



Samferdselsdepartementet
v/samferdselsminister Marit Arnstad

Kopi: Miljøverndepartementet
v/miljøvernminister Bård Vegard Solhjell

Oslo 28. oktober 2012

Høringsinnspill Masterplan Gardermoen

Framtiden i våre henders hovedbudskap:

- Masterplanen og tredje rullebane må skrinlegges av hensyn til klimaet.
- Ja til masterplanen og tredje rullebane = nei til høyhastighetstog i overskuelig framtid.

Bakgrunn

“Masterplan for Gardermoen” er en plan som skal berede grunnen for en tredje rullebane. Begrunnelsen for hvorfor det er nødvendig med en tredje rullebane er prognoser som sier at trafikken på Gardermoen skal mer enn dobles de neste 20-30 årene. I følge masterplanen inntreffer behovet for en tredje rullebane ved mer enn 90 planlagte bevegelser med rute- og charterfly i toptimene. Dette vil etter prognosene inntreffe ved ca. 35 millioner passasjerer og rundt år 2030. (s. 34)

Skrinlegg en tredje rullebane av hensyn til klimaet

En tredje rullebane på Gardermoen vil gi en formidabel økning i klimagassutslipp i en bransje som allerede har stor klimapåvirkning. Utslippene fra nordmenns flyreiser tilsvarer i dag ca. 7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter (inkl. effekten av utslipp i høyere luftlag). Det er like mye som utslippene fra personbilparken. Veksten bare de siste 4 årene har vært på nesten 1 mill. tonn (se vedlagte notat), og knapt noen annen sektor er i nærheten av tilsvarende utslippsvekst. Fram mot 2050 sier FN at rike land må ha utslipp nær null hvis vi skal unngå farlige klimaendringer. **Det er illusorisk å tro at Norge kan følge opp FNs anbefaling hvis veksten i flytrafikken fortsetter. Derfor mener Framtiden i våre hender at en tredje rullebane må skrinlegges.**

Masterplanen bruker en halv side på klima (kap 6.5.5.), og halvparten av plassen er satt av til å konstatere at det ikke er noen forskjell på alternativene (alt. øst og alt. vest) når det gjelder klimapåvirkning. I hvilken grad tilrettelegging for mer enn en dobling av trafikken, vil medføre økte klimagassutslipp, besvares over fire linjer:

“Internasjonale luftfartsorganisasjoner har satt som mål at luftfartens klimagassutslipp i 2050 skal halveres sammenlignet med 2005. Utvikling og fornyelse av flyparken vil medføre mindre utslipp pr passasjerkilometer i årene som kommer. Eventuell innfasing av biodrivstoff vil ytterligere redusere klimagassutslippene. “

Masterplanen gir ingen kildehenvisning her, men tallene det henvises til er mest sannsynlig fra IATA (International Air Transport Association).

1. **Framtiden i våre hender mener det er en stor svakhet ved Masterplanen at den ikke sannsynliggjør og drøfter målet om halvering av utslipp i 2050 sammenlignet med 2005.** Empiri fram til i dag, viser at trafikkvekst og utslipp følger

Framtiden
i våre hender

Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.framtiden.no post@framtiden.no organisasjonsnummer 970 221 115



hverandre - selv om utslippene ikke øker riktig så fort som trafikkveksten. I totaltall vokser imidlertid luftfartens klimapåvirkning år for år, og utslippene fra utenriks luftfart har i følge Klimameldingen vokst med 110 prosent siden 1990.

Luftfartsbransjen legger til grunn en årlig effektivisering i drivstofforbruk på 1,5 prosent fra 2009 til 2020. En omfattende britisk studie, gjennomført av The Committee on Climate Change på oppdrag fra den britiske regjeringen, legger til grunn en sannsynlig utslippsreduksjon på 0,8 prosent per år frem mot 2050 som følge av teknologiutvikling og effektivisering.

2. Masterplanen skriver dessuten at “biodrivstoff gir ytterligere utslippsreduksjoner” (utover 50 % kutt). Dette er en misforståelse. I den grad målet om 50 prosent skulle oppnås, er biodrivstoff en nøkkel til måloppnåelsen – ikke et tillegg (slik det kan leses): *“Sustainable aviation biofuels (“biojet fuels”) are one of the most promising solutions to meet IATA’s high-level carbon emissions reduction goals¹”*. **Framtiden i våre hender foreslår at teksten justeres slik at dette kommer klart fram, og vi vil legge til at luftfarten i dag overdriver rollen biodrivstoff kommer til å spille for å få ned klimagassutslippene. Det er to hovedgrunner til det:**

