



NORGES BONDELAG



19. april 2021

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

## Stans videre planlegging av tredje rullebane på Gardermoen

**Avinor planlegger fortsatt for at det skal bygges en tredje rullebane på Gardermoen, for å kunne øke flytrafikken ytterligere. De 14 organisasjonene bak dette brevet er uenige fordi en ny rullebane og ringvirkningene av den gir høyere klimagassutslipp og mer støy og vil beslaglegge store arealer, derav verdifulle jordressurser. Stortinget må derfor, under behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP), sette foten ned for videre planlegging.**

Avinor sier at prosjektet vil bli utsatt som følge av utfordringene i luftfarten på grunn av covid-19, men vil ikke skrinlegge prosjektet. Behovet for en tredje rullebane er høyst usikkert, og de negative effektene er store. Vi ber derfor om følgende:

- Videre planlegging av en tredje rullebane må stanses, herunder båndlegging av arealer.
- Planprosessen for luftfartsinfrastruktur må likestilles prosessen for store vei- og baneutbygginger.
- Dagens virkemidler som stimulerer flytrafikken, må fjernes. Sammen med andre virkemidler må dette hindre at flytrafikken vokser tilbake til gamle høyder.

### Nordmenn flyr svært mye

Nordmenn flyr svært mye, og det er utenlandstrafikken som har hatt den kraftigste veksten i antall passasjerer. Også veksten i klimagassutslippene fra denne trafikken har vært stor, til tross for mer drivstoffeffektive fly. Fra 2002 og fram til 2019 har utslipp av klimagasser fra flytrafikken fra Norge til utlandet økt med nesten 140 prosent.<sup>1</sup> Også innenriks, i Sør-Norge, flyr vi svært mye. Tre av Europas fjorten mest trafikkerte flyruter var i 2018 norske innenlandsruter (Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger).<sup>2</sup> I sum står fly for halvparten av klimaeffekten fra nordmenns reiser.<sup>3</sup> Videre er flytrafikken en betydelig støykilde. Flere studier viser at flystøy gir økt helserisiko for dem som bor i nærheten av flyplasser.<sup>4</sup>

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.
- Avinor har en belønningsordning som støtter flyselskap med trafikkvekst (i sterk kontrast til andre ordninger i samferdselssektoren som belønner trafikkreduksjon) og gir i tillegg markedsføringstilskudd til nye ruter.

## **Usikkerhet om framtidig trafikkutvikling**

Forventninger om fortsatt trafikkvekst ligger til grunn for planene om en tredje rullebane. Det har alltid vært usikkerhet omkring trafikkprognoser, og denne er ikke blitt mindre nå. Økt klimabevissthet begynte å slå inn før covid-19. Mens pandemien pågår, ligger mye av trafikken nede, men de langsiktige effektene er mer interessante. Bruken av digitale kommunikasjonsløsninger har økt kraftig, og av dette kan det bli permanente endringer i reisebehovet, noe blant annet den ferske NOU 2021: 4 *Norge mot 2025* peker på.

En tredje rullebane er et ledd i en konkurranse mellom hovedflyplassene i Norden om langruter til andre kontinent. En slik konkurranse kan gi økt trafikk og forsterke miljøutfordringene, men er også en økonomisk risiko, både for statlige Avinor og for de andre berørte flyplassene – og denne risikoen er neppe blitt mindre av økt klimabevissthet og ekstra usikkerhet som følge av covid-19. Konkurransen kan gi betydelig overkapasitet og tilhørende økonomiske tap.

## **Store negative konsekvenser for lokalsamfunn og jordressurser**

Sumbelastningen på lokalmiljøene rundt Gardermoen er allerede betydelig. En ny rullebane krever enda mer arealer. Over 3000 dekar dyrkbar og dyrka jord vil gå tapt som en direkte konsekvens av den planlagte rullebanen.<sup>5</sup> I tillegg kommer nedbygging av verdifulle matjordressurser og andre områder som følge av etablering av annen nærings- og handelsvirksomheter nær flyplassen og i aksene mellom denne og hovedstaden som utløses av flyplassekspansjonen. Behovet for å ta vare på jordressursen blir bare større og større når presset for nedbygging øker fra mange hold. Vi trenger god jord for å produsere mat til en økende befolkning globalt og her hjemme. Global usikkerhet, som forsterkes av klimaendringene, setter spørsmålet om matvaresikkerhet enda høyere opp på agendaen.

En ny rullebane vil bli en potensiell forurensingskilde over det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen. Den vil ha store negative konsekvenser for Elstad landskapsvernområde.<sup>6</sup> Enda en rullebane gjør at nye områder vil få direkte overflygninger, med nye inn- og utflygningstraseer. Antall beboere i de omkringliggende kommunene som plages av støy, vil øke. Støybelastningen fra flytrafikken rundt Gardermoen er allerede stor.

