

Oslo, 2. november 2012

Deres ref.: 09/1598

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL OSL MASTERPLAN 2012–2050**

Naturvernforbundet viser til høring av masterplan for Oslo Lufthavn (OSL) 2012–2050 og avgir herved sin uttalelse.

### **Masterplanens anvendelse**

På side 11 i masterplanen kan vi lese at "... det vektlegges at planen skal være et verktøy for  
- kartlegging av Oslo Lufthavns behov for nødvendig infrastruktur for å kunne avvikle ventet trafikk tilfredsstillende, også på lang sikt".

Naturvernforbundet vil innledningsvis tydelig avvise at masterplanen kan fungere som en behovsanalyse for bruk i beslutning av hvorvidt en tredje rullebane skal bygges eller ikke. Masterplanen stiller ingen grunnleggende spørsmål ved det skisserte reisebehovet og utreder ingen alternative konsepter til utbygging av ny rullebane.

I øvrig samferdselsplanlegging pålegges utbygginger med antatt kostnad på over 750 mill. kroner å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1). I en slik prosess skal det utredes konsepter på fire ulike trinn:

- Trinn 1: Tiltak som påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: Forbedringer av eksisterende infrastruktur (mindre investeringer)
- Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

Det er for oss uforståelig at et utbyggingstiltak som er estimert til 14,0–17,5 mrd. kroner, ikke skal gjennomgå samme utredningsprosedyre.<sup>1</sup>

Masterplanen presenterer ingen beregninger av klimakonsekvensene av utbygging. Vi mener at dette strider med intensjonene i Stortingets klimaforlik fra 2008, punkt 6.4. Vi mener at dette også strider med den offentlige utredningsinstruksen (FOR 2000-02-18 nr. 108, kapittel 2.3.2), som bl.a. sier at utredningene bør ta utgangspunkt i aktuelle miljøvernpolitiske mål.

I dette lyset er det oppsiktsvekkende at vi på side 11 i masterplanen kan lese følgende: "Oslo Lufthavn er seg bevisst at videre utvikling må være miljømessig bærekraftig, og miljørelaterte konsekvenser av videre utbygging er derfor viet stor plass i masterplanen."

Dette blir ekstra underlig når klimakonsekvensene kun er påspandert et kort avsnitt (kap. 6.5.5) i et dokument på 85 sider, uten noen form for egne og uavhengige vurderinger.

---

<sup>1</sup> Vi minner om at regjeringen har foreslått å endre energiloven slik at også nettutbyggerne (bl.a. Statnett), som har omtrent samme finansieringsform som Avinor/OSL, nå skal pålegges å gjennomføre KVU og KS1 for sine planlagte nettutbygginger.

**Naturvernforbundet konkluderer med at masterplanen ikke kan brukes som et verktøy for kartlegging av Oslo Lufthavns behov for nødvendig infrastruktur. Planen strider etter vårt skjønn med intensjonene i Stortingets klimaforlik fra 2008 og den offentlige utredningsinstruksen.**

**Dersom det er aktuelt å gå videre med planer om utvidelse av Oslo Lufthavn, må det gjennomføres en KVVU- og KS1-prosess – som drøfter framtidige behov og alternative konsepter, på samme måte som for andre større utbyggingsplaner i samferdselssektoren.**

### **Klimakonsekvenser av økt flytrafikk**

Hensikten med en utvidelse av Oslo Lufthavn og en tredje rullebane er å kunne øke flytrafikken. Uten økt flyplasskapasitet vil det ikke være mulig å utvikle en større trafikk. Dobles trafikken, vil det bli dobbelt så store utslipp enn i et referansealternativ uten økt trafikk (forutsatt samme flydistanser). Dersom veksten blir forholdsmessig større på langdistanseruter enn på kortere distanser, vil utslippsveksten bli mer enn dobbelt så stor i utbyggingsalternativet sett i forhold til referansealternativet.

Dersom vi skal sammenlikne med dagens utslipp, vil antatt utslippsendring per fløyet distanse som følge av teknologiutvikling være av interesse. Denne vil mest sannsynlig være lik i et referansealternativ og i et utbyggingsalternativ.

Det er et stort behov for reduksjon i utslipp av klimagasser, for å nå målet om maksimalt 2 graders temperaturstigning, som Norge, EU og de fleste land har skrevet under på. Ulike rapporter antyder en årlig reduksjon i drivstofforbruk per fløyet distanse på om lag 1 prosent.<sup>2</sup> Det betyr at trafikken ikke kan vokse med mer enn om lag 1 prosent årlig, for at flytrafikkens drivstofforbruk ikke skal øke. Skulle luftfarten greie å oppnå en "karbonfri vekst", altså trafikkvekst uten ytterligere vekst i klimagassutslipp, så vil dette uansett måtte bety at andre sektorer må ta en større del av utslippsreduksjonen, fordi vi faktisk må redusere de totale utslippene drastisk.

Norsk luftfartsbransjes egen såkalte bærekraftsrapport fra 2011 estimerer en utslippsvekst i perioden 1990–2020 på 5–60 prosent for innenlandstrafikken og 95–155 prosent i utenlandstrafikken (til/fra Norge), til tross for nye fly og flymotorer, ruteoptimalisering, nye landings- og takseprosedyrer og biodrivstoff.

Erfaringene viser at det er grunn til bekymring. Tross betydelig utskifting av flyparken de siste åra har norsk luftfartsnæring økt sine utslipp drastisk, nærmere bestemt med 1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv. årlig fra 2004 til 2010. Bare veksten tilsvarer utslipp fra 420 000 bensin-/dieserbiler årlig.

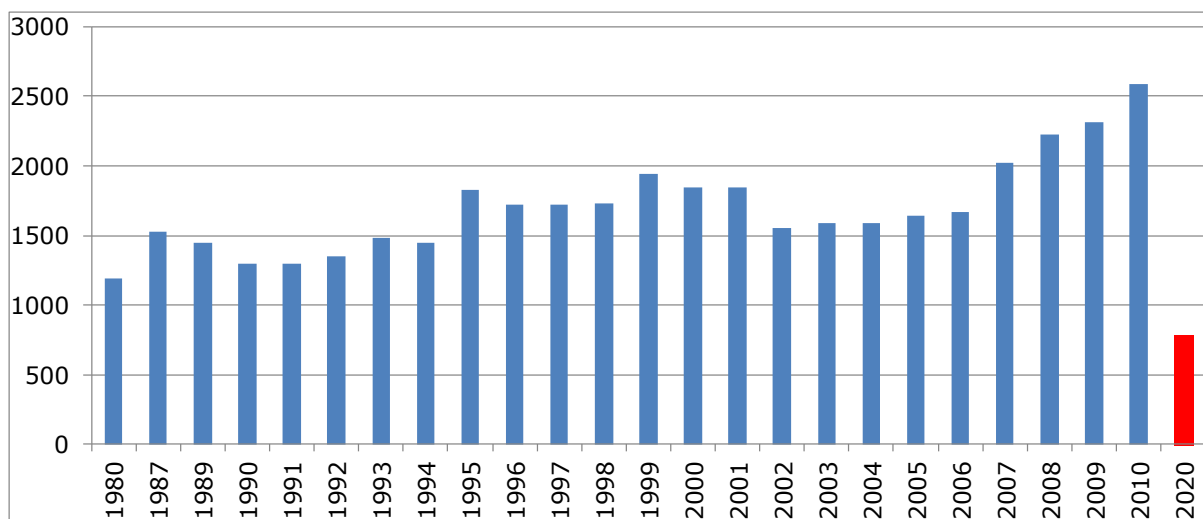
Figuren på neste side viser faktisk utvikling i klimagassutslipp fra norske flyselskaps flygninger (sum innenlands og utenlands), ifølge Statistisk sentralbyrå. Tall for 2011 foreligger ikke ennå, men trafikkveksten på Avinors lufthavner dette året var på 10–11 prosent. Søylen for 2020 i rødt angir en reduksjon på 40 prosent i forhold til 1990-nivå, som er nødvendig for å innfri det vedtatte 2-gradersmålet, forutsatt at alle sektorer skal kutte like mye.

---

<sup>2</sup> Rapporten "Meeting the UK Aviation target – options for reducing emissions to 2050" fra *The Committee on Climate Change* oppgir en årlig reduksjon på 0,8 prosent i perioden 2005–2050 som sannsynlig, målt per setekilometer. En reduksjon på 1,0 prosent anses som optimistisk, mens en reduksjon på 1,5 prosent anses som spekulativt (side 93):

<http://www.theccc.org.uk/reports/aviation-report>

En annen rapport, "Future Aircraft Fuel Efficiencies – Final Report", skrevet for det britiske transportdepartementet, antyder en reduksjon i drivstofforbruk per fløyet distanse på i overkant av 50 prosent som basisscenario i perioden 2000–2040, som betyr i overkant av 1 prosent effektivisering årlig: <http://assets.dft.gov.uk/publications/uk-aviation-forecasts-2011/future-aircraft-fuel-efficiency.pdf>



Siden konsekvensutredningen for utbygging av Bergen Lufthavn Flesland, som var på høring i fjor, heller ikke innholdt noen beregningen av klimakonsekvensene, gjorde Naturvernforbundet et grovt estimat av utslippkonsekvensene av å doble flytrafikken på Flesland fram til 2023. Estimater viser at utslippsveksten fram til 2023 vil tilsvare utslipp fra 270 000 bensin-/dieslbiler og dermed nulle ut alle andre planlagte utslippsreduksjoner i Bergen, i henhold til kommunens vedtatte energi- og klimahandlingsplan.

