



Samferdselsdepartementet
0030 OSLO

Deres ref.:
168883bc-6bb0-45d4-
b177-0302ed394ea9

Vår ref.:
24/7635 - 3

Saksbehandler:
Anne Catherine Ekroll

Dato:
20.12.2024

Høringsuttalelse - sluttrapport fra ekspertutvalget - Er det behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn?

Formannskapet - 229/24 har i møte 17.12.2024 fattet følgende vedtak:

1. Ullensaker kommune støtter ikke uten videre konklusjonen i rapporten om at det vil være behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn for ordinær flytrafikk slik vi kjenner flytafikken i dag.
2. Ullensaker kommune er enig med ekspertutvalget i at det snarest må utarbeides en konsekvensutredning for ulike alternativer, for en eventuell framtidig tredje rullebane ved Oslo lufthavn, i tråd med forskrift om konsekvensutredninger.
3. Dersom det i framtiden skulle bli behov for en tredje rullebane må denne forbeholdes elektriske fly og vertikal lufttransport. Det legges til grunn at kommunen vil være reguleringsmyndighet for flyving i lav høyde.
4. Kommunen krever at det er en direkte sammenheng mellom ulike former for flyplassrelaterte belastninger på kommunens innbyggere og kompenserende virkemidler, herunder også økonomiske.
5. Ullensaker kommune krever at det ikke legges inn rådighetsbegrensninger i form av hensynssoner for en tredje rullebane, som vil begrense mulighetene for å utvikle berørte eiendommer under påvente av en eventuell tredje rullebane.
6. Dersom staten innfører rådighetsbegrensninger, enten det gjelder arealbeslag eller hensynssoner, krever kommunen at markedspris for sammenlignbare eiendommer i kommunen, som ikke er berørt av flystøy, legges til grunn for økonomisk kompensasjon på det tidspunkt eier ønsker.
7. Kommunen krever infrastrukturbidrag fra staten på lik linje som fra andre utbyggere.

Med hilsen

Anne Catherine Ekroll
konstituert enhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur



Arkiv: FE-653, TI-&13
Arkivsak: 24/7635- 2
Saksbehandler: Anne Catherine
Ekroll
Dato: 24.11.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 229/24	Formannskapet	17.12.2024

Høringsuttalelse - sluttrapport fra ekspertutvalget - Er det behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn?

Kommunedirektørens innstilling:

1. Ullensaker kommune er enig med ekspertutvalget i at det snarest må utarbeides en konsekvensutredning for ulike alternativer, for en eventuell framtidig tredje rullebane ved Oslo lufthavn, i tråd med forskrift om konsekvensutredninger.
2. Dersom det i framtiden skulle bli behov for en tredje rullebane må denne forbeholdes elektriske fly og vertikal lufttransport. Det legges til grunn at kommunen vil være reguleringsmyndighet for flyving i lav høyde.
3. Kommunen forventer at det er direkte sammenheng mellom ulike former for belastninger på kommunens innbyggere og kompensierende virkemidler, herunder også økonomiske.
4. Ullensaker kommune forventer at det ikke legges inn rådighetsbegrensninger i form av hensynssoner for en tredje rullebane, som vil begrense mulighetene for å utvikle eiendommer på Sand og i Mogreina.
5. Dersom staten likevel innfører rådighetsbegrensninger, enten det gjelder arealbeslag eller hensynssoner, forventer kommunen at aktuelle eiendommer løses inn til markedspris på det tidspunkt eier ønsker.
6. Kommunen forventer infrastrukturbidrag fra staten på lik linje som fra andre utbyggere.

Kort sammendrag:

Ekspertutvalget, som ble nedsatt av regjeringen i november 2022 med oppdrag å vurdere framtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn, la fram sin rapport i september 2024. Denne rapporten er nå lagt ut på høring, med høringsfrist 20.12.24.

Hovedkonklusjonen i rapporten er at utvalget tror det vil bli behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn en gang etter 2040. Utvalget har kommet med fire tilrådinger til staten om hvordan staten bør behandle dette saksområdet videre. Denne saken utgjør Ullensaker kommunes høringsuttalelse.

Ullensaker kommune støtter ikke uten videre konklusjonen i rapporten om at det vil være behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn for ordinær flytrafikk, slik vi kjenner flytrafikken i dag. En tredje rullebane bør bare være aktuell dersom det i fremtiden viser seg å være behov for vertikal lufttransport eller eventuelt mindre elektriske fly, som ikke gir støy på samme måte som dagens fly. Ved en slik tilnærming vil det være helt unødvendig å legge rådighetsbegrensninger på noe annet enn selve arealet.

