

Dato: 09.12.2024

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 Oslo

Høring – rapport om tredje rullebane på Gardermoen

Det er gjort følgende vedtak i saken

Færder Kommune støtter høringssvar fra Sandefjord Kommune vedlagt.

Med hilsen

Jonathan Hall

Klageadgang:

Vedtaket kan påklages til Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Eventuell klage over vedtaket må sendes inn skriftlig til kommunen innen 3 uker etter at du har mottatt vedtaket. Søksmål eller erstatningskrav kan ikke reises uten at klageadgangen er benyttet. Se vedlagt skjema for mer informasjon.

Kopi til:

Arve Magne Vannebo
Charlotte Svensen
Dag.Trygve.Enden@larvik.kommune.no
Karl Jørgen Tofte
Sandefjord kommune

Vedlegg:

Utkast til høringsuttalelse fra Sandefjord Kommune.pdf

Saksbehandler: Jonathan Hall
Telefon:
Kommunedirektørens stab

Høring – rapport om tredje rullebane på Gardermoen

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Formannskap	27.11.2024	167/24

Kommunedirektørens innstilling

Færder Kommune støtter høringssvar fra Sandefjord Kommune vedlagt.

Innkomne forslag:

Formannskap 27.11.2024:

Behandling:

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt med 10 stemmer.

FS - 167/24 Vedtak:

Færder Kommune støtter høringssvar fra Sandefjord Kommune vedlagt.

Kortversjon

I 2022 ble det nedsatt et utvalg som skulle vurdere om det er behov for å avsette areal til en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen. Ekspertutvalgets utredning «Er det behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn?» (vedlagt) er nå overrakt til samferdselsministeren, og deretter sendt på høring.

Sandefjord kommune og Torp Sandefjord lufthavn er som eneste instanser i Vestfold invitert til høringen. Sandefjord kommune ved kommunedirektøren anser det viktig at regionens næringsliv, øvrige kommuner og fylkeskommuner også lar seg høre. Kommunedirektøren i Sandefjord kommune har derfor tatt aktive initiativ for å bidra til at regionen ytrer seg i denne saken.

Utviklingen av regionen Færder kommune er del av, er avhengig av at Torp flyplass lykkes. Regionen trenger et tilbud på Torp som lever og utvikles parallelt med utviklingen av OSL. Det mest kraftfulle enkelttiltaket for å bidra til dette, er at togtraseen gjennom Stokke og Sandefjord bygges langs den traseen kommunestyret i Sandefjord har vedtatt, med egen integrert stasjon på Torp. En slik jernbaneutbygging har også andre og betydelige positive effekter for utviklingen i regionen.

Innledning

I 2022 ble det nedsatt et utvalg som skulle vurdere om det er behov for å avsette areal til en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen. Ekspertutvalgets utredning «Er det behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn?» (vedlagt) er nå overrakt til samferdselsministeren, og deretter sendt på høring. Høringsfristen er 20. desember.

Faktagrunnlag

Samferdselsdepartementet er øverste myndighet for luftfart i Norge, og utøver sin myndighet blant annet gjennom Avinor og Luftfartstilsynet. Nasjonalt styres luftfarten i hovedsak etter «Avinor-modellen», der hvilke lufthavner Avinor skal drive og hvilke mål som skal stilles til driften bestemmes av staten. Avinor skal i størst mulig grad være selvfinansiert, men er samtidig pålagt å drive krysssubsidering mellom de flyplassene som er bedriftsøkonomisk lønnsomme, og de som ikke er det. Avinor driver 43 flyplasser. De nærmeste fra Sandefjord ligger på Gardermoen og i Kristiansand.

I tillegg til Avinor-lufthavnene kommer flere titalls større og mindre private flyplasser, blant dem Torp Sandefjord Lufthavn. Torp er eid av Sandefjord kommune (43,26 prosent), Vestfold fylkeskommune (43,26 prosent) og Vestfold Flyplassinvest AS (13,48 prosent). Torp er landet største private flyplass, og den tredje største utenriksflyplassen i Norge.

Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) åpnet i 1998 og er et statlig heleid aksjeselskap. Norges hovedflyplass har to parallelle rullebaner. Den vestre er 3.600 meter lang, den østre er 2.950 meter. Vestre rullebane ligger i både Nannestad kommune og Ullensaker kommune, mens østre rullebane ligger i Ullensaker. En eventuell tredje rullebane har vært gjenstand for faglige vurderinger og politiske overveielser helt siden flyplassen åpnet.