Både veksten i flypassasjerer og de indirekte effektene vil øke presset på transportårene i regionen ytterligere. Mer veitrafikk vil gi ytterligere lokale miljøulempere i form av blant annet støy og svevestøv. Kapasiteten på jernbanen vil fylles fortere opp. Eventuelle behov for ny utbygging av infrastruktur som utløses av en tredje rullebane, vil gi ytterligere arealkonflikter i form av press på matjord og natur og i tillegg koste store beløp.

## **Fortsatt betydelige miljøutfordringer**

Ny rullebane vil gi trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp. Dette står i sterk kontrast til at Norges og verdens klimagassutslipp må reduseres raskt og mye. Teknologi vil kunne bidra til utslippskutt i luftfarten, men vi har ikke råd til at disse gevinstene spises opp av at trafikken igjen vokser, kanskje til og med over 2019-nivået. På kort sikt er det mer energieffektive fly og bruk av biodrivstoff som ofte trekkes fram som utslippsreducerende tiltak. Biodrivstoff er en knapp ressurs med usikker klimaeffekt, og det reiser mange nye spørsmål.

Helelektriske fly vil sannsynligvis komme på kortere ruter med lav trafikk, men det vil neppe bidra til signifikante utslippsreduksjoner fram mot 2030. Widerøes innenlandstrafikk sto i 2019 for om lag 5 prosent av drivstoffsalg til luftfarten i Norge.<sup>7</sup> Skulle vi komme dit at helelektriske løsninger vil kunne tas i bruk på mer enn kortbanetrafikken, vil det oppstå mange spørsmål og behov for nytenking, også i debatten om en tredje rullebane. Er det virkelig en ny rullebane for store fly det da er behov for? Risikoen for feilinvesteringer kan øke ytterligere.

Andre elektriske løsninger er også aktuelle, men det er en lang vei å gå, og det gjenstår mange ubesvarte spørsmål med tanke på blant annet energibruk og øvrige miljøkonsekvenser. Å legge enda mer arealer under asfalt eller betong er uansett 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.

## Oppsiktsvekkende utredningsprosess

Avinor har for tredje rullebane ikke gjennomført noen konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring, slik det vanligvis kreves ved store statlige investeringer. Disse utredningene skal vurdere alternative løsninger på utfordringene, ikke bare det å bygge ut enda mer infrastruktur. Dette poenget er ikke blitt mindre aktuelt nå, med økende usikkerhet som følge av økt klimabevissthet samt direkte og indirekte konsekvenser av covid-19. Det er oppsiktsvekkende at Avinor ikke er pålagt å følge den ordinære utredningsprosessen for alle sine store planer.

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg  
leder  
Naturvernforbundet

Audhild Slaggård  
styremedlem  
Norges Bondelag

Ulf Winther  
generalsekretær  
Norsk forening mot støy

Steinar Winther Christensen  
leder  
Besteforeldrenes klimaaksjon

Jorun Henriksen  
leder  
Norges Bygdekvinnelag

Anja Bakken Riise  
leder  
Framtiden i våre hender

Therese Hugstmyr Woje  
leder  
Natur og Ungdom

Julie Rødje  
leder  
Spire

Frode Pleym  
leder  
Greenpeace Norge

Oda Eithun Paulsen  
bygdepolitisk nestleder  
Akershus Bygdeungdomslag

Olaf Gjedrem  
leder  
Jordvern Norge

Karoline Andaur  
generalsekretær  
WWF Verdens naturfond

Kjersti Hoff  
leder  
Norsk Bonde- og Småbrukarlag

Tone Elstad  
nestleder  
Interesseorganisasjonen Nei til tredje rullebane

## Referanser

<sup>1</sup> Gjelder utslipp fra flydrivstoff som tankes i Norge, ifølge Statistisk sentralbyrås statistikk 11561: *Energibalansen*: <https://www.ssb.no/statbank/table/11561/>

<sup>2</sup> Wikipedia-artikkel: [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_busiest\\_passenger\\_air\\_routes#Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_passenger_air_routes#Europe)

<sup>3</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>4</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>5</sup> Beregninger fra Akershus Bondelag, gjengitt i Nationen 29. januar 2019.

<sup>6</sup> OSL Masterplan 2012–2050: [https://avinor.no/globalassets/oslo-lufthavn/om-oslo-lufthavn/om-oss/rapporter/masterplan\\_2012-2050.pdf](https://avinor.no/globalassets/oslo-lufthavn/om-oslo-lufthavn/om-oss/rapporter/masterplan_2012-2050.pdf)

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/Hauerseter%20brosjyre%20-%20endelig.pdf>

<sup>7</sup> Estimert på bakgrunn av utslippstall mottatt av Terje Skram i Widerøe samt tall i Statistisk sentralbyrås utslipps- og energiregnskap.