

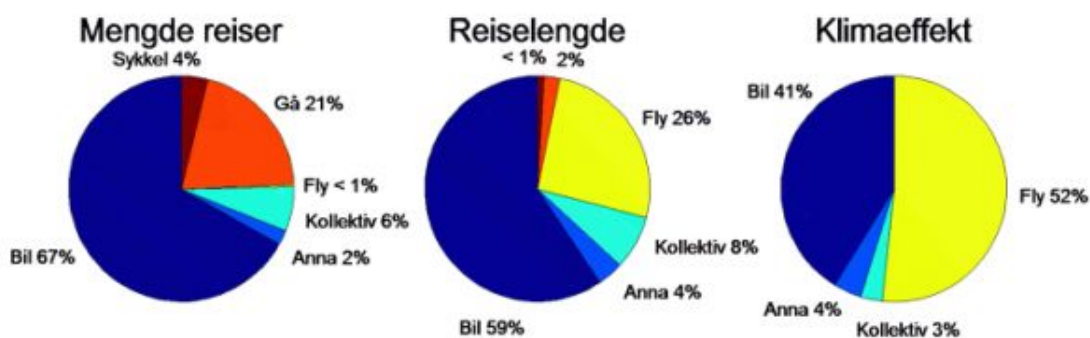
Faktaark om tredje rullebane på Gardermoen og nordmenns reisevaner

Nordmenn er allerede verdensmestere på å fly

- ❖ 5,1 millioner nordmenn flyr like mye som 50 millioner europeere¹.
- ❖ I Europa er det bare øystatene Island, Malta og Kypros som har flere flypassasjerer fra sine flyplasser enn det Norge har, målt per innbygger. Tross vesentlig flere innbyggere i Sverige, er det flere flypassasjerer fra norske enn fra svenske flyplasser².
- ❖ Tre av Europas seksten mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger)³. Disse strekningene finnes det alternative reisemåter på.

Nordmenns flyreiser bidrar til store klimautslipp.

- ❖ Våre flyreiser tilsvarer utslipp på 7,05 millioner tonn CO₂⁴. Dette er mer enn alle utslippene til Rwanda⁵.
- ❖ Fly er under 1% av mengden reiser, men står for over halvparten av alle reiseutslippene.⁶ (se diagram).



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

¹ Fremtiden i våre hender: "Norge på flytoppen", [Arbeidsnotat](#), 7/2015

² Tall fra Eurostat over antall flypassasjerer (passengers carried (departures)) i 2016 (avia_paoc) og innbyggere 1. januar 2017 (tps00001): <http://ec.europa.eu/eurostat>

³ Wikipedia-artikkel: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_passenger_air_routes#Europe

⁴ Fremtiden i våre hender: "Flytrafikk utgjør 12,5% av våre utslipp", [Arbeidsnotat](#), 6/2015

⁵ Verdensbanken: "World bank open data", [Database](#), 2012 (6,69 Mt CO2)

⁶ Cicero - senter for klimaforskning: "Nordmenns reiser i 2009", <https://cicero.oslo.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

Avinor ønsker mer flytrafikk – og vil bygge en tredje rullebane på Gardermoen

I motsetning til andre deler av transportsektoren har Avinor et mål om vekst:

- Selskapet har en bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst. Til sammenlikning har Samferdselsdepartementet en belønningsordning som premierer byer som greier å redusere biltrafikken.
- De ønsker å bygge en tredje rullebane på Oslo Lufthavn, Gardermoen fordi de mener de to eksisterende rullebanene vil nå sin kapasitetsgrense rundt 2030, da med om lag 35 mill. passasjerer årlig⁷.

Vekst i en slik forurensende sektor samsvarer ikke med verdens akutte behov for reduksjon i klimagassutslipp eller Norges forpliktelser om å kutte våre utslipp.