Torp Sandefjord Lufthavn er vurdert

Regjeringen nedsatte i november 2022 et uavhengig utvalg. Mandatet har vært å frembringe et grunnlag som setter regjeringen i stand til å vurdere behovet for å avsette areal til en eventuell tredje rullebane på OSL. Den 12. september 2024 ble rapporten offentliggjort og sendt ut på høring. Kommunene Ullensaker, Nannestad, Moss og Sandefjord er invitert til å høres. Disse kommunene er direkte berørt ved areal i utvalgets ulike vurderinger. Ingen fylkeskommuner er invitert.

Rapporten omhandler også alternativer til bygging av en tredje rullebane, ved å bruke andre større regionale lufthavner som lufthavnene i Bergen, Stavanger eller Trondheim for å avlaste Oslo lufthavn

med direkteforbindelser til utlandet. Også alternativet med en delt løsning med de to andre aktuelle lufthavnene i østlandsområdet, Torp og Rygge er drøftet.

Utvalgets råd:

- Staten fastsetter planleggings- og beslutningsprosessen for en eventuell tredje rullebane
- Staten sikrer at et lokaliseringsvalg for en eventuell tredje rullebane gjøres i overensstemmelse med relevant regelverk
- Staten påser at tidligfase prosjektplanlegging igangsettes
- Staten påser at det iverksettes rådighetsbegrensende tiltak for å hindre utbygging på aktuelt areal

Torp kan ikke bli den tredje rullebanen

Med planlagte investeringer i tobanesystemet, vil OSL innen 10 år ha en kapasitet på 300.000 årlige flybevegelser, eller opp mot 90 flybevegelser i timen under sommerdrift. OSLs konsesjon gjelder for inntil 364.000 flybevegelser. Ifølge utvalgets rapport er det stor usikkerhet knyttet til videre vekst i flytrafikken. Tidslinjen for når trafikken har vokst så kraftig at OSL mangler kapasitet, er dermed usikker.

De seneste prognosene viser at flytrafikken er tilbake på nivået fra før korona-pandemien tidligst i 2027-2028. Videre vekst forventes å ligge på et lavere nivå enn tidligere. På denne bakgrunn mener utvalget at det er lite sannsynlig med behov for en tredje rullebane før etter 2040. Gitt en anslått byggetid inkludert planlegging på 10-15 år, er det dermed ikke behov for en investeringsbeslutning før rundt år 2030.

Ingen av alternativene til en utvidelse av OSL med en tredje rullebane, er anbefalt i rapporten. Utvalget skriver at verken Avinor eller flyselskapene ønsker dette. En slik spredning av flyaktiviteten vil svekke OSLs funksjon som nav for flytrafikken, samtidig som det gir mer komplekse og kostbare driftsoperasjoner for flyselskapene.

Kommunedirektøren i Sandefjord har vært i dialog med ledelsen ved Torp Sandefjord Lufthavn etter at utvalgets rapport ble fremlagt. Torp-ledelsen bekrefter at Torp ikke vil kunne fylle rollen som en alternativ tredje rullebane, grunnet måten luftfarten drives på. Flybransjen er presset økonomisk, og flyselskapene styrer mer og mer etter hvor de har sine baser, altså hvor fly og personell har sin hjemmehavn. Norske flyselskaper vil neppe etablere base både på Gardermoen og Torp, til det ligger flyplassene for nært hverandre. Torp-ledelsen mener allikevel at det er rom for at Torp kan vokse ved siden av Gardermoen, ved å supplere, ikke erstatte.

OSL har p.t. cirka 29 millioner årlige passasjerer. Uten store investeringer er Torp i dag i stand til å betjene inntil 3-3,5 millioner passasjerer årlig. I likhet med Torp, konkurrerer OSL med andre lufthavner i Norden og Europa om å få flyselskapene til å etablere trafikk. I det internasjonale markedet er ikke OSL av de største, og også flymarkedet i Skandinavia har begrenset størrelse. Eksempelvis hadde Schiphol ved inngangen til pandemien rundt 72 millioner reisende, Heathrow hadde 81 millioner, og Londons lufthavner hadde til sammen rundt 160 millioner reisende.

Tilbringertjeneste til OSL er ikke vurdert.