Ullensaker kommune motsetter seg at det innføres rådighetsbegrensninger som vil gi konsekvenser for tettstedene Sand og Mogreina. Grunnlaget for å fastsette rådighetsbegrensninger utover nødvendig areal for selve rullebanen, kan ikke kommunen se at er til stede. Det fremkommer av rapporten at framskrevne tall for luftfartens behov er svært usikre, og ligger langt fram i tid. Luftfarten må også ta sin del av det grønne skiftet, og det er lite sannsynlig at folk skal fly enda mer i framtiden. Det kan se ut til at utvalget er enig med kommunen i at det er nedbygging av aktuelt areal, som er den største faren for en mulig framtidig utvidelse av lufthavnen. Dersom staten kun sikrer arealet vil faren for nedbygging ikke være til stede.

Vedlegg:

Mandat-for-uavhengig-utvalg-som-skal-vurdere-fremtidig-kapasitet-og-behov-ved-oslo-lufthavn
Rapport fra ekspertutvalget - september 2024

Formannskapet 17.12.2024:

Behandling:

Alternativ innstilling, foreslått av Ståle Lien Hansen, Fremskrittspartiet

1. Ullensaker kommune er enig med ekspertutvalget i at det snarest må utarbeides en konsekvensutredning for ulike alternativer, for en eventuell framtidig tredje rullebane ved Oslo lufthavn, i tråd med forskrift om konsekvensutredninger.
2. Dersom det i framtiden skulle bli behov for en tredje rullebane må denne forbeholdes elektriske fly og vertikal lufttransport. Det legges til grunn at kommunen vil være reguleringsmyndighet for flyving i lav høyde.
3. Kommunen krever at det er en direkte sammenheng mellom ulike former for flyplassrelaterte belastninger på kommunens innbyggere og kompenserende virkemidler, herunder også økonomiske.
4. Ullensaker kommune krever at det ikke legges inn rådighetsbegrensninger i form av hensynssoner for en tredje rullebane, som vil begrense mulighetene for å utvikle berørte eiendommer under påvente av en eventuell tredje rullebane.
5. Dersom staten innfører rådighetsbegrensninger, enten det gjelder arealbeslag eller hensynssoner, krever kommunen at markedspris for sammenlignbare eiendommer i kommunen, som ikke er berørt av flystøy, legges til grunn for økonomisk kompensasjon på det tidspunkt eier ønsker.
6. Kommunen krever infrastrukturbidrag fra staten på lik linje som fra andre utbyggere.

Nytt punkt 1, foreslått av Lars Halvor Stokstad Oserud, Senterpartiet

1. Ullensaker kommune støtter ikke uten videre konklusjonen i rapporten om at det vil være behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn for ordinær flytrafikk slik vi kjenner flytrafikken i dag.

Øvrige punkter forskyves i nummerering

Av 11 representanter var 11 til stede medregnet møtende vararepresentanter

Votering:

Repr. Ståle Lien Hansens forslag ble enstemmig vedtatt

Repr. Stokstad Oseruds forslag ble enstemmig vedtatt

FSK - PS 229/24 Vedtak:

1. Ullensaker kommune støtter ikke uten videre konklusjonen i rapporten om at det vil være behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn for ordinær flytrafikk slik vi kjenner flytafikken i dag.
2. Ullensaker kommune er enig med ekspertutvalget i at det snarest må utarbeides en konsekvensutredning for ulike alternativer, for en eventuell framtidig tredje rullebane ved Oslo lufthavn, i tråd med forskrift om konsekvensutredninger.
3. Dersom det i framtiden skulle bli behov for en tredje rullebane må denne forbeholdes elektriske fly og vertikal lufttransport. Det legges til grunn at kommunen vil være reguleringsmyndighet for flyving i lav høyde.
4. Kommunen krever at det er en direkte sammenheng mellom ulike former for flyplassrelaterte belastninger på kommunens innbyggere og kompenserende virkemidler, herunder også økonomiske.
5. Ullensaker kommune krever at det ikke legges inn rådighetsbegrensninger i form av hensynssoner for en tredje rullebane, som vil begrense mulighetene for å utvikle berørte eiendommer under påvente av en eventuell tredje rullebane.
6. Dersom staten innfører rådighetsbegrensninger, enten det gjelder arealbeslag eller hensynssoner, krever kommunen at markedspris for sammenlignbare eiendommer i kommunen, som ikke er berørt av flystøy, legges til grunn for økonomisk kompensasjon på det tidspunkt eier ønsker.
7. Kommunen krever infrastrukturbidrag fra staten på lik linje som fra andre utbyggere.

