

Til:

Samferdselsdepartementet v/ ledelsen i sekretariatet for utvalget som skal vurdere fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn, Gardermoen
postmottak@sd.dep.no

Kopi:

siri.strandenes@nhh.no
siri.hatlen@gmail.com
frode.steen@nhh.no
eivind.tveter@himolde.no
simen.bakken@dplanproject.no

Innspill til utvalg som skal vurdere fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn, Gardermoen

Samferdselsdepartementet har nedsatt et uavhengig utvalg som skal vurdere behovet for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen. Utvalgets hovedformål er å frembringe et grunnlag som setter regjeringen i stand til å avgjøre om det er behov for en tredje rullebane.

NLF (Norges Luftsportforbund) argumenterer i dette innspillet for at vurderingen av behovet for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen må ses i sammenheng med realiseringen av en permanent løsning for småflyaktivitet i Oslo-området.

Frem til 1998, var store deler av småflytrafikken i Oslo-området knyttet til daværende Gardermoen flyplass og Oslo lufthavn, Fornebu. Trafikken med kommersielle småfly, klubbfly og skolefly utgjorde i 1990 ca. 83.000 flybevegelser på Fornebu og Gardermoen til sammen¹.

Forutsetningen i stortingsvedtaket for utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen var at det skulle etableres en egen flyplass for småflyaktiviteten i Oslo-området hvorav det ble avsatt 50 millioner kroner i finansiering.² Over 30 år senere er ikke hele denne finansieringen benyttet, og står som et godt bevis på at samferdselsmyndighetene ikke har lyktes med å etablere en egen flyplass for småflyaktiviteten i Oslo-området.

Oslo lufthavn Gardermoen er i dag den eneste statlige flyplassen i Oslo-området som er lagt til rette for sivil trafikk og som er innen akseptabel reiseavstand fra hovedstaden. Videre ble deler av de statlige midlene som ble satt av i 1992 benyttet på oppgraderinger på nettopp Gardermoen for tilrettelegging for tyngre allmennflytrafikk og instrumenttrafikk. NLF mener at flyplassen igjen kan spille en sentral rolle for småflymiljøet.

Utvalgets mandat opp mot vurderingen om en permanent løsning for småflytrafikken

Hovedformålet med utredningen er å frembringe et grunnlag som setter regjeringen i stand til

¹ [Oslo Lufthavn Gardermoen – porten til Norge \(Dag Bredal, 1998\)](#)

² [St.prp. nr. 90 \(1991-92\): Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen](#)

å ta stilling til om det er behov for å avsette areal for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen.

Utvalget skal analysere utviklingen i viktige drivkrefter med betydning for etterspørsel etter og tilbudet av konvensjonell og ny lufttransport, herunder endring av reisebehov/reisevaner og den teknologiske utviklingen. Med hensyn til flyplass-kapasitet vil Oslo-området være vesentlig underdimensjonert i fremtiden når man tar hensyn til dagens kapasitet og den forventede utviklingen innen elektrisk luftfart og lufttransport over kortere distanser. Ifølge Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) vil urban lufttrafikk, Urban Air Mobility (UAM), bli en virkelighet i Europa om bare tre til fem år³. Utviklingen av elektriske luftfartøy tilsier at etterspørselen etter og tilbudet av transport med småfly vil øke markant, ettersom det blir både rimeligere, enklere og mer miljøvennlig å fly. Dessuten er det på de aller minste flytypene at utviklingen skjer først. Vi oppfordrer derfor utvalget til å drøfte fremtidige reisevolumer i dette segmentet av luftfarten, basert på anslag for forventet etterspørsel og tilbud.

I tillegg til å representere en mer miljøvennlig form for reise, vil elektriske fly også redusere støybelastningen knyttet til en flyplass. Dette er svært relevant for småflyvirksomhet, da støy ofte representerer en utfordring for omgivelsene. I så måte vil det, med hensyn til utvalgets mandat punkt C5, være mindre behov for båndlegging av areal i forbindelse med henningsoner.

