

Forening mot unødig flystøy – Oslo lufthavn Gardermoen
c/o Just
Løvenberg
2054 Mogreina

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.
28 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-65	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

25. april 2008

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan

Sammendrag:

Bærekraftig klimapolitikk må være det overordnede perspektiv i Nasjonal transportplan. Jernbaneutbyggingen må bli et mye større satsingsområde enn det Nasjonal transportplan legger opp til. Doble spor på Østlandet og høyhastighetstog i Sør-Norge må bygges ut. Planer om båndlegging for tredje rullebane på Gardermoen må skrinlegges. Det er ikke behov for en tredje rullebane fordi antallet flybevegelser vokser mye saktere enn antallet passasjerer, og flyplassen kan øke sin kapasitet ved å bygge om på avkjøringene fra rullebanene og ved å anskaffe tekniske hjelpemidler. Den optimistiske trafikkveksten på Gardermoen må revurderes i lys av økte miljøavgifter og drivstoffpriser, økonomisk lavkonjunktur, miljøvennlige reiser samt bedre utnyttelse av lokale flyplasser. Alle disse faktorene tilsier en lavere trafikkvekst på Gardermoen enn det de optimistiske prognosene tilsier. Bedre kapasitetsutnyttelse og lavere trafikkvekst enn Norconsults prognoser reudserer behov for for en tredje rullebane på Gardermoen.

Høringsuttalelse

Nasjonal transportplan legger opp til at transportnæringen skal styres slik at miljøkravene tilfredsstilles. Dette er en positiv ambisjon, men Forening mot unødig flystøy mener at Nasjonal transportplan ikke i tilstrekkelig grad tar de nødvendige grep for at dette skal oppnås. De nye miljø- og klimautfordringene er ikke reflektert i transportplanen, og vi mener at disse utfordringene bør være bærebjelken i Nasjonal transportplan.

Flytransport er den mest forurensende transportsektoren, og det må derfor være en viktig målsetting å redusere utslipp fra fly så mye som mulig, samtidig som man ivaretar transportbehovet.

Et vesentlig bidrag til reduksjon av flytrafikken er utvikling av jernbanen, særlig høyhastighetstog. NSB fraktet i 2007 54 mil. passasjerer, av disse var 80 % på Østlandet og 70 % i Oslo og Akershus. Bilbruken er tredoblet siden 1970 men myndighetene ønsker at flere skal benytte kollektivtransport av miljøhensyn. For å få flere over fra bil til kollektivtransport, må det en mye større satsing til på jernbane enn det Nasjonal transportplan legger opp til. Dobbelt spor på alle baner på Østlandet må bygges ut

snarest, og høyhastighetstog mellom de store byene i Sør-Norge og med Göteborg må på plass. Med en slik satsing vil man kunne overføre 40 % av dagens tungtransport til jernbanen, og innenlandsflyvninger vil kunne halveres.

Transportplanen (s. 57) påpeker at beregninger fra VWI-gruppen har vurdert høyhastighetstog på strekningene Oslo-Trondheim og Oslo-Göteborg, kanskje også Oslo-Stavanger og Oslo-Bergen, som lønnsomme. VWI-gruppen viser at et evt. høyhastighetstog vil kunne ta 70 % av fly- og togmarkedet. Rapporten viser også eksempler fra utlandet: Introduksjon av høyhastighetstog i markedet mellom Madrid og Sevilla førte til at toget økte sin markedsandel fra 14 til 52 prosent. Flyet endret sin markedsandel fra 11 til 4 prosent. En liknende reduksjon vil man også kunne forvente i Norge. Når vi vet at fly er det mest forurensende transportmiddelet, og at biler også forurenser sterkt, må satsing på jernbane være det viktigste middelet for å få ned klimautslippene, samtidig som man tilfredsstiller transportbehovet.

Vi registrerer at Nasjonal transportplan går inn for båndlegging for en tredje rullebane på Gardermoen (s. 42). Dette begrunnes med konklusjonen fra Norconsults rapport, som sier at en tredje rullebane vil være nødvendig i år 2025 når passasjertallet på Gardermoen når 30 mil. passasjerer i året. Forening mot unødig flystøy mener at det er uheldig at Nasjonal transportplan baserer sine prognoser og anbefalinger på en såpass foreldet og unøyaktig rapport. Norconsults rapport kom i 2004, og flere av rapportens forutsetninger er kritisert eller avvist.

Et viktig ankepunkt mot Norconsults prognoser, er at den baserer sin konklusjon om behovet for en tredje rullebane på prognoser om passasjertallet ved hovedflyplassen. Dette mener vi er en feilslutning. Det er ikke antall *passasjerer* som bestemmer behovet for framtidig rullebanekapasitet, men antall *flybevegelser*. Tall fra OSL viser at antallet flybevegelser var høyest i 1999 på Gardermoen. Deretter gikk antallet flybevegelser ned. I de senere år har vi hatt en gradvis økning i antallet flybevegelser, men denne økningen har relativt sett ikke vært like sterk som økningen i passasjertallet. Først i 2007 var antallet flybevegelser større enn i 1999.

Tall fra OSL over flybevegelser pr år:

1999:	211.170
2000:	194.329
2001:	186.814
2002:	169.351
2003:	175.878
2004:	186.759
2005:	191.572
2006:	205.109
2007:	ca. 226.000

Den relativt svake økningen i antallet flybevegelser skyldes at flyene er blitt fylt bedre opp. Men fremdeles flyr mange fly med mange tomme seter. Med økende oljepriser og lavere subsidier på drivstoff for fly, kan man forvente at flyselskapene vil fylle flyene enda bedre opp for å sikre lønnsomhet. Dette vil føre til at passasjertallet kan øke

betraktelig uten at antallet flybevegelser vokser i samme takt. Dette vil redusere behovet for en ny rullebane på Gardermoen. Utviklingen av større fly vil trekke i samme retning.

Hvis det allikevel blir en kraftig økning i antallet flybevegelser, vil hovedflyplassen likevel kunne øke sin kapasitet betraktelig, uten en tredje rullebane. Ved å bygge om på avkjøringene fra rullebanene og ved å anskaffe tekniske hjelpemidler, vil flyplassen kunne øke kapasiteten tilnærmet opp mot det de mest positive trafikkprognosene mot 2040 forutsier. Heathrow og andre europeiske flyplasser med mye større trafikk enn Gardermoen klarer seg med to rullebaner og segregert flymønster, som er det flymønsteret som forurenser minst på bakken. Nasjonal transportplan bør planlegge en tilrettelegging for bedre kapasitetsutnyttelse av dagens flyplass, isteden for å oppfordre til en tredje rullebane, som er samfunnsøkonomisk dyr og forverrer forurensningen i og med at utslippene på bakken blir mere spredt.

Norconsults rapport, som Nasjonal transportplan baserer seg på, forutsetter en lineær oppadstigende kurve i passasjertallet på Gardermoen, og konkluderer ut i fra dette at det vil melde seg et behov for en tredje rullebane rundt år 2025. Men rapporten påpeker selv at ved forskjellige endringer i samfunnsforholdene, vil ikke premisene for prognosene være oppfylt. Nå i 2008 vet vi at en del av samfunnsforholdene allerede har forandret seg: Den økonomiske utviklingen i verden er blitt mer ustabil, miljøkravene er blitt mye strengere, folks reisevaner forandrer seg med bedre togtilbud, reiselivsbransjen satser stort på grønne reiser og man kan forvente en økning i flybillettprisene med økte avgifter og reduserte drivstoffsubsidier. Med redusert trafikkvekst faller behovet for en tredje rullebane bort.

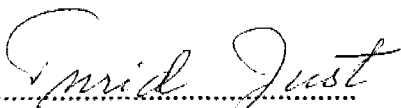
Når Nasjonal transportplan går inn for båndlegging for tredje rullebane (s. 42), tas det ikke høyde for de kostnadene båndleggingen innebærer. Hvis et areal båndlegges, vil utgiftene kunne øke mer enn flyplassens inntjeningssevne. Dette fordi det ikke bare er grunneiere som har krav på erstatning. Eierne som kommer inn i nye støysoner, vil oppleve en verdiforringelse og kreve erstatning. Dette er en utgiftspost som ikke er kalkulert inn i kost-nytte-beregninger av en eventuell båndlegging og tredje rullebane.

På side 27 beskriver transportplanen dagens finansieringsmodell av lufthavner, som går ut på at inntektene fra de største lufthavnene brukes til å finansiere driften av et bedriftsøkonomisk ulønnsomt regionalt lufthavnsnett. På side 41 kritiserer transportplanen dagens finansieringsmodell som konkurransevridende. Forening mot unødige flystøytillslutter seg denne kritikken. Denne finansieringsmodellen legger kunstig høyt press i retning av trafikkvekst på Gardermoen for at hovedflyplassen skal kunne subsidiere mindre lufthavner. Finansieringsordningen er konkurransevridende og tilfører kunstig Gardermoen for mye trafikk. Dagens subsidieringsmodell vil trolig ikke kunne opprettholdes, fordi den vil være i strid med EU-regler. Ulønnsomme regionale flyplasser bør subsidiere direkte av staten. Dette vil kunne resultere i at Gardermoen vokser etter eget behov og dette behovet vil sannsynligvis være mindre enn de svært optimistiske anslagene. Dette reduserer behovet for en tredje rullebane.

Av miljømessige grunner bør det være en politisk målsetting at trafikken til og fra alle flyplasser reduseres så mye som mulig. Det er dårlig miljøpolitikk at befolkningen i Østfold, Vestfold, Telemark og sørlige Buskerud bruker forurensende framkomstmidler til Gardermoen, isteden for å benytte seg av sine nærflyplasser (Torp, Rygge). Det er miljømessig rasjonelt å utnytte kapasiteten til de regionale flyplassene bedre. Med økt kapasitetsutnyttelse på de regionale flyplassene, faller behovet for en tredje rullebane på Gardermoen bort.

Det bør tilrettelegges politisk for flest mulig lineære flyvninger. Det er ikke rasjonelt økonomisk eller for miljøet å måtte fly eksempelvis fra Kristiansand til Gardermoen for så å fly videre til Ålesund. Omveier øker forurensningen. Alle flyplasser må få gode forbindelser både innenlands og utenlands, ikke bare Gardermoen bør ha dette privilegiet. Hvis regionale flyplasser blir bedre knyttet sammen men andre flyplassdestinasjoner og Gardermoens transittfunksjon reduseres, blir trafikken på Gardermoen mindre og behovet for en ny rullebane faller bort.

Forening mot unødig flystøy – Oslo lufthavn Gardermoen


.....
Turid Just, styreleder