Bakgrunn for saken:

Regjeringen nedsatte et uavhengig ekspertutvalg i november 2022, som fikk i oppdrag å vurdere framtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn Gardermoen. I praksis, vurdere behovet for en framtidig tredje rullebane ved lufthavnen. Utvalgets arbeid skal danne grunnlaget for regjeringens konklusjon i spørsmålet om tredje rullebane. Det er dette utvalgets rapport som nå er på høring, med høringsfrist 20.12.24. Ullensaker kommune er høringspart som vertskommune for lufthavnen.

Saksopplysninger:

Kort historikk

Kommunen har helt siden 2009 ment at aktuelt areal for en tredje rullebane i Ullensaker har tilstrekkelig beskyttelse gjennom kommuneplanen, ved at arealet kun benyttes til midlertidig virksomhet, og at det foreløpig ikke er planlagt permanent nedbygging av området. For Ullensaker kommune, og dens innbyggere, har det allerede i mange år ligget en usikkerhet knyttet til framtidig arealbruk øst for dagens lufthavn, samt framtidige hensynssoner og deres innvirkning på utviklingen av tettstedene Sand og Mogreina. Ullensaker kommune signaliserte allerede i kommuneplanen, som

ble vedtatt i 2009, at arealet nærmest lufthavnen burde bli framtidig næringsareal. Dette er gjentatt i senere arealplaner. I påvente av en avklaring har arealet i hele perioden vært unntatt rettsvirkning.

Det ligger en uavklart innsigelse for dette arealet i gjeldende kommuneplan. Bakgrunnen for innsigelsen er at Kommunestyret ikke la inn arealet for en mulig framtidig tredje rullebane med lufthavnformål, med tilhørende hensynssoner, i kommuneplanen vedtatt i 2021. Da øvrige innsigelser til kommuneplanen endelig fikk sin avklaring i Kommunal- og distriktsdepartementet i juni 2024 ble denne innsigelsen stående. Departementet viste til ekspertutvalget, som på det tidspunktet ikke hadde levert sin sluttrapport.

I 2017 kom det melding fra Samferdselsdepartementet om at det skulle startes et reguleringsplanarbeid med utgangspunkt i Avinors masterplan fra 2013. Masterplanen var ikke utarbeidet i henhold til bestemmelsene i plan- og bygningsloven, og er derfor ikke juridisk bindende på samme måte, som en plan etter plan- og bygningsloven. Dette skapte mye lokal uro, og kommunen avsluttet planprosessen i 2018 før planprogrammet kom til politisk behandling. Kommunen hadde da fått gjennomført en juridisk vurdering av departementets fremgangsmåte, og kunne vise til at arbeidet var startet opp på sviktende grunnlag. Kommunen påpekte at det ikke var gjennomført en konsekvensanalyse av ulike alternativer, og at kommunen på ingen måte var blitt hørt i sakens anledning. Masterplanen var «tynn» på mange utredningstemaer, ikke juridisk bindende og kommunene hadde ikke hatt anledning til å medvirke. Kommunen har siden avventet en avklaring fra Samferdselsdepartementet.

Kommunens samhandling med ekspertutvalget

Kommunens politiske og administrative ledelse har hatt tre møter med ekspertutvalget:

- 29.03.23, Samferdselsdepartementet, Oslo
- 04.09.23, Ullensaker Rådhus, med påfølgende felles bussbefaring med Avinor og Nannestad kommune
- 08.01.24, Samferdselsdepartementet, Oslo

Ullensaker kommune har i møtene med ekspertutvalget vært veldig tydelige på at kommunen ikke er fornøyd med Samferdselsdepartementets og Avinors håndtering av saken. En eventuell tredje rullebane vil berøre kommunen, og mange av kommunens innbyggere sterkt, likevel har kommunen opplevd å ikke bli hørt. Det er spesielt prosessen i 2017/2018 som opprører, det at Staten ikke følger sine egne prosessregler knyttet til forskrift om konsekvensutredning i plan- og bygningsloven. Og det faktum at det faktisk ikke foreligger noe vedtak om tredje rullebane fra Stortinget. Masterplanen det vises til problematiserer ikke de lokale konsekvensene godt nok. I tillegg har kommunen vært veldig tydelige på at den usikkerheten som er knyttet til tiltaket, som allerede har vart i flere tiår, er svært krevende for kommunen og dens innbyggere.