I sin rapport anslår utvalget at en tredje rullebane på Gardermoen vil ha en investeringskostnad på minst 10 milliarder kroner. I tillegg vil det trolig være behov for en ny terminal. Men utvalget har ikke vurdert tilbringertjenesten til OSL.

Dagens togtilbud fra Vestfold til Gardermoen har lav frekvens og er preget av ustabilitet. Betydelige andeler av befolkningen på Østlandet bor syd for Oslo, og er dermed avhengig av en godt utbygget

tilbringertjeneste for å komme seg til Gardermoen. I tillegg til manglende utbygging av Vestfoldbanen og andre banestrekninger, er kapasiteten på togtrafikken gjennom Oslo avhengig av betydelige investeringer for å fungere tilfredsstillende.

Stortinget har prioritert strekningen Stokke-Torp-Sandefjord i første del av kommende NTP-periode (2025-2036). Men at det ikke er tatt en investeringsbeslutning om videre utbygging av Vestfoldbanen, gjør både tilgangen til OSL krevende i mange år fremover, og hindrer også videre utvikling av Torp. Oslo er en betydelig samferdselspropp for alle reisende fra de tettbefolkede områdene syd for Oslo og til OSL.

Som en del av utvalgets arbeid ble det 1. november 2023 avholdt et møte mellom utvalget og Sandefjord kommune ved ordfører og næringssjef. I møtet fremmet Sandefjord kommune sine synspunkter rundt Torps betydning for regionen, ikke minst for næringslivet i regionen Vestfold og Grenland, med store og internasjonale virksomheter som er avhengige av et godt flytilbud. Også areal-, miljø- og beredskapsaspekter ble fremmet. Videre ble samferdselsproppen Oslo beskrevet, samt den lange reisetiden til OSL og det begrensede og ustabile togtilbudet. Bare innenfor en times reisetid fra Torp bor det rundt 600.000 mennesker.

Vurderinger

Næringslivet og innbyggerne i Vestfold er tjent med at det finnes et effektivt nasjonalt nett i Norsk luftfart, med et landsdekkende rutetilbud i tillegg til direkte ruter til navene i internasjonal luftfart. Samtidig er reisetiden til OSL en utfordring for næringslivet i Vestfold- og grenlandsregionen.

Dette underbygger behovet for Torp som et effektivt supplement på de rutetilbudene markedet i størst grad etterspør, i tillegg til en god tilbringertjeneste til OSL.

Dagens togtilbud har for lav frekvens og for lite stabilitet. I tillegg fungerer Oslo som en propp som hindrer god flyt. Det samme gjelder når man tvinges til å velge bil for å rekke frem til aktuelle flyavganger på OSL.

At disse momentene ikke belyses i rapporten regjeringen har mottatt, er en svakhet. Det vil ta mange år fra en beslutning om bygging av tredje rullebane til en slik står ferdig. Men det vil trolig ta enda lengre tid før en tilstrekkelig god tilbringertjeneste til OSL er på plass.

Utviklingen av regionen Færder er del av, er derfor avhengig av at Torp lykkes. Regionen trenger et tilbud på Torp som lever og utvikles parallelt med utviklingen av OSL. Det mest kraftfulle enkelttiltaket for å bidra til dette, er at togtraseen gjennom Stokke og Sandefjord bygges langs den traseen kommunestyret i Sandefjord har vedtatt, med egen integrert stasjon på Torp. En slik jernbaneutbygging har også andre og betydelige positive effekter for utviklingen i regionen.

Kommunedirektøren merker seg forøvrig at det kun er Sandefjord kommune og Torp Sandefjord lufthavn som er invitert til høringen, men anser det viktig at regionens næringsliv, øvrige kommuner og fylkeskommuner også lar seg høre.

Konklusjon

Videre utbygging av Vestfoldbanen før tredje rullebane på Oslo lufthavn:

Behovet for å bygge en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) har vært gjenstand for faglige vurderinger og politiske overveielser helt siden flyplassen åpnet i 1998.

Regjeringen nedsatte i november 2022 et uavhengig utvalg med mandat til å vurdere behovet for en tredje rullebane. Ifølge utvalgets rapport er det lite sannsynlig at det oppstår behov for en slik før etter 2040.

