

21.6.2006

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRING AV UTREDNING OM BEHOVET FOR EN EVENTUELL TREDJE RULLEBANE VED OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN**

Vi viser til departementets høringsbrev datert 27.3.2006.

Norges Naturvernforbund legger vekt på at utredningen i svært liten grad drøfter miljøutfordringene forbundet med flytrafikken og hvilke begrensninger på trafikken disse etter hvert må gi. Vi tenker i hovedsak på konsekvenser forbundet med klimagassutslipp, energiforbruk, arealbeslag, støy, forurensing av grunnvann og vassdrag etc. Alt i dag er situasjonen alvorlig, med økende klimagassutslipp fra flytrafikken, og store lokale konsekvenser med tanke på støy og vann i områdene rundt Gardermoen.

Det handler om politisk vilje til å prioritere fortsatt økt reiseomfang kontra miljø, og se muligheter i alternative og mindre miljøskadelige transportformer.

Alle utviklingsscenarier som er skissert i utredningen, innebærer en kraftig vekst i antall passasjerer og flybevegelser. Såkalt middels utvikling innebærer dobling i antall flybevegelser rundt 2035. Også lav innebærer en kraftig vekst ikke langt under det som vises i middels utvikling.

Vi minner om at flytrafikken har svært alvorlig klimakonsekvenser. Ikke bare har flytrafikken et høyt energiforbruk og høye utslipp per passasjerkilometer. Konsekvensene av flyging/utslipp i høyere luftlag har også en større effekt på klimaet enn utslipp nede ved landjorda.

Ifølge faktaarket "Climate Change Aviation Emissions, an ignored but fast growing problem" fra organisasjonen Greenskies vil flytrafikkens bidrag til klimaendringer overstige bilens bidrag på verdensbasis i løpet av perioden 2010–2030. Dette er basert på opplysninger fra OECD.

Internasjonal flytrafikk omfattes i dag ikke av Kyoto-avtalen. Vi må forvente at det i framtida vil bli stilt klimakrav til flytrafikken, noe prognosemodellene må reflektere.

Som nevnt har flytrafikken også store lokale konsekvenser, i form av arealbeslag, støy og vannforurensing. Dagens situasjon når det gjelder vannforurensing og vannbalanse på Oslo Lufthavn Gardermoen er kritikkverdig, og verre kan det bli om flyplassen utvides.

På side 24 i utredningen om behovet for en eventuell tredje rullebane på Gardermoen, kan vi lese følgende:

"I den grad det forekommer konkurranseflater av noen betydning, er det først og fremst endring i generaliserte reisekostnader (vektet sum av reisetid og reisekostnader) ved bruk av privatbil som på enkelte reiserelasjoner kan påvirke antall reiser med fly (Denstadli og Voldmo 2000)."

Dette vitner om at utredningen i svært liten grad har tatt inn over seg hvilke muligheter jernbanen kan ha i særlig innenrikstrafikken i Norge. Vi minner om at Jernbaneverket har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekninger for hastigheter over 200 km/t. Utredningen om behovet for en eventuell tredje rullebane på Gardermoen inkluderer kun kjente tiltak i sine beregninger. Vi kan derfor ikke se at eventuelle muligheter for at toget kan ta over en betydelig del av innenrikstrafikken, er belyst i utredningen.

Norges Naturvernforbund konkluderer med at utredning i altfor liten grad tar inn over seg flytrafikkens store miljøutfordringer og konsekvensene dette kan ha for trafikkmengden. Utredningen drøfter heller ikke mulighetene høyhastighetstog har for å redusere flytrafikken i Norge. Vi mener derfor at utredningen ikke gir noe godt bilde av behovet for kapasitet på Oslo Lufthavn Gardermoen.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund

Tore Killingland  
generalsekretær

Mer informasjon om flytrafikkens miljøkonsekvenser:

Rapport fra Germanwatch: Facts about flying you shouldn't miss:  
<http://www.germanwatch.org/klak/flug04e.pdf>

Faktaark fra organisasjonen Greenskies:  
<http://www.greenskies.org/publications/>

Rapport fra Stockholm Environmental Institute og University of York: Flying off course:  
<http://www.york.ac.uk/admin/presspr/pressreleases/seiyaviation.htm>