

Samferdselsdepartementet
v/samferdselsminister Marit Arnstad
Kopi: Miljøverndepartementet
v/miljøvernminister Bård Vegard Solhjell, JBV,
togselskapene

2. november 2012

Avinors Masterplan for OSLO lufthavn Gardermoen; båndleggelse av areal for en 3. rullebane

Vi takker for anledningen til å uttale seg til masterplanen. For Jernbane mener det hverken bør planlegges eller besluttes noen 3. rullebane av klima- og energipolitiske hensyn. Vi viser til Framtiden i våre hender sin uttalelse, som vi i sin helhet slutter oss til.

I tillegg vil vi peke på følgende;

av 349 avganger på dagens dato fra OSL, så vil 157 av dem kunne erstattes med direkte høgfartstog. Ytterligere 132 avganger vil kunne erstattes med en kombinasjon av nattog/høgfartstog og annet tog eller buss med en reisetid som ville legge beslag på inntil 8 timer av det våke døgnet. Tallene forutsetter at vi bygger et nett av høgfartsbaner i Norge inkludert Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg-København-Hamburg, og at vi ruster opp og bygger ut jernbanen nordover til Tromsø.

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning konkluderte med at det ville ta mange år før høgfartsbaner ga en klimagevinst. Konklusjonen har vært kritisert fra flere hold og på flere viktige punkter. For å nevne noe; flytrafikken er forutsatt uendret, godstrafikk er utelatt, kostnadene ved å bygge flere stasjoner underveis er tatt med men ikke markedsgrunnlaget, det er brukt en annen metodikk for å beregne klimagevinsten enn i NTP-sammenheng, traséene det er regna på er grove og omtrentlige, tunnellandelen er høy og disse bygd etter en metode som JBV ikke praktiserer i dag, de gamle banene er forutsatt opprettholdt - i motsetning til IC-beregningene hvor de gamle legges ned.

Høyhastighetsutredningen reiser så mange spørsmål at konklusjonen i klimaspørsmålet blir svak. Vi har større tillit til Naturvernforbundets grundige rapport om energi- og klimakonsekvensene av moderne transportsystemer fra 2008 hvor de har gjennomført sammenliknende livsløpsstudier for transportsystemene; <http://naturvernforbundet.no/rapporter/samferdsel/energi-og-klimakonsekvenser-av-moderne-transportssystemer-article9324-977.html>

Konklusjonene i denne rapporten er at fly har en klimabelastning som er 5 - 10 ganger høyere enn høgfartstog - sentrum til sentrum, og personbilen en klimabelastning som er 3 - 4 ganger høyere enn toget.

vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder