

19. januar 2017

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsdepartementet

## Vi trenger ingen tredje rullebane på Gardermoen

Transportetatene og Avinor ber i sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 om at Stortinget ved behandling av planen gir tilslutning til at bygging av en tredje rullebane kan igangsettes når behovet oppstår.

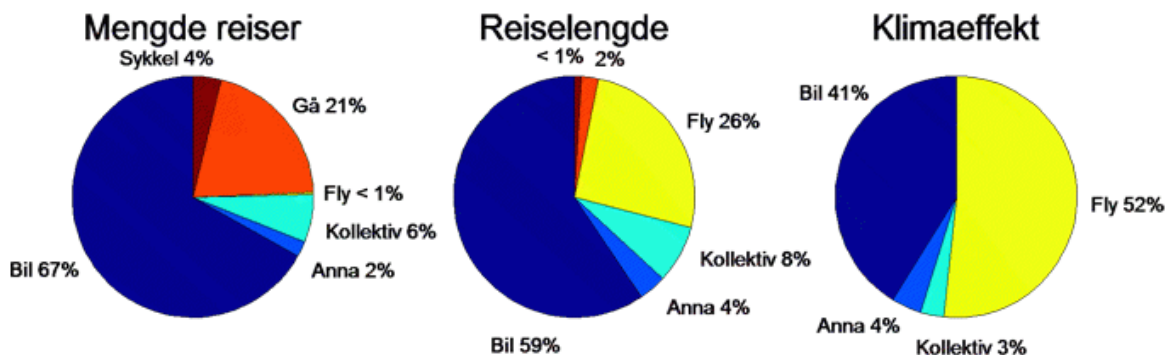
**Organisasjonene bak dette brevet er uenige i dette fordi en ny rullebane og tilhørende trafikkvekst gir høyere klimagassutslipp og mer støy og vil beslaglegge store arealer, derav verdifulle jordressurser.**

Vi ber om følgende:

- Avinor må ikke gis fullmakt til å planlegge en tredje rullebane. Stortinget må ved behandling av Nasjonal transportplan 2018–2029 slå fast at en tredje rullebane ikke skal bygges. Et tydelig vedtak er bra for de berørte kommunene, som kan forholde seg til dette i det videre arealplanarbeidet.
- Virkemidlene for å dempe veksten i flytrafikken må forsterkes, blant annet gjennom økte avgifter på miljøskade.
- Toget må settes i stand til å ta unna en langt større del av trafikken mellom de største byene i Sør-Norge og mot Stockholm og København.

### Nordmenn flyr svært mye – skal vi fly enda mer?

Fly står for halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser.<sup>1</sup> Flytrafikken er en betydelig støykilde nær flyplassene. Flere studier viser at flystøy gir økt helseisiko for dem som bor i nærheten av flyplasser.<sup>2</sup>



Figur: Nordmenns reiser i 2009. Kilde: Borgar Aamaas, Cicero – senter for klimaforskning

Flytrafikken i og til/fra Norge er svært stor. I Europa er det bare øystatene Island og Malta som har flere flypassasjerer fra sine flyplasser enn det Norge har, målt per innbygger. Flytrafikken fra norske flyplasser er 3,5 ganger så stor som flytrafikken fra EUs flyplasser, målt per innbygger. I forhold til Sverige er det norske tallet nesten 2,4 ganger så stort.<sup>3</sup> Tre av Europas femten mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger).<sup>4</sup>

