

DEBATT

«SKAL POLITIKERNE TA KLIMA, FOLKEHELSE OG MATVARE-SIKKERHET PÅ ALVOR, MÅ DE SI KLART IFRA OM AT EN NY RULLEBANE IKKE MÅ BYGGES.»

D OSLO LUFTHAVN

VI TRENGER INGEN TREDJE RULLEBANE

► Den økte kapasiteten som en ny rullebane på Gardermoen gir, vil utløse en ny trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp.

D HOVEDINNLEGG

Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen, for å øke flytrafikken. Ny rullebane og tilhørende trafikkvekst gir høyere klimagassutslipp, og mer støy og vil beslaglegge store arealer, derav verdifulle jordressurser.

NORDMENN FLYR svært mye – må vi fly enda mer? Fly står for halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser. Flytrafikken er en betydelig støykilde og gir økt helse- og miljørisiko for dem som bor i nærheten av flyplasser.

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 langt over dobbelt så stor som flytrafikken fra svenske flyplasser, målt per innbygger. Tre av Europas 15 mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger).

Flytrafikken 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.

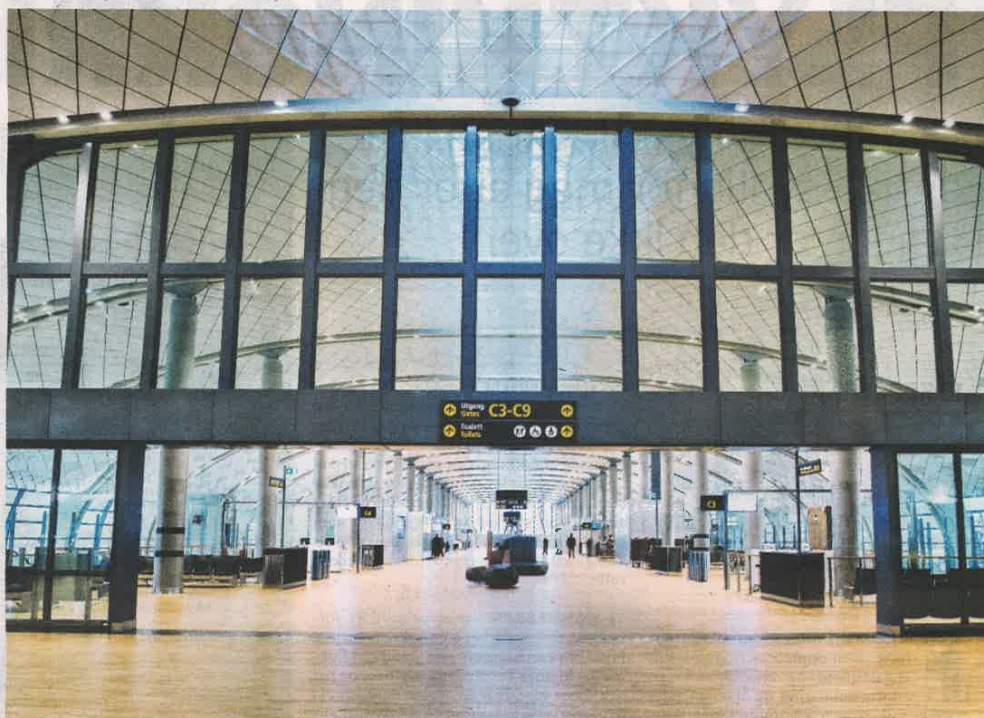
PROGNOSENE VISER en fortsatt kraftig trafikkvekst. Dette skyldes ikke behovet for å binde landet sammen og gi avsidsliggende områder gode kommunikasjoner. Det skyldes i stor grad flere ferie- og fritidsreiser til og fra Norge. For å påskynde veksten har statlige Avinor et mål om at antall langruter til/fra Norge skal økes. Selskapet har en bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst – i motsetning til Samferdselsdepartementets belønningsordning som premierer byer som greier å redusere biltrafikken.

Flytrafikken stimuleres ytterligere av at det ikke er noen CO₂-avgift på flygning til og fra utlandet, og at flytrafikken ut av EU/EØS-området ikke er en del av EU's kvotesystem. Det er også fritak for merverdiavgift på utenlandsreiser, som subsidieres ytterligere gjennom en ulogisk taxfree-ordning.

TRAFIKKVEKSTEN gjør at Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen. Selskapet mener at kapasitetsgrensa for dagens to rullebaner, på om lag 35 millioner passasjerer årlig, vil nås i 2028. I 2016 var trafikken på om lag 25 millioner passasjerer.

Konsekvensene av ny rullebane er store. Den vil kreve store arealer, som ved plassering vest for flyplassen legger beslag på mye landbruksareal. Øst for flyplassen blir den en potensiell forurensningskilde over det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen, i konflikt med andre naturverdier.

DEN ØKTE kapasiteten som ny rullebane



NYTT PÅ GARDERMOEN: Slik blir gateområdet i de nye arealene til Oslo Lufthavn Gardermoen: Ny avgangshall, delvis ny sikkerhetskontroll, nye gateområder i utlandsdelen i pir nord og ny taxfreebutikk i avgangshallen. Men mange protesterer mot byggingen av en tredje rullebane.

FOTO: BERIT ROALD / NTB SCANPIX

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 forskyves ytterligere mot Oslo Lufthavn, som kan bety ytterligere konflikter og utfordringer for arealer og transportsystem. Økt flytrafikk vil også gi mer landgående trafikk til og fra flyplassen. Kapasiteten på jernbanen vil fortære bli fylt opp, noe 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 investeringer i nye terminalutvidelser. Dersom disse investeringene først gjennomføres, vil de måtte nedbetales. Det vil sannsynligvis redusere politikernes vilje til å begrense flytrafikken, og 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.

Ny teknologi kan redusere miljøkonsekvensene av flygning målt per kilometer.

Men nye fly med lavere drivstofforbruk vil ikke være i nærheten av hva som trengs for å oppnå kraftige utslippskutt, dersom trafikkveksten fortsetter. De positive miljøeffektene vil bli spist opp av flere fly.

Det samme gjelder støy. Tross lavere støynivå for hvert fly vil en utvidelse 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 flytraffikkens 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 energi, ikke til å øke flytrafikken. Jo mer vi flyr, jo mer drivstoff trengs, og jo mindre andel kan dekkes av alternative drivstoff med god miljøeffekt.

Å legge enda mer arealer under asfalt 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.

STORTINGET SKAL til våren ta stilling til tredje rullebane, i forbindelse med behandling av ny Nasjonal transportplan. Skal politikerne ta klima, folkehelse og matvaresikkerhet på alvor, må de si klart ifra om at en ny rullebane ikke må bygges. Et tydelig vedtak er også bra for de berørte kommunene, som da kan forholde seg til dette i sitt arealplanarbeid. Videre bør avgiftene på miljøskade økes og toget 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.

SILJE ASK LUNDBERG

Leder i Naturvernforbundet

BRITA SKALLERUD

Nestleder i Norges Bondelag

ULF WINHNER

Generalsekretær i Norsk forening mot støy

CHRISTOFFER RINGNES KLYVE

Konstituert leder i Framtiden i våre

hender

INGRID SKJOLDVÆR

Leder i Natur og Ungdom

FINN BJØRNAR LUND

Nestleder i Besteforeldrenes Klimaaksjon

ELLEN KRAGEBERG

Leder i Norges Bygdekvinnelag

ANNA KARLSSON

Leder i Spire