Utvalgets tilrådinger med kommunens kommentarer

Utvalget oppsummerer sitt arbeid i fire tilrådinger til regjeringen (rapporten s. 6-7):

1. Staten fastsetter planleggings- og beslutningsprosessen for en eventuell tredje rullebane

Her er utvalget veldig tydelige på at interessentene, blant annet kommunene, ikke har blitt hørt, ikke har fått anledning til å medvirke, og at dette har skapt stor usikkerhet om planleggings- og beslutningsprosessene.

Utvalget ber derfor Staten og Avinor om å kunngjøre en planleggings- og beslutningsprosess, som vil bidra til åpenhet og forutsigbarhet for blant annet berørte kommuner og dens innbyggere. Dette vil bidra til å avklare de ulike interessentenes roller og mulighet for medvirkning.

2. *Staten sikrer at et lokaliseringsvalg for en eventuell tredje rullebane gjøres i overensstemmelse med relevant regelverk*

Tilrådingen imøtekommer delvis kommunens ankepunkter til behandlingen. Staten, ved regjeringen, får tydelig beskjed om å følge sine egne prosessregler, slik kommunen har bedt om. Utvalget ba departementet om å starte arbeidet med en konsekvensutredning av alternativer, i tråd med forskrift om konsekvensutredninger, allerede i mai i fjor, mer enn ett år før de la fram sin rapport. Så vidt Ullensaker kommune er kjent med, er dette arbeidet fortsatt ikke påbegynt.

3. *Staten påser at tidligfase prosjektplanlegging igangsettes*

Utvalget mener at det kan oppstå behov for en tredje rullebane, en gang etter 2040, og med en planleggings- og utbyggingsperiode på 10-15 år betyr det at det må fattes en investeringsbeslutning på tidlig 2030-tall. Planlegging i forkant av en slik beslutning omfatter lokaliseringsvalg, konseptvalgutredning med etterfølgende kvalitetssikring, reguleringsplanarbeid, avklaring av konsesjon mm. Utvalget tilrår derfor at Staten ber Avinor igangsette tidligfase prosjektplanlegging.

Ullensaker kommune har en klar forventning om at kommunen blir en viktig part i alle ledd av et slikt planleggings- og utviklingsarbeid, dersom konklusjonen til staten blir at arbeidet skal igangsettes.

4. *Staten påser at det iverksettes rådighetsbegrensende tiltak for å hindre utbygging på aktuelt areal*

Her skriver utvalget følgende: «Det finnes et bredt spekter av rådighetsbegrensende tiltak. Staten bør, etter dialog med berørte kommuner, gjøre de nødvendige avveiningene mellom storsamfunnets interesser og konsekvenser for lokalsamfunnet i form av begrensninger og økonomiske tap, og på det grunnlag velge ut det best egnede tiltaket.»

Ordfører la i møtet med utvalget 08.01.24 fram fem punkter, fem krav, om infrastrukturbidrag og dato for verdifastsetting, dersom rådighetsbegrensninger for aktuelt areal for tredje rullebane med tilhørende hensynssoner, blir innført. De fem punktene var:

- a. *Utnytte eksisterende kapasitet fullt ut ved å bruke større del av døgnet*
- b. *Nødvendig infrastruktur utenfor flyplassen må være på plass først*
- c. *Staten ved Avinor må forvente samme type rekkefølgekrav til teknisk infrastruktur som alle andre utbyggere*
- d. *Staten må erkjenne de totale økonomiske konsekvensene for nærliggende kommuner rundt flyplassen*
- e. *Uansett, hvor en eventuell rullebane planlegges, må det utarbeides en plan som garanterer riktig kompensasjon, effektive støytak og erstatning for reelle verditap for de som blir berørt*

Vurderinger og konsekvenser:

Økonomi:

Det er mye usikkerhet knyttet til gjennomføringen av tiltaket, og om det i det hele tatt vil være aktuelt. Tiltaket oppleves som negativt for de som bor i områdene som vil bli direkte berørt, og mer positivt for deler av næringslivet. Mange innbyggere opplever usikkerhet i forhold til verdien på sine eiendommer, hvordan de vil bli behandlet i et eventuelt økonomisk oppgjør osv. Innbyggere i Ullensaker husker fortsatt prosessen fra 1990-tallet, og det bidrar til usikkerheten.

Miljø:

Miljøaspektet ved tiltaket er utfordrende både lokalt, nasjonalt og globalt. Kapasitetsøkende tiltak for mer flyging slik vi kjenner det i dag, bør det ikke legges til rette for. Dersom det er riktig at det er innenlands flyging for dagmøter i de store byene, som er den utløsende årsaken til behovet, bør det i 2050 kunne løses på helt andre måter enn ved innenlands flyging (figur 7.5 s. 48).

