede betydelig. En ny rullebane krever enda mer arealer. Over 3000 dekar dyrkbar og dyrka jord vil gå tapt som en direkte konsekvens av den planlagte rullebanen.⁵ I tillegg kommer nedbygging av verdifulle matjordressurser og andre områder som følge av etablering av annen nærings- og handelsvirksomheter nær flyplassen og i aksen mellom denne og hovedstaden som utløses av flyplassekspansjonen. Behovet for å ta vare på jordressursen blir bare større og større når presset for nedbygging øker fra mange hold. Vi trenger god jord for å produsere mat til en økende befolkning globalt og her hjemme. Global usikkerhet, som forsterkes av klimaendringene, setter spørsmålet om matvaresikkerhet enda høyere opp på agendaen.

En ny rullebane vil bli en potensiell forurensingskilde over det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen. Den vil ha store negative konsekvenser for Elstad landskapsvernområde.⁶ Enda en rullebane gjør at nye områder vil få direkte overflygninger, med nye inn- og utflygningstraseer. Antall beboere i de omkringliggende kommunene som plages av støy, vil øke. Støybelastningen fra flytrafikken rundt Gardermoen er allerede stor.

Både veksten i flypassasjerer og de indirekte effektene vil øke presset på transportårene i regionen ytterligere. Mer veitrafikk vil gi ytterligere lokale miljøulempere i form av blant annet støy og svevestøv. Kapasiteten på jernbanen vil fylles fortere opp. Eventuelle behov for ny utbygging av infrastruktur som utløses av en tredje rullebane, vil gi ytterligere arealkonflikter i form av press på matjord og natur og i tillegg koste store beløp.

Fortsatt betydelige miljøutfordringer

Ny rullebane vil gi trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp. Dette står i sterk kontrast til at Norges og verdens klimagassutslipp må reduseres raskt og mye. Teknologi vil kunne bidra til utslippskutt i luftfarten, men vi har ikke råd til at disse gevinstene spises opp av at trafikken igjen vokser, kanskje til og med over 2019-nivået. På kort sikt er det mer energieffektive fly og bruk av biodrivstoff som ofte trekkes fram som utslippsreducerende tiltak. Biodrivstoff er en knapp ressurs med usikker klimaeffekt, og det reiser mange nye spørsmål.

Helelektriske fly vil sannsynligvis komme på kortere ruter med lav trafikk, men det vil neppe bidra til signifikante utslippsreduksjoner fram mot 2030. Widerøes innenlandstrafikk sto i 2019 for om lag 5 prosent av drivstoffsalg til luftfarten i Norge.⁷ Skulle vi komme dit at helelektriske løsninger vil kunne tas i bruk på mer enn kortbanetrafikken, vil det oppstå mange spørsmål og behov for nytenking, også i debatten om en tredje rullebane. Er det virkelig en ny rullebane for store fly det da er behov for? Risikoen for feilinvesteringer kan øke ytterligere.

Andre elektriske løsninger er også aktuelle, men det er en lang vei å gå, og det gjenstår mange ubesvarte spørsmål med tanke på blant annet energibruk og øvrige miljøkonsekvenser. Å legge enda mer arealer under asfalt eller betong er uansett ingen løsning for framtida, som trenger mer bærekraftig matproduksjon, intakte økosystemer og friluftsområder til beste for folkehelsen. Dette ligger fast, uavhengig av flyteknologi og drivstoff.

Oppsiktsvekkende utredningsprosess

Avinor har for tredje rullebane ikke gjennomført noen konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring, slik det vanligvis kreves ved store statlige investeringer. Disse utredningene skal vurdere alternative løsninger på utfordringene, ikke bare det å bygge ut enda mer infrastruktur. Dette poenget er ikke blitt mindre aktuelt nå, med økende usikkerhet som følge av økt klimabevissthet samt direkte og indirekte konsekvenser av covid-19. Det er oppsiktsvekkende at Avinor ikke er pålagt å følge den ordinære utredningsprosessen for alle sine store planer.

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg
leder
Naturvernforbundet

Audhild Slaggård
styremedlem
Norges Bondelag

Ulf Winther
generalsekretær
Norsk forening mot støy

Steinar Winther Christensen
leder
Besteforeldrenes klimaaksjon

Jorun Henriksen
leder
Norges Bygdekvinnelag

Anja Bakken Riise
leder
Framtiden i våre hender

Therese Hugstmyr Woje
leder
Natur og Ungdom

Julie Rødje
leder
Spire

Frode Pleym
leder
Greenpeace Norge

Oda Eithun Paulsen
bygdepolitisk nestleder
Akershus Bygdeungdomslag

Olaf Gjedrem
leder
Jordvern Norge

Karoline Andaur
generalsekretær
WWF Verdens naturfond

Kjersti Hoff
leder
Norsk Bonde- og Småbrukarlag

Tone Elstad
nestleder
Interesseorganisasjonen Nei til tredje rullebane

Referanser

¹ Gjelder utslipp fra flydrivstoff som tankes i Norge, ifølge Statistisk sentralbyrås statistikk 11561: *Energibalansen*: <https://www.ssb.no/statbank/table/11561/>

² Wikipedia-artikkel: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_passenger_air_routes#Europe

³ Artikkelen *Å reise er å leve* av Borgar Aamaas ved Cicero – senter for klimaforskning: <http://www.cicero.uio.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

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

⁴ Artikkelen *Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study*: <http://www.bmj.com/content/347/bmj.f5432>

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

⁵ Beregninger fra Akershus Bondelag, gjengitt i Nationen 29. januar 2019.

⁶ OSL Masterplan 2012–2050: https://avinor.no/globalassets/oslo-lufthavn/om-oslo-lufthavn/om-oss/rapporter/masterplan_2012-2050.pdf

Artikkelen *Istidslandskap og naturperler – unike verneområder ved Gardermoen* fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus: <https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMOA/Milj%C3%B8%20og%20klima/Rapporter/Hauerseter%20brosjyre%20-%20endelig.pdf>

⁷ Estimert på bakgrunn av utslippstall mottatt av Terje Skram i Widerøe samt tall i Statistisk sentralbyrås utslipps- og energiregnskap.