Videre heter det i mandatet at utvalget skal foreta samfunnsøkonomiske analyser av de alternativene som beskrives. Dersom en tredje rullebane på Gardermoen blir etablert og småflytrafikken legges hit, vil denne løsningen spare samferdselsmyndighetene for vesentlige beløp – sammenliknet med hvis man for småflytrafikken heller må bygge en ny flyplass eller bygge ut infrastruktur på eksisterende flyplasser. NLF estimerer at byggingen av en helt ny flyplass vil beløpe seg til minst 250 millioner kroner.

Utvalget skal videre foreta en vurdering av hvilken rolle de ikke-statlige lufthavnene i det sentrale Østlandsområdet (Rygge og Torp) bør spille. Herunder skal det vurderes om fornyet drift på Rygge, er en aktuell løsning av samfunnsøkonomiske eller andre grunner. NLF vil bemerke at dersom Rygge flyplass igjen åpner for sivil flytrafikk og kan ta over all småflytrafikk fra Kjeller flyplass, vil dette ha vesentlige positive samfunnsøkonomiske effekter da saken om en permanent løsning fra myndighetenes side kan anses løst.

Videre skal utvalget redegjøre for hvordan utvalget har arbeidet, og særlig hvordan det har sikret involveringen av representanter for ulike interesser. NLF organiserer så å si alle piloter av lette luftfartøy i Norge. Som beskrevet i dette innspillet har vi en vesentlig interesse i at tredje rullebane blir etablert dersom den åpnes for småflytrafikk. NLF stiller gjerne på et møte med utvalget for å redegjøre ytterligere for vårt innspill og svare på eventuelle spørsmål.

Nærmere om småflyplass-saken: Rullebanen på Kjeller flyplass kan bli avviklet i 2026

Det var Kjeller flyplass i Lillestrøm kommune som endte opp som den nye hovedbasen for småflyvirksomheten. Dette var ikke tilsiktet av samferdselsmyndighetene, men har fungert som en tilfredsstillende løsning i snart 25 år. I 2016 vedtok imidlertid Stortinget, ved behandlingen av

³ [EASA: Urban Air Mobility is expected to become a reality in Europe within 3-5 years.](#)

langtidsplanen for Forsvaret, en gradvis frigjøring av areal på Kjeller og en avvikling av flyplassen⁴. I langtidsplanen står det videre skrevet at det ved en nedleggelse av Kjeller som flyplass vil bli behov for å finne alternativer for småflyaktiviteten. Per nå ligger Forsvarets avvikling av Kjeller flyplass an til å skje ved utgangen av 2025.

Regjeringen har fått i oppdrag å realisere en løsning for småflytrafikken i Oslo-området

I kjølvannet av Stortingets vedtak om å avvikle Forsvarets aktiviteter ved Kjeller flyplass, er det nå konstatert på ny at det er en offentlig oppgave å realisere en permanent løsning for småflytrafikken i Oslo-området. NLF viser til at Stortinget i juni 2021 fattet følgende anmodningsvedtak⁵:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for Stortinget for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området. Inntil en slik plan foreligger og er realisert, må regjeringen medvirke til at dagens småflyaktivitet kan fortsette ved Kjeller flyplass».

Det er bevisst vanskelig å finne et fullgodt alternativ til permanent løsning

Saken er utredet i to omganger, først av Oslo Economics og Vista Utredning i 2018⁶ og senest av Avinor i 2021⁷. Utredningene har vurdert hvordan en best kan legge til rette for en permanent løsning for småflyaktiviteten gitt at Kjeller flyplass legges ned.

De to utredningene viser at det er vanskelig å finne et fullgodt alternativ til flyplassen. Ingen av de flyplassene som er vurdert, herunder Eggemoen, Rygge, Rakkestad og Jarlsberg, fremstår av ulike grunner som tilfredsstillende alternativer. I den seneste utredningen til Avinor fremgår det følgende anbefaling:

«Utvid mulighetsrommet med alternative løsninger som alene, eller som del av en helhet, kan bli permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området»

Dette understreker hvor utfordrende og komplekst saken er, og at en løsning med stor sannsynlighet krever nytenkning. Per dags dato foreligger det ingen reell løsning, og det derfor aktuelt å vurdere Gardermoen som et alternativ for å finne en permanent løsning.