Risiko- og sårbarhetsanalyse:

Må inngå i en konsekvensutredning av alternativer.

Universell utforming:

Ikke aktuelt i denne høringssaken.

Folkehelse:

Ulempene lokalt for folkehelsen er den største utfordringen med et eventuelt tiltak. Berørte innbyggere, som får en langvarig usikkerhet knyttet til egen eiendom og eget hjem, og derigjennom egen økonomi, påvirker folkehelsen negativt. Det vil være helt avgjørende, dersom staten vil gå videre med tiltaket, at de som blir direkte berørt får en rask og god avklaring av sine interesser. De samme innbyggerne er allerede i dag berørt av utfordringer knyttet til støy fra lufthavnen.

Forebygging av kriminalitet:

Ikke aktuelt i denne høringssaken.

Barn og unges interesser:

En forringelse av bomiljøene over tid vil være svært uheldig for barn- og unges oppvekstforhold. Kommunen ser allerede at de mest berørte områdene scorer lavt på enkelte levekårsindikatorer.

Forslag til alternativer:

Kommunen avgir ikke høringsuttalelse.

Kommunedirektørens vurdering:

Ullensaker kommune ønsket i sin tid hovedflyplassen velkommen til kommunen, og det er ingen tvil om at flyplassen har vært svært viktig for kommunens utvikling siden beslutningen ble fattet på tidlig 1990-tall. Det er heller ingen tvil om at prosessen også har vært svært krevende for berørte innbyggere, og at mange har følt seg overkjørt av storsamfunnet i den forbindelse. På denne bakgrunn er det utfordrende for mange av kommunens innbyggere at det ligger en uavklart mulig utvidelse av lufthavnen. Denne usikkerheten, som har ligget på mange innbyggere i flere tiår allerede, er krevende å håndtere. Utvalgets rapport legger opptil at denne usikkerheten vil vedvare i flere tiår til.

Rådighetsbegrensninger kan være utfordrende. Både nord og sør for lufthavnen ligger det velfungerende lokalsamfunn. Det er vanskelig for kommunen å utvikle disse med en uavklart tredje rullebane. Selve arealbeslaget er ikke spesielt problematisk, men dersom det legges inn hensynssoner for flystøy, byggehøyder mm. kan det bli vanskelig for de som eier i dag, å utvikle og

vedlikeholde sine eiendommer. Slik usikkerhet fører til at en del velger å flytte, boligene blir fort utleieboliger og store områder forfaller. Det blir lite trivelige bomiljøer. Kommunens levekårsdata bygger opp under dette. Vi ser allerede i dag at de som bor nært opp til lufthavnen scorer dårligere enn andre på ulike levekårsindikatorer. Dette er hovedutfordringen for kommunen, og berørte innbyggere. Kommunen ber derfor om at det ikke legges inn rådighetsbegrensninger i form av hensynssoner for tre rullebaner.

Ullensaker kommune har over lengre tid stilt spørsmål ved prosessen som staten ved Samferdselsdepartementet har ført, og det er vi glade for at utvalget er enig i. Prosessen har ikke vært i henhold til gjeldende regelverk.

I Ullensaker stilles det spørsmål ved ekspertutvalgets konklusjon. Det er rett og slett krevende å forstå at det skal være behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn. Det er svært få flyplasser i verden som har tre rullebaner. Kapasitetsvurderingene, som er gjengitt i utvalgets rapport, viser at det er behov for noen få ekstra avganger i makstimen på morgenen i 2050, og at det er dette som begrunner behovet. Det er snakk om under 10 avganger over maksimalanslaget, og det er innenlandstrafikken som gjør utslaget (figur 7.5, s. 48). Det er rart at man tror at det i 2050 fortsatt skal være et økende behov for å reise på dagmøter innenlands. Dette sett i lys av nasjonens forpliktelser i forhold til klimagassutslipp, og mulighetene for å arbeide og møtes digitalt. Transport er en klimaversting, og mulighetene for å avvikle møter digitalt blir antagelig bare enklere.

Det kan være fornuftig sett med kommunens øyne å legge rådighetsbegrensninger på selve arealet. Ikke for å øke flytrafikken slik vi kjenner den i dag, men rett og slett for å kunne ha en mulighet for små elektrisk fly og framtidig vertikal lufttransport. En slik utvikling gjør det helt unødvendig å legge restriksjoner på omkringliggende områder. Sett fra kommunens side vil dette gi ro når det gjelder arealene, og de berørte tettstedene kan utvikles og styrkes til å forbli gode bomiljøer.