

1.2.2007

Avinor
Postboks 150
2061 GARDERMOEN

SEKTORPLAN – HØRINGSUTTALELSE

Norges Naturvernforbund viser til forslag til sektorplan og kommer her med en høringsuttalelse. Vi viser også til vårt NTP-innspill *Transportstrategi for miljø og næringsliv*, som er å finne på www.naturvern.no/ntp1019/rapport1.

Transportvekst største utfordring

Transportsektoren gir spesielle utfordringer. Den er en del av og en forutsetning for et globalisert næringsliv, i tillegg til at den omfatter en stadig økende ferie- og fritidstrafikk. Transportsektoren berører de fleste miljøutfordringene: klimagassutslipp og energibruk, luftforurensing og støy, arealnedbygging og biologisk mangfold m.m. Om lag en firedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, og sektorens utslipp øker. Vegtrafikken er den dominerende kilden til lokal luftforurensing. Nesten halvparten av Norges utslipp av nitrogenoksider (NO_x) kommer fra transport. Og tre firedeler av støyplagen kan knyttes til vegtrafikken. Stadig mer areal bygges ned til samferdselsformål, deriblant naturområder, flotte kulturlandskap og verdifull matjord. Situasjonen er spesielt vanskelig fordi trafikken vokser. Dette skjer samtidig som de negative effektene, som klimatrusselen og lokal forurensing, heldigvis får større oppmerksomhet.

Det er viktig å både redusere transportvolumet, ta i bruk bedre teknologi og flytte transport fra miljøskadelige til mindre miljøskadelige transportformer. De miljømessige forbedringene som oppnås fra teknologiforbedringer, må ikke spises opp av trafikkvekst. Til det er miljøsituasjonen altfor kritisk. Og det er ikke bare miljøet som vil vinne på en slik politikk. Vegene blir tryggere når transportmengden reduseres – og når gods flyttes fra veg til sjø og bane. Næringslivet kan også oppnå kostnadsbesparelser, både direkte og gjennom mindre køer.

Transportpolitiske beslutninger har som regel svært langsiktige effekter, særlig de som omhandler infrastruktur, som normalt skal fungere i mange tiår, kanskje hundreår. Infrastrukturen bidrar til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner og dermed utslipp av klimagasser og annen forurensing. Og når dagens utslipp CO₂ vil påvirke klimaet i 50–200 år framover, blir det ganske åpenbart at NTP må vurderes et i hundreårsperspektiv – og mer enn det.

Forutsigbarhet må løftes til å bli den overordnede visjonen for transportplanarbeidet. Det innebærer at staten får forutsigbarhet rundt framtidig behov for intelligente investeringer, vedlikehold og drift, kostnader i form av CO₂-kvoter etc., samtidig som det skapes forutsigbarhet for næringslivets kostnader.

Infrastrukturpolitikken – må ses i sammenheng og være robust

Samferdsel er en av sektorene der det fortsatt er legitimt å si "ja takk, begge deler". Ordet *prioritere* betyr å sette noe foran noe annet. Men i samferdselssektoren løses gjerne prioriteringsoppgavene ved å gjøre ønskelista lengre. Siden dette ikke nødvendigvis betyr at det kommer mer penger, blir etterslepet større, bl.a. på vedlikeholdsområdet.

"Ja takk, begge deler" er både kostbart og ressurskrevende på andre måter. Det kan føre til stor overkapasitet og unødvendige store inngrep – og ytterligere trafikkvekst. Noen må betale prisen, det være seg næringslivet – som kan få økte skatter og avgifter – eller miljøet og framtidige generasjoner.

Og det gjelder å planlegge langsiktig. Som nevnt i innledningsvis gir infrastrukturen virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker bl.a. arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet for de ulike transportformene endre seg dersom kvoteprisen på CO₂ øker til f.eks. 500, 3000 eller 10 000 kr/tonn? Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.

Nei til ny infrastruktur som legger til rette for økt flytrafikk

Norges Naturvernforbund tar sterk avstand fra Avinors planer om økt lufthavnskapasitet, med større terminaler, en tredje rullebane på Gardermoen, en ny rullebane på Flesland og eventuelt en ny rullebane på Værnes. Disse vil legge til rette for økte utslipp av klimagasser og økte miljøproblemer i regionen rundt flyplassene.

Som nevnt er infrastrukturinvesteringene langsiktige. Dersom flyplassene først bygges ut, vil det bli enda vanskeligere å iverksette tiltak som reduserer flytrafikken. Sterke krefter vil jobbe for at investeringene skal nedbetales eller kaste av seg på annet vis.

Det er derfor svært viktig planene om økt flyplasskapasitet underlegges grundige samfunnsmessige vurderinger, der økte priser på utslipp av klimagasser inngår som et sentralt element. Framtidige avgifter eller kvoter for å dempe etterspørselen etter flyreiser må tas i betraktning, og mulighetene for utvikling av alternative transporttilbud, som høyhastighetsjernbaner, må tas med i vurderingene.

Avinor setter distriktspolitik og turisme opp mot miljø i argumentasjonen for ny rullebane på Gardermoen. Avinors avhengighet av inntekter – og trafikkvekst – fra de store flyplassene til å subsidiere de små flyplassene tilsier at hele finansieringssystemet bør opp til ny vurdering. Er dagens finansieringssystem hensiktsmessig for å ivareta både miljø- og distriktshensyn? Vil det være bedre at driftstilskudd til de mindre flyplassene bevilges via statsbudsjettet? Inntektene fra avgifter på flytrafikken kan da disponeres friere, bl.a. brukes til å bygge ut et konkurransedyktig jernbanenett som reduserer behovet for å investere i flyplassene. Det gir i større grad rom for mer helhetlige, samfunnsmessige vurderinger, der miljøperspektivet får en sentral plass. Avinors finansieringssystem må ikke brukes som argument for å ikke begrense flytrafikken.

Kommende NTP bør drøfte flyplass-strukturen i Norge. Bedre veger har bidratt til å redusere behovet for flyplasser, særlig i regioner der avstandene mellom flyplassene er korte. Flyaktiviteten ved de små flyplassene representerer små utslipp sett i forhold til de tungt trafikkerte innenlandsrutene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, men de binder likevel ressurser som kan omprioriteres til samferdselsløsninger med større miljø- og samfunnsnytte. Det siste forutsetter at Avinors finansieringssystem endres.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Jan M. Vevatne
fung. generalsekretær