En tredjerullebane dedikert til småflytrafikk ved hovedflyplassen er ikke en ny idé

Samferdselsdepartementet fikk i juni 1970 overlevert en innstilling om flyplasser i Oslo-området fra en komité oppnevnt ved kongelig resolusjon to år tidligere. Allerede da var det klart at kapasiteten ved daværende Oslo lufthavn, Fornebu ville bli for knapp for å håndtere den fremtidige lufttrafikken. De aktuelle lokaliseringalternativene som ble presentert var Askim, Gardermoen, Hurum, Nesodden og Ås. Da, som nå, var småflytrafikken («almenflyvirksomhet») en del av målbildet. Under kapitlet om tekniske krav og arealbehov står det i utredningen:

«Med utgangspunkt i en vurdering av dem sannsynlige flytekniske utvikling har Komitéen dannet seg en oppfatning om de tekniske og arealmessige krav som de forventede trafikkbehov vil stille til Oslo lufthavn i tiden frem til århundreskiftet. Man er kommet til at

⁴ [Prop. 151 S \(2015–2016\): Kampkraft og bærekraft - Langtidsplan for forsvarssektoren](#)

⁵ [Dok 8:241 S \(2020–2021\): Representantforslag om en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området og luftfartøyvernensenter på Kjeller](#)

⁶ [Regjeringen.no \(2019\): Oslo Economics' utredning av permanent løsning for småflyvirksomheten i Østlandsområdet](#)

⁷ [Regjeringen.no \(2021\): Avinors utredning av permanent løsning for småflyvirksomheten i Oslo-området](#)

På den måten vil rullebanen benyttes uavhengig om hvor fort prognosene om vekst slår til, og småflymiljøet i Oslo-området får en flyplass de kan benytte i uoverskuelig fremtid. I en situasjon der prognosene ikke inntreffer og behovet for en tredje rullebane ikke oppstår, kan småflyene ha dette som en permanent base frem til et eventuelt behov skulle oppstå.

Det er i underkant av 2.300 medlemmer i flyklubbene på Østlandsområdet der flesteparten flyr fra Kjeller flyplass⁸. Vi anslår at flymiljøet ville hatt behov for opp mot 50.000 flybevegelser årlig, og at den årlige vekstkomponenten ikke hadde vært uvesentlig.

Danmark har løst småflytrafikken på eksemplarisk måte

Også i Danmarks hovedstad København har det vært utfordringer knyttet til å kombinere småflytrafikk med den kommersielle rutetrafikken. På Kastrup er det slik at innehaverne av hovedflyplassen har ansvaret for småflyvirksomheten i hovedstadsområdet. Adgangen for småfly på hovedflyplassen Kastrup er sterkt begrenset, men eieren av Kastrup – den danske staten inkludert – er likevel ansvarlig for denne trafikken.

Løsningen er en egen rullebane ved Roskilde lufthavn, som er dedikert til allmennflybevegelser. Driftsregnskapet for flyplassen går høyst trolig ikke i pluss isolert sett, men er en del av ansvaret som er lagt til driveren av Kastrup. Avgiftsnivået på Roskilde er lavt, og konsesjonen har rikelig med bevegelser. Alt er politisk bestemt.

Avslutningsvis nevnes det at Norge er folkerettslig forpliktet etter Chicago-konvensjonen til å ta imot ikke-kommersielle allmennflybevegelser (innenfor rammene av tidslukesystemet) på Oslo lufthavn Gardermoen.

Med vennlig hilsen,
NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa
Generalsekretær

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjermhopping, hang- og paragliding, seilflyging, motorflyging, modellflyging, mikroflyging og flyging med varmluftballonger. De 250 tilsluttede klubbene har til sammen 18 000 medlemskap. NLFs administrasjon har i dag 13 ansatte med kontor i Oslo sentrum og på Rikssenteret for seilflyging i Elverum. For mer informasjon, se vår hjemmeside nlf.no.