Utvalgets rapport berører ikke tilbringertjenesten til OSL, som er en stor utfordring for befolkningstunge områder sydover fra Oslo, på begge sider av fjorden. Vi mener at Regjeringen må prioritere å bygge ferdig et minimum av tilbringertjeneste før det investeres over 10 milliarder i utvidelse av Oslo lufthavn. Jernbane er det mest bærekraftige alternativet for å binde våre byer og de to internasjonale lufthavnene på Østlandet sammen. Minst to tog i timen fra Grenland til Sandefjord lufthavn Torp og Oslo lufthavn er derfor et minimum.

Kommunestyret i Sandefjord har vedtatt kommunedelplanen for ny togtrasé på strekningen Stokke-Sandefjord, som vil utløse muligheten til å levere et togtilbud med både høyere kvalitet og frekvens. Men kommunestyret venter fortsatt utålmodig på regulering og bygging av traseen. Stortinget har prioritert strekningen Stokke-Torp-Sandefjord i første del av kommende NTP-periode (2025-2036). Utbyggingen vil være det aller viktigste enkelttiltaket for å sikre videre positiv utvikling for Torp Sandefjord Lufthavn.

Torp er svært viktig for næringslivet i regionen Færder er del av, ikke minst grunnet reisetiden til Gardermoen, med et begrenset og lite stabilt togtilbud og Oslo som en samferdselspropp det vil ta svært lang tid og kreve enorme investeringer å løse opp. Fra de store næringsområdene i arbeidsregionen Vestfold-Grenland er det enormt stor forskjell på å reise 10-20-30-40 minutter til Torp, fremfor å bruke minst tre timer til Gardermoen.

Oslo lufthavn er det nasjonale navet for luftfart. Men for mange av de 600.000 innbyggerne som bor en times tid unna Torp, er flyplassen i Sandefjord et svært vesentlig supplement, både for innenriks- og utenriksflyvninger. I 2023 var Sandefjord lufthavn Torp landets tredje største lufthavn for utenrikstrafikk, kun Oslo og Bergen lufthavn var større. Torp kan også fungere som en beredskapsflyplass hvis OSL settes ut av drift. Videre taler areal- og miljøhensyn for at Torp bør styrkes.

Rapporten fra rullebane-utvalget gir regjeringen svar på mange områder, men ikke behovet for en fullverdig tilbringertjeneste for hele Østlandet. Vi ber Regjeringen vurdere rapportens konklusjoner i lys av dette og vårt behov for en nasjonal luftfartsstrategi som hensyntar vår regions behov for en regional internasjonal lufthavn.

Videre utbygging av Vestfoldbanen før tredje rullebane på Oslo lufthavn

Behovet for å bygge en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) har vært gjenstand for faglige vurderinger og politiske overveielser helt siden flyplassen åpnet i 1998.

Regjeringen nedsatte i november 2022 et uavhengig utvalg med mandat til å vurdere behovet for en tredje rullebane. Ifølge utvalgets rapport er det lite sannsynlig at det oppstår behov for en slik før etter 2040.

Utvalgets rapport berører ikke tilbringertjenesten til OSL, som er en stor utfordring for befolkningstunge områder sydover fra Oslo, på begge sider av fjorden. Vi mener at Regjeringen må prioritere å bygge ferdig et minimum av tilbringertjeneste før det investeres over 10 milliarder i utvidelse av Oslo lufthavn. Jernbane er det mest bærekraftige alternativet for å binde våre byer og de to internasjonale lufthavnene på Østlandet sammen. Minst to tog i timen fra Grenland til Sandefjord lufthavn Torp og Oslo lufthavn er derfor et minimum.

Kommunestyret i Sandefjord har vedtatt kommunedelplanen for ny togtrasé på strekningen Stokke-Sandefjord, som vil utløse muligheten til å levere et togtilbud med både høyere kvalitet og frekvens. Men kommunestyret venter fortsatt utålmodig på regulering og bygging av traseen. Stortinget har prioritert strekningen Stokke-Torp-Sandefjord i første del av kommende NTP-periode (2025-2036). Utbyggingen vil være det aller viktigste enkelttiltaket for å sikre videre positiv utvikling for Torp Sandefjord Lufthavn.

Torp er svært viktig for næringslivet i regionen Sandefjord er del av, ikke minst grunnet reisetiden til Gardermoen, med et begrenset og lite stabilt togtilbud og Oslo som en samferdselspropp det vil ta svært lang tid og kreve enorme investeringer å løse opp. Fra de store næringsområdene i arbeidsregionen Vestfold-Grenland er det enormt stor forskjell på å reise 10-20-30-40 minutter til Torp, fremfor å bruke minst tre timer til Gardermoen.