- a) CO₂-utslipp utgjør ca. halvparten av luftfartens klimapåvirkning (litt avhengig av tidshorison) . Effekter av kondensstriper og cirruskyer fra fly, samt utslipp av andre klimagasser (vanndamp (H₂O), nitrogenoksider (NO_x), svoveldioksid (SO₂), karbonmonoksid (CO), hydrokarboner (HC) og partikler som organisk karbon (OC) og sot (black carbon, BC) påvirker også klimaet. Denne klimapåvirkningen vil ikke forsvinne når fossilt drivstoff erstattes av biodrivstoff.
- b) De siste årene har en rekke studier dokumentert at produksjon av ulike typer råvarer, som brukes til å lage både første og andre generasjon biodrivstoff, konkurrerer med matvareproduksjon, har alvorlige negative miljøkonsekvenser, og genererer like høye eller høyere klimagassutslipp enn konvensjonelt drivstoff.¹ De fleste beregningene av biodrivstoffenes klimagevinst bygger på feilaktige premisser, ettersom de blant annet ikke tar høyde for indirekte arealbruksendringer – som potensielt kan stå for den høyeste andelen av utslippene. Det er dessuten stor usikkerhet knyttet til kommersiell produksjon, arealbehov, avkastning, lønnsomhet, og konsekvenser for menneske og miljø. Det fins lovende biodrivstoff, slik som algebasert drivstoff. Det blir også av flyselskapene lansert som den store løsningen. Men selskapene har en tendens til å fremstille algebasert drivstoff som nærmere et gjennombrudd enn det faktisk er. Realiteten er at dette er på et svært tidlig forsknings- og utviklingsstadium. En

¹ http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/pages/alt-fuels.aspx



omfattende EU-studie fra 2011, vurderte teknologien som så prematur at forfatterne ikke kunne si noe om alger i fremtiden vil kunne bidra til biodrivstoffproduksjon².

Framtiden i våre hender oppfordrer norske myndigheter til å stoppe utbygginger av flyplasser generelt og Gardermoen spesielt fram til evt. bærekraftig og klimavennlig drivstoff er på plass.

Tredje rullebane = nei til høyhastighetstog

Som nevnt innledningsvis begrunnes behovet for en tredje rullebane med at det vil komme en enorm trafikkvekst på Gardermoen. Prognosene fra Transportøkonomisk institutt (TØI) anslår at Gardermoen vil ha ca. 30 mill. passasjerer i 2020 og 37 mill. passasjerer i 2030. Ved å videreføre disse prognosene anslår masterplanen at Gardermoen vil ha i overkant av 50 mill. passasjerer i 2050. Til sammenligning er dagens passasjertall på ca. 20 mill. Prognosene forutsetter at det ikke gjøres noe aktivt fra norske myndigheter - verken med hensyn til å redusere transportvolumet eller med hensyn til å vri transportmønsteret over på mer klimavennlige transportmidler:

“TØIs prognoser forutsetter at lufthavnene på Torp og Rygge bygges ut etter behov og at høyhastighetstog mellom Oslo og de store byene på Østlandet og forbindelsene til Sverige ikke bygges før etter år 2040”. (s. 31)

Masterplanen har en lengre tidshorisont enn TØIs prognoser og går fram til 2070, og på side 32 står det følgende:

«Masterplanen må anvise arealer for en trafikkutvikling som om høyhastighetstog ikke realiseres i masterplanperioden”.

Framtiden i våre hender mener at et ja til denne masterplanen og dermed for tredje rullebane, er det samme som et “nei til høyhastighetstog”. Det blir en tilrettelegging for klimafiendtlig transportmønster inn i overskuelig framtid. Framtiden i våre hender oppfordrer på det sterkeste regjeringen med samferdselsministeren spissen om å vise styringsvilje slik at prognosene ikke slår til:

- 1) Skrinlegg all videre planlegging for en tredje rullebane. Britene har tidligere stanset utvidelsene av både Heathrow og flere andre flyplasser³ med klimahensyn som viktig begrunnelse.
- 2) Det må bygges ut et togtilbud mellom de store byene i Sør-Norge som kan konkurrere med flyet på tid, pris og komfort.
- 3) Det må bli dyrere å fly - både innenlands og utenlands, og Framtiden i våre hender anbefaler å innføre en avgift etter britisk og/eller tysk modell⁴.

Klimaendringene er den største utfordringen verden står overfor, heter det i Klimameldingen. Mener regjeringen alvor med denne formuleringen må masterplanen forkastes.

² EU, Sustainable way for alternative fuels and energy in aviation (SWAFEA), final report, april 2011:

³ <http://www.framtiden.no/201205235635/aktuelt/transport/europa-viser-vei-med-gronne-flyavgifter.html>

⁴ <http://www.framtiden.no/201205235635/aktuelt/transport/europa-viser-vei-med-gronne-flyavgifter.html>



Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad
Leder

Guri Tajet
Fagsjef klima og miljø

ⁱ Se f.eks.: IFPRI/EU kommisjonen, Assessing the land use change consequences of European biofuel policies, final report, oktober 2011:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148289.pdf