En ny rullebane er problematisk fordi den kan:

- ❖ Føre til nedbygging av 3500 dekar verdifull matjord (tilsvarer mer enn 430 fotballbaner).
- ❖ Gi økt kapasitet som fører til stor trafikkvekst med tilhørende økte klimagassutslipp.
- ❖ Forurens det enorme grunnvannsbassenget under stein- og grusmassene på Gardermoen⁸.
- ❖ Øke antall beboere i de omkringliggende kommunene som plages av støy
 - Flere hundre husstander kan havne i såkalt rød støysone (størst støybelastning), og må derfor flytte
- ❖ Øke presset på transportkorridorene i regionen.
 - Mer veitrafikk til og fra flyplassen vil gi ytterligere lokale miljøulempen i form av støy, svevestøv etc., og økt kapasitet på vei og jernbane/flytoget kan føre til flere arealkonflikter og bli kostbart å vedlikeholde.
- ❖ Være en risikabel investering.
 - Den foreløpig prislappen på rullebanen er 19 milliarder kroner. En slik investering vil redusere politikernes vilje til å iverksette nødvendige miljøtiltak og satse på jernbanen som alternativ til fly på kortere distanser⁹. Siden det er flere rullebaner som konkurrerer om samme

⁷ Rapporten «Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn» fra transportetatene og Avinor: https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214275/binary/1093492?_ts=1531e628f28

⁸ 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/Hauers%20eter%20brosjyre%20-%20endelig.pdf>

⁹ Rapporten «Aviation and shipping — impacts on Europe's environment TERM 2017» fra European Environment Agency: <https://www.eea.europa.eu/publications/term-report>

- ❖ Avinor er ikke, i motsetning til hva som kreves for veier og jernbaner, pålagt å gjennomføre konseptvalgutredninger (KVU) med ekstern kvalitetssikring. En KVU innebærer å vurdere alternative løsninger til utfordringene enn bare å bygge ut enda mer infrastruktur.
 - Selskapet legger også opp til å hoppe bukk over konsekvensutredning og vil gå rett på å utarbeide reguleringsplan.

I Avinors masterplan for 2012-2050 forutsetter prognosene for trafikkveksten at det ikke utbygges høyhastighetstog før etter 2050.¹⁰

For å begrense de verste klimaendringene må vi holde global oppvarming under 1,5 grader, og det er kun mulig hvis vi er i netto null CO₂-utslipp innen 2050. Hvis nordmenns transportbehov skal kunne dekkes, samtidig som utslippene kuttes såpass drastisk, har vi ikke råd til å vente til 2050 med å bygge høyhastighetstog.

Dersom en tredje rullebane bygges vil altså enten satsingen på høyhastighetstog forskyves enda lengre inn i fremtiden enn klimaet har råd til, eller det vil bli langt færre reisende enn prognosene tilsier som fører til store økonomiske tap.

Vil ny teknologi redde oss?

- ❖ Ny teknologi vil redusere miljøkonsekvensene av flyging målt per flydde kilometer, men dersom trafikkveksten fortsetter, vil de positive effektene bli spist opp av økt antall flyreiser. Teknologieffektene kommer gradvis over tid, men utslippskuttene verden trenger må være kraftige og momentane. Da må den nye teknologien komme sammen med redusert etterspørsel¹¹.
- ❖ 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, men ikke all biodrivstoff er bra.
 - den typen biodrivstoff som gir en positiv miljøgevinst, bør tas i bruk til å erstatte mer miljøskadelig drivstoff, ikke brukes til å øke flytrafikken.
- ❖ Elektriske fly kan få en betydning på lang sikt, men det vil ta tid.
 - elektriske fly vil antakelig ikke få annen utbredelse enn på korte ruter der trafikkgrunnet er svakt (kortbanenettet).
 - Den tredje rullebanen skal bygges først og fremst til fordel for utenlandstrafikken med for lange ruter til at de kan elektrifiseres.

¹⁰ Avinors masterplan for Oslo Lufthavn 2012-2050. Lastet ned 03.01.20: [OSL Masterplan 2012-2050](#)

¹¹ Se bl.a. siste lysark i foredraget «A realistic view on sustainable aviation» av Joris Melkert ved fakultet for luftfartsteknologi på det tekniske universitetet i Delft i Nederland: <https://www.transportenvironment.org/news/aviation-long-term-decarbonisation-workshop>