Oslo lufthavn er det nasjonale navet for luftfart. Men for mange av de 600.000 innbyggerne som bor en times tid unna Torp, er flyplassen i Sandefjord et svært vesentlig supplement, både for innenriks- og utenriksflyvninger. I 2023 var Sandefjord lufthavn Torp landets tredje største lufthavn for utenrikstrafikk, kun Oslo og Bergen lufthavn var større. Torp kan også fungere som en beredskapsflyplass hvis OSL settes ut av drift. Videre taler areal- og miljøhensyn for at Torp bør styrkes.

Rapporten fra rullebane-utvalget gir regjeringen svar på mange områder, men ikke behovet for en fullverdig tilbringertjeneste for hele Østlandet. Vi ber Regjeringen vurdere rapportens konklusjoner i lys av dette og vårt behov for en nasjonal luftfartsstrategi som hensyntar vår regions behov for en regional internasjonal lufthavn.



HORTEN
KOMMUNE

Vår ref. 24/45171
24/7062 - 2 / FE-653

Saksbehandler:
Tofte, Karl Jørgen

Utvalg	Dato	Saksnummer
Kommunestyret	17.12.2024	168/24

Høringsuttalelse tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen

Vedlegg:

Dok.dato	Dok.ID	Tittel
06.11.2024	1559017	Høringsuttalelse Horten kommune tredje rullebane Oslo Lufthavn Gardermoen
06.11.2024	1559018	Utvalgets rapport - Er det behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn.pdf

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Horten kommune gir vedlagte høringssvar til rapporten "Er det behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn" til Samferdselsdepartementet.

17.12.2024 Kommunestyret

KOM-168/24 Vedtak:

Horten kommune gir vedlagte høringssvar til rapporten "Er det behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn" til Samferdselsdepartementet.

Møtebehandling:

Votering:

Kommunedirektørens forslag enstemmig vedtatt.

SAKSOPPLYSNINGER**Bakgrunn (hvorfor kommer saken opp)**

Utredningen «Er det behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn» er viktig for hele Vestfold. Den omhandler også tilbringertjenesten. Sandefjord kommune ønsker at alle Vestfold-kommunene gir et høringssvar.

Ordføreren har bedt om at saken behandles i kommunestyret.

Faktiske forhold (hva har skjedd i saken)

I 2022 ble det nedsatt et utvalg som skulle vurdere om det er behov for å avsette areal til en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen. Ekspertutvalgets utredning «Er det behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn?» (vedlagt) er nå overrakt til samferdselsministeren, og deretter sendt på høring. Sandefjord kommune er, som vertskommune for Torp Sandefjord Lufthavn, invitert til å komme med en høringsuttalelse, med frist 20. desember.

Samferdselsdepartementet er øverste myndighet for luftfart i Norge, og utøver sin myndighet blant annet gjennom Avinor og Luftfartstilsynet. Nasjonalt styres luftfarten i hovedsak etter «Avinor-modellen», der hvilke lufthavner Avinor skal drive og hvilke mål som skal stilles til driften bestemmes av staten. Avinor skal i størst mulig grad være selvfinansiert, men er samtidig pålagt å drive kryss-subsidiering mellom de flyplassene som er bedriftsøkonomisk lønnsomme, og de som ikke er det. Avinor driver 43 flyplasser. De nærmeste fra Sandefjord ligger på Gardermoen og i Kristiansand.

I tillegg til Avinor-lufthavnene kommer flere titalls større og mindre private flyplasser, blant dem Torp Sandefjord Lufthavn. Torp er eid av Sandefjord kommune (43,26 prosent), Vestfold fylkeskommune (43,26 prosent) og Vestfold Flyplassinvest AS (13,48 prosent). Torp er landet største private flyplass, og den tredje største utenriksflyplassen i Norge.

Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) åpnet i 1998 og er et statlig heleid aksjeselskap. Norges hovedflyplass har to parallelle rullebaner. Den vestre er 3.600 meter lang, den østre er 2.950 meter. Vestre rullebane ligger i både Nannestad kommune og Ullensaker kommune, mens østre rullebane ligger i Ullensaker. En eventuell tredje rullebane har vært gjenstand for faglige vurderinger og politiske overveielser helt siden flyplassen åpnet.