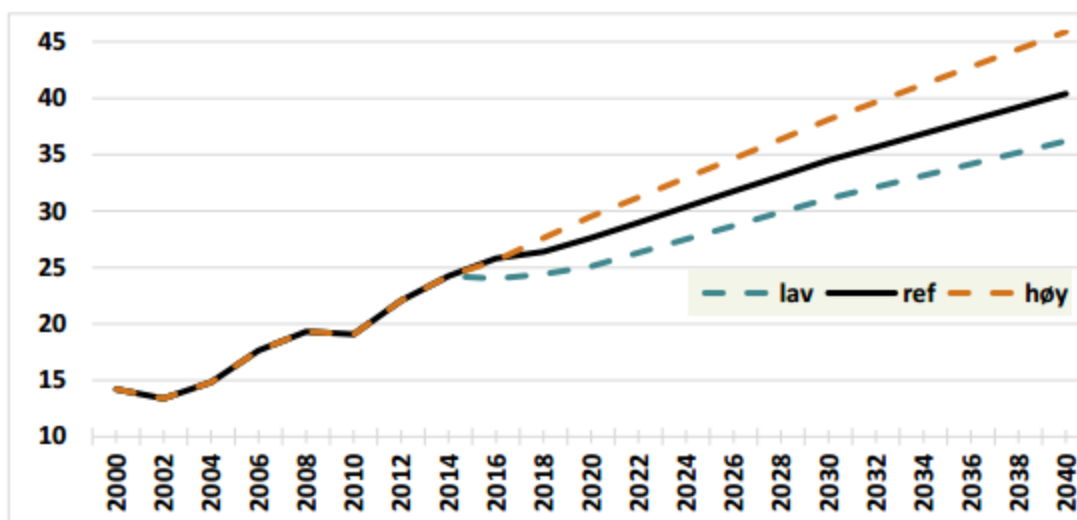
Flytrafikken i og til/fra Norge har økt kraftig. Det er særlig utenlandstrafikken som vokser, og det gjør også klimagassutslippene fra denne trafikken, til tross for mer drivstoffeffektive fly. Fra 2002 og fram til 2014 har utslipp av klimagasser fra flytrafikken fra Norge til utlandet økt med 109 prosent.<sup>5</sup> 2002 var siste året vi sist hadde flypassasjeravgift. I 2001 var avgiften for utenlandsreiser fra Norge på om lag 320 kroner, omgjort til dagens kroneverdi. Først i 2016 fikk vi tilbake en tilsvarende avgift, men nivået er bare på en firedel av det den var til utlandet i 2001.

Prognosene viser en fortsatt kraftig trafikkvekst. Dette skyldes ikke behovet for å binde landet sammen og gi avsidesliggende områder gode kommunikasjoner. Den kraftige veksten som antas å komme, skyldes i stor grad veksten i ferie- og fritidsreiser til og fra Norge. For å påskynde veksten har statlige Avinor et mål om at antall langruter til/fra Norge skal økes, og selskapet har til og med en bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst, i motsetning til Samferdselsdepartementets belønningsordning som premierer byer som greier å redusere biltrafikken.

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

- Det er ingen CO<sub>2</sub>-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

Mengden flyreiser påvirkes i stor grad av både pris og inntekt.<sup>6</sup> Særlig er fritidsreiser følsomme for prisendring. Det betyr at det er store muligheter for å styre etterspørselen etter flyreiser med økonomiske virkemidler.



Figur Prognoser for Oslo Lufthavn 2014-2040. Mill. passasjerer.

Kilde: Rapporten «Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn»<sup>7</sup>

## **Avinor ønsker enda mer flytrafikk – og vil bygge en tredje rullebane**

Trafikkveksten gjør at Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen. Behovet for rullebaner styres av antall flyavganger. Avinor mener at kapasitetsgrensa på 85 flybevegelser i timen for dagens to rullebaner (som gjelder for vinteren, når det er behov for snørydding etc.) nås i 2028. Dette tilsvarer om lag 35 mill. passasjerer. I 2016 var trafikken på om lag 25 mill. passasjerer. Den nye terminalen, som tas i bruk april 2017, vil gi en kapasitet på 32,5 mill. passasjerer. Med ytterligere planlagte terminalutvidelser kan kapasiteten økes til 42 mill. passasjerer.<sup>7</sup>

Konsekvensene av ny rullebane er store. Den vil kreve store arealer, uavhengig av alternativ. Legges den vest for flyplassen, vil den legge beslag på mye landbruksareal. Havner den øst for flyplassen, blir liggende som en potensiell forurensingskilde over det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen og i konflikt med Elstad landskapsvernområde med unike grytehullsjøer.<sup>8</sup> Den økte kapasiteten som ny rullebane gir, vil utløse en ny trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp. Enda en rullebane gjør at nye områder øst eller vest for dagens to rullebaner vil få direkte overflygninger med nye inn- og utflygningstraseer. Antall beboere i de omkringliggende kommuner som plages av støy, vil øke betraktelig.

Videre vil tyngdepunktet i regionen kunne forsyves ytterligere mot Oslo Lufthavn, som kan bety ytterligere etablering av nærings- og handelsvirksomhet nær flyplassen, med tilhørende konsekvenser for arealer og transportsystem. Økt flytrafikk vil også gi mer landgående trafikk til og fra Oslo Lufthavn. Kapasiteten på jernbanen vil fortære bli fylt opp, som kan utløse store investeringsbehov eller gå på bekostning av kapasiteten for det øvrige togtilbudet i regionen.

Ny rullebane vil koste om lag 19 milliarder kroner. I tillegg kommer investeringene i ytterligere terminalutvidelser, til flere milliarder. Dersom disse investeringene først blir gjennomført, vil de måtte nedbetales. Det vil sannsynligvis redusere politikernes vilje til å begrense flytrafikken, da de store investeringene ikke kan nedbetales om ikke trafikken får vokse slik prognosene antyder. Det vil også kunne slå beina under mulighetene for å etablere et effektivt og mer konkurransedyktig togtilbud mellom de større byene i Sør-Norge og mot Stockholm og København.