Økt flytrafikk vil også påvirke miljøet på andre områder. Støy er et betydelig miljø- og helseproblem. Lokal og regional luftforurensing påvirkes også av flytrafikken, det samme gjør forurensing til vann og vassdrag. Behovet for areal til flyplasser påvirker naturverdier og matjordressurser. I tillegg kommer konsekvensene av økt trafikk på bakken til og fra flyplassene.

**Naturvernforbundet slår fast at økt flytrafikk vil øke miljøproblemene vesentlig, sett i forhold til en situasjon uten trafikkvekst. Det blir vanskeligere å innfri viktige klima- og miljømål dersom flytrafikken skal fortsette å vokse. Andre sektorer må i så fall ta en større utslippsreduksjon. På bakgrunn av dette mener Naturvernforbundet at det er uaktuelt å utvide kapasiteten ved Oslo Lufthavn ytterligere. Det betyr et klart nei til en tredje rullebane.**

### **Biodrivstoff som utslippsreducerende tiltak**

Biodrivstoff anses av enkelte som en mulighet for å redusere klimagassutslippene fra energiforbruk. Klima- og miljøeffekten av økt biodrivstoffproduksjon er imidlertid omdiskutert og usikker. Det samme gjelder de øvrige samfunnsmessige effektene. Gitt at økt biomasseuttak/-produksjon kan være miljømessig forsvarlig, er det også usikkerhet om hvordan biomassen skal anvendes for å gi størst mulig klimagevinst. Det er slett ikke åpenbart at svaret er å produsere flytende drivstoff til fly.

Så lenge bærekraftig bioenergi bare vil kunne dekke en brøkdel av verdens totale (og økende) energiforbruk, kan det hevdes at biodrivstoff til økt flytrafikk bare vil resultere i at det blir mindre bioenergi tilgjengelig til andre formål. I så fall vil det bli feil å regne inn en klimagevinst ved bruk av biodrivstoff i enkeltsektorer. Av hensyn til bl.a. dette vil det alltid være nødvendig å ha stort fokus på energiforbruket, som en viktig miljøparameter.

Føre-var-prinsippet er viktig i all miljøforvaltning, og dette prinsippet må legges til grunn når konsekvensene av økt flytrafikk og eventuell økt bruk av biodrivstoff skal analyseres.

## Forutsetninger om jernbane i trafikkprognosene

Trafikkprognosene som er gjengitt i masterplanen, viser at antall passasjerer ved Oslo Lufthavn vil dobles innen 2035 og tredobles en gang mellom 2060 og 2065. Vi anser imidlertid slike prognoser som lite interessante, i og med at de bare speiler antatt utvikling.

Det er likevel viktig å merke seg at prognosene forutsetter at "... høyhastighetstog mellom Oslo og de store byene på Østlandet og forbindelsene til Sverige ikke bygges før etter år 2040" (side 31).

Skulle det bli gjort store investeringer i Oslo Lufthavn, frykter vi at det vil resultere i mindre vilje til å gjennomføre tiltak som demper flytrafikken – det være seg både økte klimaavgifter<sup>3</sup> eller utbygging av alternative transporttilbud som høyhastighetsbaner – all den tid en trafikkreduksjon da vil gjøre at investeringene vanskelig lar seg nedbetale. **Følgelig er det svært viktig at investeringene i lufthavnene ses i lys av en helhetlig miljø- og samferdselspolitikk, der også usikkerhet i den globale økonomien tas i betraktning.**

## Lokal forurensing

Naturvernforbundet har tidligere påpekt store mengder av miljøgiften PFOS i grunnvannsbrønner på Gardermoen, som følge av tidligere bruk av brannskum. Uavhengig av diskusjonen om utvidelse av flyplassen er det viktig at Oslo Lufthavn legger planer for å rydde opp i disse miljøsyndene og sørge for at tilsvarende skader ikke oppstår på nytt.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken  
leder

Kopi: Miljøverndepartementet

Vedlegg: [Notatet "Klimakonsekvenser av å øke trafikken ved Bergen Lufthavn Flesland til 10 mill. passasjerer årlig"](#)

---

<sup>3</sup> Økte klimaavgifter på flytrafikken er nødvendig for å internalisere miljøkostnadene og kompensere for eventuell fortsatt taxfree-ordning og fritaket for merverdiavgift for utenlands flytrafikk.