Torp Sandefjord Lufthavn er vurdert

Regjeringen nedsatte i november 2022 et uavhengig utvalg. Mandatet har vært å frembringe et grunnlag som setter regjeringen i stand til å vurdere behovet for å avsette areal til en eventuell tredje rullebane på OSL. Den 12. september 2024 ble rapporten offentliggjort og sendt ut på høring. Kommunene Ullensaker, Nannestad, Moss og Sandefjord er invitert til å høres. Disse kommunene er direkte berørt ved areal i utvalgets ulike vurderinger. Ingen fylkeskommuner er invitert.

Rapporten omhandler også alternativer til bygging av en tredje rullebane, ved å bruke andre større regionale lufthavner som lufthavnene i Bergen, Stavanger eller Trondheim for å avlaste Oslo lufthavn med direkteforbindelser til utlandet. Også alternativet med en delt løsning med de to andre aktuelle

lufthavnene i østlandsområdet, Torp og Rygge er drøftet.

Utvalgets råd:

- Staten fastsetter planleggings- og beslutningsprosessen for en eventuell tredje rullebane
- Staten sikrer at et lokaliseringsvalg for en eventuell tredje rullebane gjøres i overensstemmelse med relevant regelverk
- Staten påser at tidligfase prosjektplanlegging igangsettes
- Staten påser at det iverksettes rådighetsbegrensende tiltak for å hindre utbygging på aktuelt areal

Torp kan ikke bli den tredje rullebanen

Med planlagte investeringer i tobane-systemet, vil OSL innen 10 år ha en kapasitet på 300.000 årlige flybevegelser, eller opp mot 90 flybevegelser i timen under sommerdrift. OSLs konsesjon gjelder for inntil 364.000 flybevegelser. Ifølge utvalgets rapport er det stor usikkerhet knyttet til videre vekst i flytrafikken. Tidslinjen for når trafikken har vokst så kraftig at OSL mangler kapasitet, er dermed usikker.

De seneste prognosene viser at flytrafikken er tilbake på nivået fra før korona-pandemien tidligst i 2027-2028. Videre vekst forventes å ligge på et lavere nivå enn tidligere. På denne bakgrunn mener utvalget at det er lite sannsynlig med behov for en tredje rullebane før etter 2040. Gitt en anslått byggetid inkludert planlegging på 10-15 år, er det dermed ikke behov for en investeringsbeslutning før rundt år 2030.

Ingen av alternativene til en utvidelse av OSL med en tredje rullebane, er anbefalt i rapporten. Utvalget skriver at verken Avinor eller flyselskapene ønsker dette. En slik spredning av flyaktiviteten vil svekke OSLs funksjon som nav for flytrafikken, samtidig som det gir mer komplekse og kostbare driftsoperasjoner for flyselskapene.

Kommunedirektøren i Sandefjord har vært i dialog med ledelsen ved Torp Sandefjord Lufthavn etter at utvalgets rapport ble fremlagt. Torp-ledelsen bekrefter at Torp ikke vil kunne fylle rollen som en alternativ tredje rullebane, grunnet måten luftfarten drives på. Flybransjen er presset økonomisk, og flyselskapene styrer mer og mer etter hvor de har sine baser, altså hvor fly og personell har sin hjemmehavn. Norske flyselskaper vil neppe etablere base både på Gardermoen og Torp, til det ligger flyplassene for nært hverandre. Men Torp-ledelsen mener det er rom for at Torp kan vokse ved siden av Gardermoen, ved å supplere, ikke erstatte.

OSL har p.t. cirka 29 millioner årlige passasjerer. Uten store investeringer er Torp i dag i stand til å betjene inntil 3-3,5 millioner passasjerer årlig. I likhet med Torp, konkurrerer OSL med andre lufthavner i Norden og Europa om å få flyselskapene til å etablere trafikk. I det internasjonale markedet er ikke OSL av de største, og også flymarkedet i Skandinavia har begrenset størrelse. Eksempelvis hadde Schiphol ved inngangen til pandemien rundt 72 millioner reisende, Heathrow hadde 81 millioner, og Londons lufthavner hadde til sammen rundt 160 millioner reisende.

Tilbringertjeneste til OSL er ikke vurdert

I sin rapport anslår utvalget at en tredje rullebane på Gardermoen vil ha en investeringskostnad på minst 10 milliarder kroner. I tillegg vil det trolig være behov for en ny terminal. Men utvalget har ikke vurdert tilbringertjenesten til OSL.

