

Trafikkaksjonen
Grensen 8B
0159 Oslo

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 trafikktutviklingen og befolkningsveksten.» Fly er et meget støyende transportmiddel, så for Trafikkaksjonen 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 belaster helse og miljø – mer eller mindre. Trafikkaksjonen støtter Nasjonal Transportplans overordnede mål¹ fullt ut, likeså Klimameldingens poengtering av at transportbehovet må reduseres². For OSLs del må det være å løse nødvendige transport- og kommunikasjonsbehov med færrest mulig miljø- og helseplager. Ved å satse på mer miljøvennlige løsninger bør flytrafikken ved OSL også uten en 3. rullebane kunne avvikles tilfredsstillende i takt med trafikktutviklingen 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. passasjerer³.

Politikerne har vedtatt nasjonale klimakutt (40 % reduksjon i 2020 i forhold til 1990, karbonnøytralt innen 2050) og et nasjonalt støymål (10 % færre støyplager i 2020 i forhold til 1999). Luftfarten klarte å få ned støyplagene med ca. 13 % i perioden 1999-2007⁴, men i denne perioden var økningen i flytrafikk moderat sammenlignet med den kraftige veksten siden 2007⁵. Og støyen pr. fly er lite redusert siden ca. 1970 da 2.-generasjons turbofanmotorer slo gjennom – tross mye forskning på flystøy, særlig på motorteknologi⁶. På lignende vis er en liten reduksjon av klimagassutslippene pr. preson-km mer enn spist opp av den sterke økningen i flytrafikk. 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. Flyene er dessuten mer klimaskadelige enn klimagassutslippene alene antyder, for utslippene har større virkning i flyenes marsjhøyde (10-12 km) enn for bakknære kilder – visstnok ca. 80 % større. Derfor er en 3. rullebane uforenlig med et krav om at flytrafikken skal oppfylle sin del av klimamålet, trolig også støymålet.

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 innsovingsfasen (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 dette⁷⁸.

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.

¹ «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».

² Meld.St.21 2011-2012: Norsk klimapolitikk, s. 13.

³ http://en.wikipedia.org/wiki/World's_busiest_airports_by_passenger_traffic#2011_statistics

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

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

⁶ http://www.worldwide-aviation.net/index.php?option=com_content&view=article&id=103:aircraft-noise-reducement-possible&catid=37:columns&Itemid=66

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

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

Trafikkaksjonen mener at flere tiltak kan bidra til mindre utslipp og mindre flystøy, og løse OSLS fremtidige kapasitetsbehov uten noen 3. rullebane:

- ♦ 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 time⁹, og kjøretiden med lyntog kan komme ned i 2–2½ time mellom byene i Sør-Norge¹⁰.
- ♦ Mer bevisst bruk av videokonferanser, særlig for forretningsreiser.

For Trafikkaksjonen,
Pål Jensen
Daglig leder

⁹ Peter Jorritsma: Substitution Opportunities of High Speed Train for Air Transport, http://www.aerlines.nl/issue_43/43_Jorritsma_AiRail_Substitution.pdf, s. 3

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

