



12. januar 2010

Deres ref.: 07/3324

Ullensaker kommune
Areal og landbruk
Postboks A
2051 JESSHEIM

KONSEKVENsutREDNING FOR NY TERMINAL (T2) PÅ OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN – HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til høringsbrev fra Ullensaker kommune om forslag til konsekvensutredning for T2 på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL). Norges Naturvernforbund avgir herved sin uttalelse, som berører klimagassutslipp, trafikkmengde og tilbringertransport. Også støy og lokale naturverdier fra flytrafikken er viktige momenter som det må tas hensyn til, uten at vi drøfter dette nærmere i denne uttalelsen.

Da vi anser denne saken å være av nasjonal karakter, sender vi samtidig kopi av uttalelsen til Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet og Finansdepartementet. Spesielt for sistnevnte departement er det viktig å merke seg at det ikke er gjennomført kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) for T2, til tross for planlagte investeringer på mange milliarder kroner.

Klimagassutslipp

Den kanskje viktigste konsekvensen av ny terminal på OSL er klimagassutslipp. Flytrafikken til/fra OSL står i dag for utslipp på anslagsvis mellom 1,5 og 2,0 mill. tonn CO₂. I tillegg kommer klimaeffekten fra utslipp i høyere luftlag. Vi snakker om et tiltak som har innflytelse på en betydelig utslippsmengde.

Til tross for dette er konsekvensene for klimagassutslipp fra flytrafikken svært mangelfullt belyst i KU-en. I det nesten 17 sider lange sammendraget av KU-en er ikke klimagassutslipp fra flytrafikk nevnt med ett ord, bortsett fra utslipp på flyplassen. Utover dette nøyer KU-en seg med noen få linjers generelle betraktninger i kapittel 3.3.1 *Utslipp til luft – beregning av luftkvalitet* og kapittel 3.5.5 *Samfunnsøkonomisk analyse – samfunnsnytte*. Her henvises det kort til noen generelle antakelser om utvikling av utslipp fra flytrafikk, uten at det gjøres noen forsøk på å synliggjøre konkrete konsekvenser av tiltaket det gjennomføres KU for.

Nødvendige utslippskutt

Ifølge FNs klimapanel (IPCC) er nødvendig at rike land kutter sine utslipp med 25–40 prosent innen 2020 og 80–95 prosent innen 2050 sett i forhold til 1990-nivå, dersom vi skal greie å stabilisere CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren på 450 ppm. Dette er imidlertid ikke nok for å nå 2-gradersmålet, som er offisiell norsk politikk. Med et CO₂-nivå på 450 ppm er det en betydelig risiko for at målet ikke nås. Vi mener derfor det vil være riktig å forholde seg til øvre del av spennet, dvs. 40 og 95 prosents reduksjon i forhold til 1990-nivå innen hhv. 2020 og 2050.¹

¹ Les mer om nødvendige utslippskutt her:

http://naturvernforbundet.no/klima/fakta_om_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.html

Denne introduksjonen gir oss en pekepinn på hva ulike tiltak i Norge bør bidra til. Dersom dette ikke legges til grunn, må andre sektorer ta større utslippskutt. Vi mener at luftfarten må bidra tilsvarende, dvs. at de tiltak som gjøres, må gi 40 prosent kutt i luftfartens utslipp innen 2020 og 95 prosent kutt innen 2050.

Framskrevet utslippsvekst

OSL har nå ca. 18 mill. passasjerer årlig. T2 legger til rette for en kapasitet på 28 mill. passasjerer gjennom fase 1 og 35 mill. passasjerer årlig dersom også fase 2 realiseres. Den planlagte terminalen er altså en start på et tiltak som gjør at kapasiteten på flyplassen nesten doubles.

Basert på drivstoffsalg er veksten i CO₂-utslipp fra sivil flytrafikk i og til/fra Norge estimert til ca. 55 prosent i perioden 1990–2007, ifølge rapporten *Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart* fra Avinor mfl. Dersom vi antar at denne veksten er representativ for flytrafikken til/fra Oslo-området, får vi et bilde av hva utslippsstatus er for denne sett i forhold til referanseåret for Kyoto-protokollen, nemlig 1990.

KU-en legger til grunn en trafikk på OSL på 30 mill. passasjerer årlig i 2020, dvs. en vekst på 55–60 prosent i forhold til 2007. (I saksframlegget fra Ullensaker kommune antydes det sågar en vekst på 100–200 prosent fram til 2040.) Når vi i tillegg legger il grunn et optimistisk anslag for utslippseffektivisering på 30 prosent i perioden 2007–2020, finner vi at flytrafikken til/fra Oslo-området vil oppleve en utslippsvekst på 70 prosent i 2020, sett i forhold til 1990.