Dagens togtilbud fra Vestfold til Gardermoen har lav frekvens og er preget av ustabilitet.

Betydelige andeler av befolkningen på Østlandet bor syd for Oslo, og er dermed avhengig av en godt utbygget tilbringertjeneste for å komme seg til Gardermoen. I tillegg til manglende utbygging av Vestfoldbanen og andre banestrekninger, er kapasiteten på togtrafikken gjennom Oslo avhengig av betydelige investeringer for å fungere tilfredsstillende.

Jernbanedirektoratets forslag til nytt stoppmønster på Vestfoldbanen gjør det ikke mulig å reise direkte med tog fra Sande, Holmestrand og Horten stasjoner til Oslo lufthavn. Dette forslaget har et samlet Vestfold protestert på, og krever omgjort når det nye rutetilbudet settes i verk.

Som en del av utvalgets arbeid ble det 1. november 2023 avholdt et møte mellom utvalget og Sandefjord kommune. I møtet fremmet Sandefjord kommune sine synspunkter rundt Torps betydning for regionen, ikke minst for næringslivet i regionen Vestfold og Grenland, med store og internasjonale virksomheter som er avhengige av et godt flytilbud. Også areal-, miljø- og beredskapsaspekter ble fremmet.

Lover og forskrifter

Ingen.

Vurderinger

Næringslivet og innbyggerne i Vestfold er tjent med at det finnes et effektivt nasjonalt nett i Norsk luftfart, med et landsdekkende rutetilbud i tillegg til direkte ruter til navene i internasjonal luftfart. Samtidig er reisetiden til OSL en utfordring for næringslivet i Vestfold- og Grenlandsregionen. Dette underbygger behovet for Torp som et effektivt supplement på de rutetilbudene markedet i størst grad etterspør, i tillegg til en god tilbringertjeneste til OSL.

Dagens togtilbud har for lav frekvens og for lite stabilitet, og det foreslåtte stoppmønsteret på Vestfoldbanen gjør det ikke mulig å reise direkte med tog til hverken Oslo lufthavn eller Torp for innbyggere og næringsliv i Nordre Vestfold. I tillegg fungerer Oslo som en propp som hindrer god flyt. Det samme gjelder når man tvinges til å velge bil for å rekke frem til aktuelle flyavganger på OSL. Det er en svakhet at disse momentene ikke belyses i rapporten Regjeringen har mottatt. Det vil ta mange år fra en beslutning om bygging av tredje rullebane til en slik står ferdig. Men det vil trolig ta enda lengre tid før en tilstrekkelig god tilbringertjeneste til OSL er på plass.

Utviklingen av regionen Horten er en del av, er derfor avhengig av at Torp lykkes. Regionen trenger et tilbud på Torp som lever og utvikles parallelt med utviklingen av OSL. For Horten kommune sin del er det avgjørende at stoppmønsteret for ny Intercity-togtilbudet blir slik at det blir direkte reiser til begge lufthavnene, og fire stopp i timen. Det er videre viktig at Vestfoldbanen sørover fullføres.

Økonomiske konsekvenser

Videre drift av Sandefjord Lufthavn Torp og en god tilbringertjeneste til og fra flyplassene Oslo Lufthavn Gardermoen og Sandefjord Lufthavn Torp kan ha betydning for kommunens bosteds- og

næringsattraktivitet og dermed kommunens fremtidige skatteinntekter.

Miljø- og folkehelsekonsekvenser

Videre drift av Sandefjord Lufthavn Torp og en god tilbringertjeneste til og fra flyplassene Oslo Lufthavn Gardermoen og Sandefjord Lufthavn Torp antas å kunne ha betydning for både miljøet og innbyggernes folkehelse.

Barnets beste og rettigheter for personer med funksjonsnedsettelse (CRPD)

Videre drift av Sandefjord Lufthavn Torp og en god tilbringertjeneste til og fra flyplassene Oslo Lufthavn Gardermoen og Sandefjord Lufthavn Torp antas å kunne ha betydning for barnas fremtid og mulighetene for personer med funksjonsnedsettelse til å ha de samme reisemuligheter som andre.

Andre konsekvenser

Ikke utredet

Konklusjoner/anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret avgir vedlagte høringsuttalelse.