Det er verd å nevne at delstaten Berlin nylig har slått fast at det ikke skal bygges noen tredje rullebane ved deres hovedflyplass.<sup>9</sup>

### **Vil ny teknologi redde oss?**

Ny teknologi vil kunne redusere miljøkonsekvensene av flyging målt per flydde kilometer. Alt tyder imidlertid på at nye fly med lavere drivstofforbruk ikke vil være i nærheten av hva som trengs for å oppnå kraftige utslippskutt, dersom trafikkveksten fortsetter. De positive effektene vil bli spist opp av flere fly.


Det samme gjelder støy. Tross lavere støynivå for hvert fly vil en utvidelse av Gardermoen med en tredje rullebane gi et langt større areal hvor befolkningen utsettes for sjenerende og helsefarlig støy.

Biodrivstoff anses som en mulig løsning for å redusere flytrafikkens klimagassutslipp. Det fins ulike typer biodrivstoff, og miljøkonsekvensene varierer veldig. Noen kan til og med gi betydelig økte utslipp. Ressursene som brukes til å produsere biodrivstoff, er knappe. Den typen biodrivstoff som gir en positiv miljøgevinst, bør tas i bruk, men den må brukes til å

erstatte mer miljøskadelig drivstoff, ikke brukes til å øke flytrafikken. Jo mer vi flyr, jo mer drivstoff trengs, og jo mindre andel kan dekkes av alternativer med god miljøeffekt.

Å legge enda mer arealer under asfalt eller betong er heller 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.

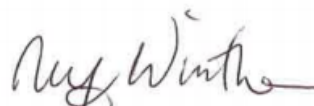
Med vennlig hilsen



Silje Ask Lundberg  
leder  
Naturvernforbundet



Brita Skallerud  
nestleder  
Norges Bondelag



Ulf Winther  
generalsekretær  
Norsk forening mot støy



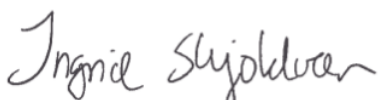
Steinar Høiback  
leder  
Besteforeldrenes Klimaaksjon



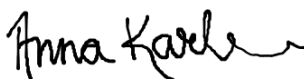
Ellen Krageberg  
leder  
Norges Bygdekvinnelag



Christoffer Ringnes Klyve  
konst. leder  
Framtiden i våre hender



Ingrid Skjoldvær  
leder  
Natur og Ungdom



Anna Karlsson  
leder  
Spire



Truls Gulowsen  
leder  
Greenpeace Norge

Kopi:

Klima- og miljøminister Vidar Helgesen, Klima- og miljødepartementet  
Partigruppene på Stortinget

## Referanser

---

<sup>1</sup> 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>

<sup>2</sup> 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>

<sup>3</sup> Tall fra Eurostat over antall flypassasjerer (passengers carried by departuere) i 2015 (avia\_paos) og innbyggere 1. januar 2016 (demo\_pop): <http://ec.europa.eu/eurostat>

<sup>4</sup> Artikkelen «Norge på flytoppen» fra Framtiden i våre hender:

<http://www.framtiden.no/aktuelt/transport/norge-pa-flytoppen-i-europa.html>

<sup>5</sup> Gjelder utslipp fra flydrivstoff som tankes i Norge, som regnes som en god indikator på utslipp fra flytrafikk til utlandet. Kilde: «Greenhouse Gas Emissions 1990–2014, Annexes to National Inventory Report»:

[http://unfccc.int/national\\_reports/annex\\_i\\_ghg\\_inventories/national\\_inventories\\_submissions/items/9492.php](http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/9492.php)

<sup>6</sup> Priselastisiteten for flyreiser ligger typisk mellom -0,6 og -1,5, og inntektselastisiteten på 1. Jamfør rapport fra Universitetet i Nordland om lufthavnavgifter i Norge:

[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/rapporter\\_og\\_planer/sib\\_rapport\\_2\\_2011\\_1.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/rapporter_og_planer/sib_rapport_2_2011_1.pdf)

<sup>7</sup> Rapporten «Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn» fra Avinor og transportetatene:

[http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/\\_attachment/1214275/binary/1093492?ts=1531e628f28](http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214275/binary/1093492?ts=1531e628f28)

<sup>8</sup> 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/Hauersetere%20brosjyre%20-%20endelig.pdf>

<sup>9</sup> Koalisjonserklæring for delstaten Berlin for 2016–2021 (side 45):

[https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung\\_2016-21\\_final\\_0.pdf](https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf)