



Ullensaker kommune  
Areal og landbruk  
Postboks A  
2051 JESSHEIM

14.01.2010

Deres ref.:07/3324

## Nei til ny terminal på Oslo Lufthavn Gardermoen - høringsuttalelse

### Fordi: Ny terminal = mer flytrafikk = større klimagassutslipp

Vi viser til høringsbrev fra Ullensaker kommune om forslag til konsekvensutredning for T2 på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL). Framtiden i våre hender avgir herved sin uttalelse. Da vi anser denne saken å være av nasjonal karakter, sender vi samtidig kopi av uttalelsen til Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet og Finansdepartementet

#### Vi har tre hovedinnvendinger til denne konsekvensutredningen:

1. Konsekvensutredningen **villeder** når det gjelder flytrafikkens klimagassutslipp.
2. Konsekvensutredningen bruker **vikarierende** argumenter for fortsatt vekst i luftfarten.
3. Konsekvensutredningen **avleder** ved å fokusere mest på det som betyr minst i en miljøsammenheng; lokal forurensning og klimagassutslipp knyttet til lufthavndriften.

#### 1. Konsekvensutredningen villeder

Under punkt 3.3.1 (s. 36) står det "Både de globale og de nasjonale innenriks klimagassutslippene fra luftfarten utgjør ca **2 prosent** av de totale utslippene". Dette er en villedende bruk av tall, basert på at vi har en svak klimaavtale for flytrafikk som bare krever at innenriks CO<sub>2</sub>-utslipp fra flytrafikken rapporteres i klimaregnskapene. Framtiden i våre hender har beregnet, med tall fra Avinor-rapporten "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart", at klimautslippene fra nordmenns privatbiler og utslippene knyttet til nordmenns flyreiser er **like store**<sup>1</sup>, og utslippene fra norsk personbiltrafikk utgjør ca **10 prosent** av klimagassutslippene!

#### 2. Konsekvensutredningen bruker vikarierende argumentasjon

Under punkt 3.5.5 (s. 73) argumenteres det for at bransjen tar klimaansvar, men at veksten i flytrafikken ikke må styres av hensyn til luftfartens samfunnsnytte, og at ønsket utvikling på mange områder nødvendiggjør betydelig flytrafikk. I konsekvensutredningen kalles dette å "balansere hensyn", Framtiden i våre hender mener det er å svikte klimaet.

Nordmenn flyr tre ganger mer enn i 1990 (per personkm)<sup>2</sup>. I følge en studie gjort av Cranfield University<sup>3</sup> (på oppdrag fra Avinor) flyr nordmenn suverent mest innenriks i

<sup>1</sup> Les grunnlaget for beregningene i arbeidsnotatet "Like store utslipp fra privatbil og fly",

<http://www.framtiden.no/200812192470/arbeidsnotater/klima/like-store-utslipp-fra-privatbil-og-fly.html>

<sup>2</sup> <http://www.framtiden.no/201001112812/pressemeldinger/forbruk/forbruksrekorder-truer-miljoet.html>

<sup>3</sup> Kilde: Air Transport Dependence in European Countries, Cranfield University på oppdrag fra Avinor, 2006



Europa, og vi flyr nesten tre ganger så mye som svenskene (på tredje plass i sammenligningen). Betyr det at svenskene eller andre europeere ikke ser luftfartens samfunnsnytte – eller betyr det at de tar klimautfordringene mer alvorlig og/eller ser potensialet i annen kollektivtransport? Sverige er i likhet med Norge også et langstrakt land, men forskjellen på Sverige og Norge er at svenskene, til tross for langt svakere økonomi, i årevis har investert mellom dobbelt og tre ganger så mye på jernbane per innbygger enn Norge<sup>4</sup>. Kan det være at bransjens frykt for inntjening er større enn frykten for de samfunnsmessige konsekvensene av redusert vekst i luftfarten?

### **Konsekvensutredningen avleder**

Konsekvensutredningen bruker langt mer plass på lokale miljøutfordringer knyttet til ny terminal enn å problematisere klimautfordringen knyttet til økt reiseaktivitet. At Gardermoen skal være den ledende miljøflyplassen og at det er iverksatt tiltak for å få ned klimagassutslippene knyttet til lufthavndriften er vel og bra, men det er mer eller mindre irrelevant når vi vet at mindre enn én prosent av de totale utslippene er knyttet til utslipp på lufthavnen<sup>5</sup>. Det er selve flyreisen som er relevant.

For øvrig står det under punkt 3.3.1 at luftfartens totale klimagassutslipp i Norge er forventet å gå ned innen 2020, i forhold til referanseåret 2007, til tross for den betydelige trafikkveksten som er forventet i perioden. I følge Avinor rapporten, som det refereres til, står det **ikke** at man forventer en nedgang i utslippene (bare innenriks), men at målet er nullvekst i utslipp av klimagasser fra luftfarten frem mot 2020, selv med betydelig trafikkvekst<sup>6</sup>. Dette målet er basert på en rekke usikkerhetsmomenter, men det viktigste er at med utflating av flytrafikken på dagens nivå, kunne vi fått en betydelig reduksjon i utslippene fra flytrafikken – ikke bare redusert klimagassutslipp per passasjer. Det er utslipp totalt, og ikke utslippsintensitet, som betyr noe for klimaet. I følge FNs klimamål bør rike land kutte sine utslipp med opp til 40 prosent i 2020 i forhold til 1990. Konsekvensutredningen må vurdere luftfartens utslipp opp mot nasjonale klimamål og anbefalingene til FNs klimapanel.

**Konklusjon:** Planen om ny terminal på Oslo Lufthavn Gardermoen må legges på is. Flytrafikk på de fleste ruter i Sør-Norge og til/fra Sverige og Danmark må over på høyhastighetsbaner, en transportform som bruker vesentlig mindre energi og gir lave utslipp.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad  
Leder

---

<sup>4</sup> Kilde: Norge langt bak i jernbaneinvesteringer, se <http://www.framtiden.no/200903122585/arbeidsnotater/klima/norge-langt-bak-i-jernbaneinvesteringer.html>

<sup>5</sup> På side 36, punkt 3.3.1 står det at i underkant av 1 % av luftfartens klimagassutslipp i Norge stammer fra lufthavndrift.

<sup>6</sup> Kilde:

[http://www.avinor.no/avinor/presse/\\_nyhetsarkiv?KRAFTTAK%20MOT%20UTSLIPP%20AV%20KLIMAGASSER%20FRA%20LUFTFARTEN&id=181-46577](http://www.avinor.no/avinor/presse/_nyhetsarkiv?KRAFTTAK%20MOT%20UTSLIPP%20AV%20KLIMAGASSER%20FRA%20LUFTFARTEN&id=181-46577)