Dette betyr at flytrafikken til/fra Oslo-området i 2020 vil ha klimagassutslipp som nesten tre ganger (eller 200 prosent større enn) det som er akseptabelt for å oppnå nødvendige utslippsreduksjoner.²

Stor nok kapasitet

Arbeidet med å utrede høyhastighetsbaner, med bygging som siktemål, er i gang (jf. Soria Moria 2). Der slike baner etableres, vil flytrafikken blir redusert med i størrelsesorden 75–95 prosent, forutsatt reisetider på under tre timer. Siden en stor andel av passasjerene på OSL reiser på de forholdsvis korte strekningene i Sør-Norge og til/fra Sverige/Danmark, kan vi estimere at et nett av høyhastighetsbaner i de mest trafikkerte trafikkorridorene vil redusere flytrafikken på OSL med om lag en tredel. Hadde banene blitt etablert i dag, ville trafikken på OSL sunket fra ca. 18 til ca. 12 mill. passasjerer årlig. Dermed er det plass til en generell trafikkvekst på 50 prosent før kapasitetstaket nås.

I tillegg må vi forvente økte avgifter på utslipp av klimagasser og generelt økte oljepriser. Det bør også trekke i retning av at trafikkveksten i det minste dempes i forhold til hva prognosene tilsier. Vi ser også at flytrafikken er svært sårbar i forhold til økonomiske nedgangstider, jf. trafikknedgangen i 2009.

Dersom investeringene først gjøres, vil de måtte nedbetales. Staten vil dermed få lavere insentiver til å satse på mer klimavennlige transportløsninger. Vi mener derfor det er svært viktig at det ikke gjøres nye, store investeringer i luftfartsinfrastruktur som legger føringer for framtidig transportpolitikk.

² Med 70 prosent utslippsvekst i perioden 1990–2020 får vi et utslippsnivå som er ca. 2,8 ganger (eller ca. 180 prosent større enn) det som er akseptabelt. Tar vi tillegg høyde for at trafikken ved de "nye" flyplassene Torp og Rygge vil øke med 1,5 mill. passasjerer i perioden 2007–2020, og at utslippet per passasjer er det samme som for OSL, kan vi grovt estimere at utslippsveksten for den sivile flytrafikken i Oslo-området blir på 80 prosent i perioden 1990–2020, slik at vi får et utslippsnivå som er ca. 3 ganger (eller ca. 200 prosent større enn) akseptabelt nivå.

Vegtrafikk til/fra flyplassen

Naturvernforbundet går sterkt imot realisering av T2 primært pga. økte klimagassutslipp og andre miljøproblemer fra flytrafikken, deriblant støy. Vi vil likevel peke på at veksten i flytrafikken, som brukes som argument for bygging av T2, også vil gi en formidabel vekst i den bakkebaserte tilbringertrafikken til/fra OSL.

I dag er omkring 50 prosent av trafikken på E 6 rett sør for Jessheim flyplassrelatert, mens andelen nord for Gardermoen er ca. 10 prosent. I makstimen på ettermiddagen er andelen flyplassrelatert trafikk på E 6 ved Skedsmovollen ca. 13 prosent. I denne diskusjonen er det verd å huske på at det ikke skal stor trafikkvekst til før det kan bli kø, som kan utløse betydelige behov for veginvesteringer. Trafikkveksten gir økte klimagassutslipp og mer støy og enda større behov for arealer, med nedbygging av natur og matjord som sannsynlige konsekvenser.

Erfaringene til nå er at OSL og kommunene er lite villige til å styre personbilbruken til fra flyplassen i form parkeringsbegrensninger eller vegavgifter. Det har gjort vondt verre og gjør bekymringen enda større.

Satsing på høyhastighetsbaner vil redusere problemene med økt tilbringertransport betydelig da høyhastighetstog i all hovedsak vil betjene by- og tettstedssentrene.

Manglende kvalitetssikring i tidlig fase

Daværende samferdselsminister kunngjorde høsten 2006 at KS1 er innført også for transportsektoren.³ KS1-prosessen skal sørge for at samfunnet velger riktig løsninger på utfordringene vi står overfor, før eventuell detaljplanlegging settes i gang. Dersom det er slik at luftfarten skal unntas fra dette kravet, er det en stor svakhet som Finansdepartementet må rette opp i snarest.

Blir det ikke stilt krav om KS1 i denne saken, er det ekstra viktig at nasjonale myndigheter vurderer konsekvensene av T2 i et klima- og miljøperspektiv og sett i forhold til andre større og aktuelle infrastrukturinvesteringer – før det gis anledning til videre planlegging.

Konklusjon

Konsekvensene for miljøet lokalt og globalt tilsier at T2 ikke kan bygges ut. Spriket mellom nødvendige kutt i klimagassutslipp og framskrevet utslippsvekst blir altfor stort. Det er sterkt kritikkverdig at det ikke er gjennomført noen helhetlige vurderinger av klimakonsekvensene, verken i KU-en eller i form av en KS1-prosess, noe som forsterker vår kritikk. Norges Naturvernforbund ber om at KU-en for T2 ikke godkjennes. Videre planlegging må legges på is.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

³ Les mer om KS1 i transportsektoren her:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/pressemeldinger/2006/transportsektoren-betre-kvalitetssikring.html?id=271775>