

## Høringsuttalelse – Oslo Lufthavn AS' Masterplan for 2012–2050

Masterplanen fastslår (2.1) at det overordnede mål er å sikre Oslo Lufthavn «arealer for nødvendig ekspansjon slik at trafikken til en hver tid kan avvikles tilfredsstillende i takt med trafikkutviklingen og befolkningsveksten.» Fly er et meget støyende transportmiddel, så for Norsk forening mot støy er det ikke noe mål å tilrettelegge for mest mulig flytrafikk. OSL kan dessuten ta betydelig mer trafikk med dagens to rullebaner. Derfor mener vi at OSL ikke trenger noen 3. rullebane.

All transport forårsaker støy og belaster helse og miljø for øvrig. Norsk forening mot støy støtter Nasjonal Transportplans overordnede mål<sup>1</sup> fullt ut, likeså Klimameldingens poengtering av at transportbehovet må reduseres<sup>2</sup>. For OSLs del må det være å løse nødvendige transport- og kommunikasjonsbehov med færrest mulig støyplager. Dette gir vanligvis også mindre øvrige miljø- og helseskader. Ved å satse på mer miljøvennlige løsninger bør flytrafikken ved OSL også uten en 3. rullebane kunne avvikles tilfredsstillende i takt med trafikkutviklingen og befolkningsveksten. Allerede det nye terminalbygget og annen tilrettelegging for mer flytrafikk øker kapasiteten fra dagens 21 mill. til 35 mill. passasjerer pr. år. Flytrafikken kan altså øke med ytterligere 67 % med dagens to rullebaner. Pr. 2011 hadde bare 7 flyplasser i Europa (og 33 i hele verden) over 35 mill. passasjerer<sup>3</sup>.

Politikerne har vedtatt et nasjonalt støymål, med 10 % færre støyplager i 2020 i forhold til 1999. Luffarten klarte å få ned støyplagene med ca. 13 % i perioden 1999-2007<sup>4</sup>, men i denne perioden var økningen i flytrafikk moderat sammenlignet med den kraftige veksten siden 2007<sup>5</sup>. Og støyen pr. fly er lite redusert siden ca. 1970 da 2.-generasjons turbofanmotorer slo gjennom – tross mye forskning på flystøy, særlig på motorteknologi<sup>6</sup>. Boeing og andre har riktignok lansert mye fantasifull og angivelig støysvak og miljøvennlig flydesign. Men ingen slike konstruksjoner antas å komme på vingene før om ti år, antagelig betydelig senere. Og dagens fly har en levetid på minst 25-30 år. Derfor er trolig støymålet for flytrafikkens del uforenlig med en 3. rullebane.

Masterplanen forutsetter «at banebruk om natten vil være som i dag, det vil si at det kun er dagens vestre bane som vil brukes mellom kl. 24:00 og 06:30.» OSL-natten er påfallende innsnevret både i forhold til T-1442 (kl. 23–07) og det faktum at innsovningsfasen (kl. 23–01) er særlig støyfølsom.

Erfaringer viser også at det er vanskelig å finne mer støysvake inn- og utflyvningstraseer enn dagens ved OSL. Våren 2011 innførte OSL en ny støyforskrift med tilhørende traseer, men det viste seg at 57 % av flyene som kom fra nordøst, brøt støyforskriften. Dette ble forklart med at traseene var vanskelig å følge med tunge passasjerfly. Vi mener en burde ha visst på forhånd at tunge passasjerfly er tunge. Slike problemer er ikke særnorske: Storflyplassene blir stadig mer upopulære naboer. Demonstrasjoner, rullebane-okkupasjoner og sultestreiker er tegn på dette<sup>7</sup>.

Vi minner om at engelsk High Court forbød planen om en 3. rullebane på Heathrow fordi den var i strid med politikernes vedtak om klimakutt. Heathrow må altså klare seg med to rullebaner, selv om den betjener en langt større befolkning enn det OSL gjør. Også i Norge kan strengere klimakrav begrense flytrafikken, iallfall veksten i flytrafikk. Og da blir en 3. rullebane enda mer overflødig.

Norsk forening mot støy mener at flere tiltak kan bidra til mindre flystøy (og en rekke andre fordeler for helse og miljø), og løse OSLs fremtidige kapasitetsbehov uten noen 3. rullebane:

<sup>1</sup> «Regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken er «å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling».

<sup>2</sup> Meld.St.21 2011-2012: Norsk klimapolitikk, s. 13.

<sup>3</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/World's\\_busiest\\_airports\\_by\\_passenger\\_traffic#2011\\_statistics](http://en.wikipedia.org/wiki/World's_busiest_airports_by_passenger_traffic#2011_statistics)

<sup>4</sup> <http://www.ssb.no/magasinet/miljo/art-2009-05-14-01.html>

<sup>5</sup> <http://www.ssb.no/aarbok/fig/fig-438.html>, <http://www.ssb.no/aarbok/fig/fig-438.html>

<sup>6</sup> [http://www.worldwide-aviation.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=103:aircraft-noise-reducement-possible&catid=37:columns&Itemid=66](http://www.worldwide-aviation.net/index.php?option=com_content&view=article&id=103:aircraft-noise-reducement-possible&catid=37:columns&Itemid=66)

<sup>7</sup> <http://www.stoyforeningen.no/About-Norwegian-Association-Against-Noise/Air-traffic>

<sup>8</sup> <http://www.hacan.org.uk/resources/reports/a.sea.of.protest.across.europe.pdf>



- ♦ Lyntog: Omtrent halvparten av OSLS flytrafikk går til og fra andre byer i Sør-Norge – stort sett parallelt med jernbanen. Lyntog kan erstatte mesteparten av denne flytrafikken. Erfaringer fra Europa viser nemlig at folk flest velger tog fremfor fly når kjøretiden med tog går under ca. 3½ time<sup>9</sup>, og kjøretiden med lyntog kan komme ned i 2–2½ time mellom byene i Sør-Norge<sup>10</sup>.
- ♦ Mer bevisst bruk av videokonferanser, særlig for forretningsreiser.

For Norsk forening mot støy

Tone Tellevik Dahl  
Styreleder

Hanne Herrman  
Daglig leder

---

<sup>9</sup> Peter Jorritsma: Substitution Opportunities of High Speed Train for Air Transport, [http://www.aerlines.nl/issue\\_43/43\\_Jorritsma\\_AiRail\\_Substitution.pdf](http://www.aerlines.nl/issue_43/43_Jorritsma_AiRail_Substitution.pdf), s. 3

<sup>10</sup> <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=6>