

# UTREDNING SMÅFLYPLASSER I OSLO-OMRÅDET



Illustrasjon: Første Norske Sivile sertifikatnehaver Roald Amundsen gjør seg klar som elev for flygning på Kjeller 1913.

Utarbeidet av Sivilarkitekt MNAL Morten S. Haave

for

**KJELLER AERO SENTER  
og**

**NORGES LUFTSPORTSFOBUND/NORSK AERO KLUBB**

## INNHALDSFORTEGNELSE

1.	I N N L E D N I N G	
	3	
	1.1	Sammendrag og konklusjoner
	1.2	Rapportens bakgrunn og målsetting
	1.3	Rapportens oppbygning
	1.4	Premisser og løsninger
2.	DAGENS SITUASJON	9
	2.1	Konsekvenser ved nedlegging av Kjeller
	2.2	Kjellers lokalisering
	2.3	Aktivitetstyper og volumer
3.	ALTERNATIVER	12
	3.1	Gardermoen
	3.2	Rygge
	3.3	Eggemoen
	3.4	Andre eksisterende flyplasser i området.
	3.5	Erstatning for Kjeller
	3.6	Bevare Kjeller som kulturminne
4.	ANALYSE	21
	4.1	Konsekvensvurdering
	4.2	Prioritering
5	FRAMDRIFT	24
	5.1	Plan og prosess
	5.2	Konsekvensutredninger, miljøforhold
	5.3	Reguleringsplaner, rammebetingelser
	5.4	Meldinger om tiltak etter PBL
6	KOSTNADER	29
	6.1	Finansiering
7	KONKLUSJON	30
	7.1	Innstilling
8	VEDLEGG	31
	8.1	Historikk, saksfremstilling
	8.2	Fornebuvedtaket
	8.3	Brukerundersøkelsen
	8.4	Trafikkprognoser GA
	8.5	Dokumentasjon tilhørighet NLF/NAK

## 1. INNLEDNING

### 1.1 Sammendrag og konklusjoner

Kjeller flyplass utgjør i dag det vesentligste elementet i den småflyplassløsning for Oslo-området som ble valgt etter nedlegging av Fornebu.

*Til grunn for denne løsningen ligger St.prp. nr 38 (1996-97) om Norsk luftfartsplan, hvor departementet sier at de "-- ikke vil gå videre med planlegging og bygging av en ny småflyplass nå. Det arbeides med å tilrettelegge for småflyaktiviteten på eksisterende flyplasser. Det avsettes 50 mill kroner som er innarbeidet i kostnadsoverslaget for hovedflyplassen."*

Som en følge av dette har Luftfartsverket (senere Avinor) siden 1998, i samarbeid med utøvernes organisasjoner, arbeidet for en opprusting av Kjeller, Rygge, Jarlsberg og Eggemoen. Det er videre allokert midler til opprusting av Rakkestad. Pr dato er det kun Kjeller som i nevneverdig grad ivaretar den tiltenkte funksjon som småflyplass for Oslo-området.

Behandlingen i Stortinget av St.prp. nr. 42 (2003-04), innebærer som konsekvens at Kjeller flyplass kan bli nedlagt når Forsvarets behov for flystripa bortfaller, d.v.s når vedlikeholdet av F-16 ikke lenger vil bli foretatt på Kjeller. I forbindelse med Stortingets behandling av saken ble Forsvaret bedt om å bidra til en tilfredsstillende fremtidig løsning for "flyklubben" på Kjeller.

Tidshorizonten for en eventuell fremtidig nedlegging synes i dag nokså flytende, men ut fra ulike scenarier kan denne forventes å være fra 2 til 10 år.

Ca 30 % av all småflytrafikk i Norge i dag utføres av fly med base på Kjeller. En eventuell nedlegging av Kjeller uten at tilfredsstillende erstatningsløsninger er på plass vil bety en betydelig trussel mot hele det norske småflymiljøet.

Under arbeidet med rapporten har man vurdert alle eksisterende flyplasser i Østlands-området og kommet frem til at de fleste plassene grunnet kapasitetsmessige forhold, fysisk beskaffenhet og/eller geografiske beliggenhet, ikke kan regnes med som del av en løsning for småflyplass for Oslo-området, til erstatning for Kjeller. Det gjelder følgende flyplasser: Haga, Maarud, Reinsvoll, Hamar, Hokksund, Notodden, Geiteryggen, Torp, Ski, og Torsnes. Rakkestad og Jarlsberg inngår som del løsninger i dag, men har ikke potensialer for ytterligere utnyttelse i denne sammenheng. Alle disse flyplassene har stor betydning for sine lokalmiljøer, og må derfor opprettholdes for ikke å skape ytterligere kapasitetsproblemer.

Rapporten tar for seg forutsetninger, muligheter og konsekvenser for småflyaktiviteten knyttet til en eventuell fremtidig nedlegging av Kjeller.

Som underbygning for rapporten er det foretatt en brukerundersøkelse i Kjellermiljøet vedrørende konsekvenser av en fremtidig nedlegging av flyplassen.

Rapportens konklusjoner kan oppsummeres som følger:

1.En nedlegging av Kjeller uten en tilfredsstillende løsning for småflytrafikken vil være ødeleggende for det norske småflymiljøet, og i strid med to stortingsbehandlinger.

2.Flyplassene Gardermoen og Rygge har, både sammen og hver for seg, teknisk kapasitet til å overta småflyaktiviteten fra Kjeller. En rekke tungtveiende argumenter taler imidlertid i mot en slik løsning.

3.En tilfredsstillende løsning kan best oppnås ved at dagens trafikk på Kjeller fordeles på fire flyplasser i området:

- a. **Gardermoen** gjøres tilgjengelig for 20-30 fly, primært med behov for IFR-operasjoner. Det forutsettes at eierne får mulighet til oppføring av hangarer på akseptable økonomiske vilkår, og at de ikke underlegges et for restriktivt security- regime.
- b. **Rygge** tilrettelegges for å ta 20-30 fly som kan operere ut fra nytt sivilt område hvor det kan føres opp hangarer. Det forutsettes at de ikke underlegges et uakseptabelt security- regime.
- c. **Eggemoen** tilrettelegges for å ta 35-50 fly. Det forutsettes at det opprettes avtale med flyplassseier som sikrer at man for disse flyene kan få oppført hangarer og at de skal kunne operere på akseptable økonomiske vilkår. Offentlige myndigheter bør ta et vesentlig delansvar for fremtidig drift av flyplassen, sammen med flyplassseier og de fremtidige brukere
- d. **Ny flyplass** anlegges i akseptabel kjørevstand øst for Kjeller. Plassen kan ha relativ enkel standard med 800 meter rullebane og plass til hangarer og operasjoner for 25-40 fly. Rapporten peker ikke på noen konkret plassering, men det er identifisert en rekke mulige lokaliseringer som naturlig vil inngå i en fremtidig dialog med lokale og sentrale myndigheter.

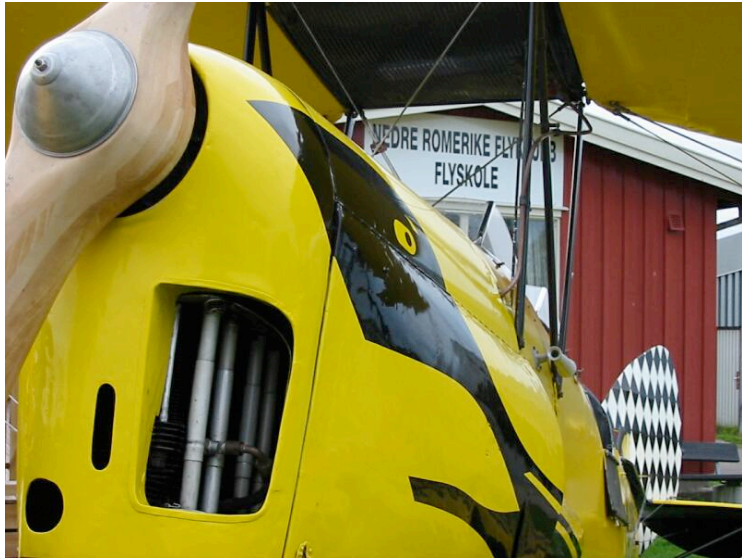
4. Det er vesentlig at småflybrukerne gis anledning til å benytte Kjeller så lenge dette er praktisk mulig, og i hvert fall inntil en tilfredsstillende erstatningsløsning er fullt operativ.

5. Videre bør Kjeller, med verneverdige bygninger og anlegg som landets eldste flyplass, bevares som kulturminne, med mulighet for utvikling av levende museumsvirksomhet og med mulighet for bruk av historiske fly knyttet til stedet. Man bør derfor vurdere å beholde vestre del av plassen som gress slette knyttet til friområdet langs Nitelva.

6. Finansiering av tiltak nevnt pkt. 3 og 5 bør primært etableres gjennom salg av Forsvarets eiendommer på Kjeller. I forhold til potensiell salgsverdi for området vil allokering av en mindre andel av salgsbeløpet kunne ivareta den beskrevne løsningen, og raskere frigjøre arealene for salg. Totalbehov for investeringer som beskrevet antas i størrelsesorden 75-100 millioner.

7. Det bør snarest etableres en hensiktsmessig samarbeidsprosess mellom myndigheter og brukere for det videre arbeid med de beskrevne løsninger. Det er naturlig at Kjellermiljøet, og spesielt klubbene, selv igangsetter arbeidsprosesser for å realisere hensiktsmessige fremtidige alternativer til Kjeller. Grunnlaget for dette arbeidet vil være en omforent politisk strategi etter de anbefalinger som gitt i denne rapporten. Dette vil lette arbeidet og prosessen lokalt i samsvar med Stortingets anbefalinger. Den pågående utredning i Forsvarsstudie 2007, som vil bli fremlagt i 2007, må forventes å gi svar på når en nedleggelse av Kjeller vil være aktuell. Frem til dette bør tiden benyttes til utredning av reelle nye alternativer i samråd med lokale myndigheter.

En formalisering av et egnet sted vil kreve byggesaksbehandling og eventuelt konsekvensutredninger. Det er derfor viktig at både prosess og etablering forberedes grundig allerede i løpet av 2006, og med nødvendig finansiell bistand for å kunne iverksette flytting og reetablering som foreslått når dette er en realitet.



Bilde: Tiger Moth, Nedre Romerike Flyklubb

## **1.2 Rapportens bakgrunn og målsetting**

Ved behandlingen av Inst. S.nr.234(2003-2004), St.prp. nr.42 (2003-2004) vedtok Stortinget bl.a. at de deler av FLO/tungt vedlikeholdsvirksomhet, samt annen forsvarsvirksomhet, som er avhengig av flystripen på Kjeller, flyttes til Gardermoen. "Overflødige områder skal avhendes i tråd med retningslinjer for avhending".

Da dette må forventes å få betydelige følger for småflyaktiviteten på Kjeller ba Forsvarskomiteens flertall i Inst. S. Nr 234(2003-2004) om at Forsvaret bidrar til at "flyklubben" på Kjeller kan finne seg alternativ lokalisering. Forsvarsdepartementet (FD) har fulgt opp denne anmodningen. Det vises til St.prp. nr. 1 (2004-2005) for FD der det redegjøres for at Luftforsvaret har igangsatt et arbeid for å klarlegge muligheten for en økning av den eksisterende småflyaktiviteten på Rygge. I arbeidet med å bidra til helhetlig løsning for småflymiljøet på Kjeller har FD anmodet Samferdselsdepartementets (SD) initiativ for videre løsning ved brev datert 24.11.04.

I brev fra SD av 12.01.05 inviterte departementet alle involverte parter til møte om saken den 08.02.05. I brevet ba SD om at det i møtet skulle redegjøres som følger:

1. NLF/NAK orienterer om flyeierens framtidige kapasitetsbehov og brukerinteresser hensyn tatt til de krav til utstyr og fasiliteter som trengs for å betjene ulike flytyper og flygninger, og hva som anses som nødvendig av hangarer og oppstillinger.
2. Forsvarsdepartementet (FD) orienterer om status og videre arbeid i oppfølgingen av Stortingets beslutning om nedlegging av Kjeller.
3. Lufthavneiere/konsesjonsinnehaverene redegjør for sine tilbud og fasiliteter, og om opplegg og forvaltning av midlene som ble stilt til disposisjon for småflyeiere av Oslo Lufthavn AS ved flyttingen fra Fornebu til Gardermoen.
4. Drøfting av utfordringer og løsningsalternativer med bistand fra Luftfartstilsynet angående ulike myndighetskrav til drift og anlegg.

## **1.3 Rapportens oppbygning**

Rapporten tar som utgangspunkt møtet den 08.02.05 og de avklaringer som av partene ble ansett som nødvendige for å komme frem til definisjoner av framtidig behov, muligheter, prioritering og anslag av nødvendig tid, ressursbehov som kan føre til nedleggelse av Kjeller. Materialet samles i denne rapport som legges fram som grunnlag for videre arbeid og konklusjoner.

#### **1.4 Premisser for løsninger**

Som anført innledningsvis bør løsninger som følge av vedtak i Stortinget etableres med følgende premisser:

1. FD bør ta det overordnede ansvar for at det finnes en akseptabel løsning for flymiljøet på Kjeller, og at denne er etablert før en eventuell fremtidig stengning av plassen.

2. Da situasjonen etter Forsvarets fremtidige salg av Kjeller blir en forsterkning av situasjonen etter Fornebu, bør SD bidra aktivt til en samlet totalløsning.

3. Da NLF/NAK er et særforbund under Norges Idrettsforbund(NIF) søkes aktiv bistand fra Kirke og Kulturdepartementet (KKD) for å utvikle fremtidige løsninger under Statlige overføringer til idretten.

4. De fremtidige løsningsforslag bør ta utgangspunkt i hovedstrategien etter Fornebu, ref. pkt. 3, der Kjeller sammen med Rygge, Eggemoen og Jarlsberg inngår som delelementer i en samlet løsning. De tre øvrige kan i den foreliggende situasjon, verken hver for seg eller samlet, erstatte Kjeller fullt ut.

5. Ved en fremtidig nedlegging av Kjeller flyplass i sin nåværende form, vil denne kunne erstattes med en kombinasjon av flere flyplasser.

6. Det bør legges til rette for at den andel av småflybrukerne som er avhengig av operasjon etter instrumentflygeregler, IFR og/eller flyging til og fra utlandet gis anledning til å benytte Gardermoen (OSL) på akseptable vilkår.

7. Mulighetene for at hele eller deler av Kjeller området fortsatt kan beholdes bør utredes og avklares med Forsvaret og Skedsmo Kommune. Samtidig er det avgjørende at Kjeller uansett må kunne benyttes inntil tilfredsstillende alternativ er opparbeidet.



## 2. DAGENS SITUASJON

### 2.1 Konsekvenser ved nedlegging av Kjeller

En eventuell nedlegging av Kjeller uten en tilfredsstillende erstatningsløsning representerer i dag en betydelig trussel mot hele det norske småflymiljø, og en svikt i de forutsetninger som ble lagt av Stortinget i forbindelse med etablering av Gardermoen, så vel som forutsetningene ved anbefaling om eventuelt salg av Kjeller.

Det konstateres at Luftfartstilsynet i stor grad deler småflymiljøets oppfatning vedrørende de flysikkerhetsmessige konsekvensene ved bortfall av nettverksplasser.

De øvrige nettverksplassene kan verken enkeltvis eller samlet fullt ut erstatte Kjeller uten at dette vil få betydelige negative konsekvenser for aktivitet, miljø og sikkerhet.

I tillegg til den lokale bruken, er Kjeller hovedalternativet for småflybrukere når de flyr til Oslo fra andre steder i landet. Gardermoen (OSL) er for de fleste av småflybrukerne, slik det fungerer i dag, ikke en hensiktsmessig løsning.

Kjeller flyplass representerer i dag ca. 30% av småflytrafikken i Norge, og en akseptabel løsning av den aktuelle problemstilling vil ha avgjørende betydning for den fremtidige utvikling av småfly og luftsportsmiljøet og rekruttering til det samlede luftfartsmiljø i Norge.

Det store antall av småfly som i dag opererer fra Kjeller eies og drives av flyklubber, andelslag og private. En positiv fremtidig utvikling for dette brukermiljøet vil forutsette at det etableres løsninger som ikke representerer uakseptable kostnader og/eller uakseptable reiseavstander i forhold til brukernes bopel eller bestemmelsessted. I motsatt fall vil en rasering av en stor del av det norske småflymiljø og -kompetanse være en uunngåelig konsekvens.

### 2.2 Kjellers lokalisering

Kjeller ligger rett ved Lillestrøm og er med sin nærhet til Oslo og omegn en gunstig lokalisering for en småflyplass for Oslo-området. Plassen har i siden 1912 representert et bærekraftig miljø for flygning så vel militært som sivilt. En fremtidig relokalisering av virksomheten på Kjeller vil representere vesentlige utfordringer, herunder:

1. Bortfall av synergieffekter med bla. Luftforsvaret, SHT (Statens Havarikommisjon for Transport), og annen flyrelatert aktivitet.
2. Bortfall av eksisterende infrastruktur og etablert næringsgrunnlag gjennom flyrelaterte virksomheter, og investerte midler for oppstillingsplasser og private hangarer.

3. Helt eller delvis bortfall av opparbeidet flymiljø, og historisk, sikkerhets og kompetansemessig fundament.

### **2.3 Aktivitetstyper og volumer**

Aktivitetsprognosene basert på anslag fra tidligere Luftfartsverket er ikke endelig bekreftet. Etter nedleggelsen av Fornebu ble aktiviteten fragmentert og spredt over flere ulike plasser/klubber og brukermønsteret også noe endret. Dokumentasjon av dette er ikke tilgjengelig for alle flyplasser uten tårntjeneste. Tilgjengelige data finnes likevel i noen grad.

Tidligere trafikk tall for GA trafikk på Gardermoen, Rygge og Kjeller viser en viss økning etter nedleggelsen av Fornebu. Det totale trafikkbehovet for GA antas å være uendret etter en kortere periode, da mange av aktørene skiftet base. Nye tall innhentet i forbindelse med denne rapporten bekrefter dette.

I hvilken grad andre plasser har utviklet seg i samme takt er ikke dokumentert, men Rakkestad, Notodden og Jarlsberg som i sin tid ble behandlet som (evt. sekundære) del-løsninger etter Fornebu, har ikke øket sin aktivitet vesentlig til tross for de målrettede investeringer og infrastrukturiltak som ble anvendt. Investeringer i erstatningsløsning etter Kjeller må derfor fremme et slikt formål.

Ut fra en overordnet betraktning kan følgende oppstilling gi en oversikt over dagens kapasitetsbehov i forbindelse med småflyaktiviteten på Kjeller, sett i lys av situasjonen etter nedlegging av Fornebu:

Antall småfly med tilhold på Kjeller: ca 80

Antall småfly etter Fornebu med  
uhensiktsmessig perifer plassering: ca. 20

Antall berørte fly i dag: ca.100

Hertil kommer et antatt oppdemmet kapasitetsbehov på anslagsvis 20 fly som følge av den pressede småflyplass situasjonen som har eksistert i Oslo-området de siste 10 år.

En småflyplass-løsning etter en eventuell fremtidig nedlegging av Kjeller bør dimensjoneres for et øyeblikkelig kapasitetsbehov på 100 fly i 2007, med vekstpotensiale til minimum 150 fly i 2015.

Ser man på den trafikkmengde som i dag genereres kan følgende sammenstilling gjøres, tatt i betraktning at treningsflyging ut fra Kjeller i stor grad foregår som landingstrening på Rygge:

Årlig antall flybevegelser på Kjeller (kapasitetstak): ca 10 000

Årlig antall flybevegelser på Rygge, som følge av  
treningsflyging ut fra Kjeller: ca 22 000

Årlig relevant antall flybevegelser generert fra Kjeller: ca 32 000

Utover ovenstående foregår i et visst omfang også landingstrening ut fra Kjeller på Rakkestad, Hamar og Stormoen ved Elverum.

Av de beskrevne trafikkvolumer utgjøres ca 60% av skoleflyging, som pågår med 12 av flyene i regi av to flyklubber. Disse fly utnyttes gjerne 400-500 flytimer hvert år, og har ofte 4-5 avganger/landinger pr. flytime.

I den andre enden av skalaen finner vi privatfly, ofte selvbygde, som kun flyr 50-100 timer pr år, og som i snitt flyr 1-2 timer pr flyging.

Som en tommelfingerregel kan antas at under 20 % av flyene representerer mer enn 80% av trafikkmengden, og vise versa.



Bilde: Norgesmester i Acroflyging Nils Harald Hansen med Instruktør Ivar Dyrdal

### 3. ALTERNATIVER

#### 3.1 GARDERMOEN (OSL)

Gardermoen ble hovedflyplass til erstatning for Fornebu i 1998. OSL er et heleid datterselskap av Avinor AS, og driver flyplassen. Oslo Lufthavn ligger 47 kilometer nord for Oslo sentrum. Rullebanene ligger i nord-sør-retning. Den vestre rullebanen er 3.600 meter lang med asfaltdekker. Den østre er 2.950 lang. Gardermoen kan også utvides med en tredje rullebane øst for plassen. Dette kan aktualiseres gjennom øket trafikkvolum i fremtiden. Flyplassen er godt instrumentert og blant annet godkjent for såkalte blindlandinger. (CAT III)

##### **Muligheter:**

Gardermoen (OSL) er i dag et moderne flyplassanlegg med regulert beliggenhet og driftsfunksjoner i tråd med krav satt av omgivelsene etter nasjonal politisk behandling.

Plassen drives etter konsesjon og driftstillatelse fra Luftfartstilsynet og er etablert med lang tidshorison som hovedflyplass. Gardermoen har derfor svært god infrastruktur og fasiliteter, samt arealer som kan ivareta de fleste typer brukere i overskuelig framtid. Luftforsvarets transportskvadron med verksteder, terminalbygg og transittlagre for FN/NATO, ligger også her.

Ideelt sett vil OSL kunne ha tilstrekkelig teknisk kapasitet til å håndtere all småflytrafikken fra Kjeller i overskuelig fremtid, men forhold som sikkerhet og regularitet vil bli påvirket i takt med mengden GA som benytter flyplassen. Det vises til risikoanalyse fra DNV Consulting datert 10.10 2005 vedr. flytting av GA virksomhet fra Kjeller til Gardermoen.

##### **Begrensninger:**

OSL ble i utgangspunktet planlagt og bygget ut fra den forutsetning at småflytrafikken i Oslo-området skulle løses på annet sted. Konkret gjennom opprusting av andre eksisterende flyplasser i området. Til grunn for dette lå visse reguleringsmessige forutsetninger relatert til støyproblematikk, samt et ønske om å ikke få "Fornebu-tilstander" ved blanding av "stort" og "smått" når trafikken i fremtiden forventes å øke opp mot et kapasitetstak.

Dagens rammebetingelser og avgiftspolitikken begrenser tilgangen for alle aktuelle GA brukere på stedet. Mindretallet brukere med ønsker om tilgang til instrumenterte flyplasser, som Gardermoen, kan i dag ikke etablere hangarplass og fasiliteter for fly, uten prohibitive driftskostnader. Det er i dag heller ikke avsatt arealer ut over dagens GA fasiliteter.

Etablerte anlegg som interimsløsning for dette med investeringer i størrelsesorden 15 MNOK for GA trafikk i 1998 var av midlertidig karakter og er nå falt bort.

Dette skyldes primært endrede rammebetingelser fra OSL siden 1998 og vesentlige merkostnader for ikke kommersielle brukere.

Rammevilkårene for instrumenterte GA fly er samtidig, siden nedleggelsen av Fornebu, ikke bedret andre steder.

**Bidrag til totalløsning:**

**Myndighetene bør legge til rette for at et begrenset antall (20-30) ikke kommersielle allmennfly med behov for instrumentert operasjon og reiser til/fra utlandet gis anledning til å operere ut fra Gardermoen (OSL) som hjemmebase. En forutsetning for dette er at det skapes praktiske forutsetninger for hangarplass for disse flyene på akseptable vilkår. Dette vil igjen bidra til at det tekniske ambisjonsnivå kan senkes betydelig for den resterende flyplassløsning som vil være nødvendig etter en eventuell fremtidig nedleggelse av Kjeller.**

**3.2 RYGGE**

Rygge Flystasjon ble åpnet i 1954, bygget med NATO midler. Den har inntil nylig vært en av Luftforsvarets hovedflystasjoner på lik linje med Gardermoen, Ørland, Bodø og Bardufoss.

Rygge Flyplass er i dag opprettholdt som kontrollert flyplass med tårntjeneste og er Jfr. anbefalinger i vedtak foreslått som ny fremtidig base for transportfly i Norge. I dag opererer 720 skvadron fra plassen med Bell 412 helikopter til hærstøtte/søk/redning, og 717 Skvadron med Falcon Jet til ECM og VIP oppdrag. 330 Skvadron med Sea King redningshelikoptere opererer også fra Rygge.

Plassen er nå i ferd med å bli etablert som kommersiell flyplass i regi av Rygge Sivile Lufthavn (RSL). Konesjonshaver på plassen vil da være Forsvaret. En konsesjon for Rygge flyplass vil gjelde for allmenn bruk. Rygge er 2242x45m, med asfaltdekke, banelys og IFR instrumentering.

Det er siden 1999 investert ca. 4 MNOK fra Avinor for at Rygge skal fungere som delløsning for småflybrukerne etter stengning av Fornebu. Investeringene omfatter oppstillingsplasser på vestsiden ved tårnet med drenering og oljeutskillere, parkeringsplasser og støyvoll mot bebyggelse i vest, og sikringsgjerde med port for inn og utpassering fra adkomstvei. Tiltaket, som investert med midler fra Avinor, tilfredsstiller i dag de miljøkrav som stillet til utslippstillatelser under Forsvarets egen drift ved Vannsjøområdet.

**Muligheter:**

Rygge har i dag et godt potensiale for opprettholdelse og utvikling av småfly og luftsport på stedet, samt å kunne ivareta deler av

brukermiljøet etter Fornebuvedtaket som etter intensjonen, og nå også etter eventuell fremtidig nedleggelse av Kjeller. Teoretisk kunne Rygge ut fra sin tekniske kapasitet fremtidig overta all småflyvirksomhet fra Kjeller.

Ved at Rygge i utgangspunktet er den viktigste treningsbase for flyskolene på Kjeller, ivaretar Rygge allerede i dag i denne sammenheng en trafikkmengde som er 2-3 ganger Kjellers kapasitet. **En eventuell flytting av all småflyvirksomheten fra Kjeller til Rygge vil representere en marginal trafikkøkning på Rygge da ca. 80% av den samlede småflyaktiviteten på Rygge i dag utøves av flyskolene fra Kjeller i forbindelse med landingstrening.**

**Begrensninger:** Rygge er i dag i bruk av lokale klubber og luftsportsutøvere samt besøkende fly for landingstrening. Lokale klubber omfatter Rygge Flyklubb, Borg Flyklubb og Nimbus Fallskjermklubb. Aktiviteten her er strengt regulert gjennom avtaler og prosedyrer med Forsvaret og det er satt et tak på etablering inntil 25 fly på stedet. I dag opererer ca. (10) fly ut fra denne plassen relatert til luftsport og klubbvirksomhet.

Da prosessen med RSL har trukket i langdrag (siden 1999) har dette resultert i en tung prosess med Rygge Kommune for å kunne etablere begrensede plan og rammebetingelser for et område allerede dedikert spesielt til småflyformål. Dette er fortsatt ikke i bruk.

Ut fra Rygges beliggenhet vil imidlertid kun en mindre andel av dagens Kjeller-brukere kunne benytte Rygge ut fra hensyn til reiseavstand, med den følge at en ren Rygge-løsning ville innebære en rasering av dagens flymiljø på Kjeller. Også av hensyn til flyplassens nærmiljø vil det være uheldig med en tvangsflytting av et større antall Kjeller-fly i fremtiden.

#### **Bidrag til totalløsning:**

**Myndighetene bør legge til rette for at Rygge i fremtiden sikres som treningsflyplass, og at de nødvendige formelle og praktiske tiltak blir gjennomført slik at Rygge kan virke som en effektiv hjemmebase for et definert antall (25-35) fly. De nødvendige fysiske tiltak for å realisere en slik løsning er allerede gjennomført, finansiert av Avinor via Fornebu-midlene.**

### **3.3 EGGEMOEN**

Eggemoen Flyplass på Ringerike er en ikke kontrollert flyplass. Eggemoens rullebane, har betegnelse 22 og 04, er 800x30 meter asfaltbelagt med gammelt betongdekke på ytterligere 800 meter som en forlengelse på sørsiden av banen.

I dag opererer hovedsakelig Ringerike Motorflyklubb, Ringerike Seilflyklubb og Ringerike Mikroflyklubb med ca. 10 fly fra plassen.

Plassen eies i dag av Tronrud Engineering som ønsker å utvikle plassen som et flerbruksanlegg med næring og luftsportsaktiviteter.

**Muligheter:**

Eggemoen har et teknisk og geografisk potensiale til å bli et vesentlig element i en småflyplassløsning i Oslo-området. Området er i dag allerede regulert til flyplassformål, og rullebanen kan på sikt eventuelt forlenges til 1599 meter.

Det er på plassen siden 1999 anbefalt investert 9,0 MNOK fra Avinor for å kunne ivareta operasjoner for luftsport og klubbaktiviteter i regi av NLF/NAK. Skifte Eiendom (Forsvarsbygg) og Tronrud Engineering har i felleskap senere gjennomført studier og plankonkurranse for etterbruk av Forsvarets eiendommer på stedet. Ringerike Kommune har hatt en betydelig egeninteresse i at området skal viderutvikles. Området reguleres nå videre i tråd med intensjoner om flerbruksanlegg, dersom aktørene i motorsport og luftsport ser seg tjent med dette. Fylkestinget har også gitt støtte til et slikt prosjekt på Eggemoen.

**Begrensninger:** Eggemoen er i dag kun i bruk av lokale klubber og luftsportsutøvere. Plassen er i dag **ikke** tilgjengelig for besøkende fly uten forhåndsavtale i hvert enkelt tilfelle.

Aktiviteten her er i dag strengt regulert gjennom lokale avtaler med kommunen. Kommunen ser imidlertid et potensiale i et helhetlig anlegg med bla. luftsportsaktiviteter og ønsker dette velkommen, dersom gjensidige forpliktelser kan inngås for videre utvikling med flymiljøet.

Foreslåtte investerte midler i anlegget fra Avinor **er imidlertid ikke frigjort** da dette krever en avklaring og formalisering av akseptable rammevilkår for driften av flyplassen for småflybrukerne i tråd med forutsetningene etter nedlegging av Fornebu.

**Bidrag til totalløsning:**

**Forutsatt en positiv avklaring omkring ansvarsforhold, bruksvilkår og kostnader, må det offentlige sammen med eiere og de fremtidige brukere ta et vesentlig delansvar for flyplassens fremtidige drift. Eggemoen bør i utgangspunktet legges til rette for å kunne ta i mot inntil 35 fly fra Kjeller. Et slikt antall bør kunne økes til det dobbelte gjennom en normal aktivitetsvekst over en 10-års periode.**

### 3.4 JARLSBERG

Jarlsberg flyplass ligger ved Tønsberg og ble etablert i 1936. Plassen drives i dag av JFS (Jarlsberg Fritidssenter) og har en lang historie i Norsk luftsport og luftfart. Flyplassen er i dag 799x20m med asfaltdekke. 10.11.2004 vedtok Tønsberg bystyre å ekspropriere Jarlsberg flyplass på vegne av JFS. Konsesjoner fra Vestfold Fylkeskommune og Tønsberg Kommune sikrer nå at driften skjer i henhold til vedtatte reguleringsplaner og miljøreguleringer.

Etter stengningen av Fornebu har Torp hatt en betydelig trafikkøkning. Med den økte trafikken har politikerne i Vestfold måttet definere både Torp og Jarlsbergs rolle i samferdselspolitikken. Kommersiell ekspansjon på Torp og hovedsaklig fritidsaktiviteter på Jarlsberg, er konklusjonen til nå. Teknisk operativ godkjenning gjelder fram til 2010. Flyplassen har konsesjon til 2014.

#### **Muligheter:**

Jarlsberg Fritidssenter er i dag et anlegg med bekreftet beliggenhet og funksjon i tråd med omgivelsene. I tillegg har plassen aksept for egen drift med Vestfold Fylkeskommune og Tønsberg Kommune. Det foreligger også avtale med grunneier som ivaretar driften. Jarlsberg har tatt i mot et mindre antall brukere etter nedlegging av Fornebu, og har i dag begrenset tilgjengelig tilleggskapasitet.

**Begrensninger:** Stor aktivitet krever god og åpen dialog med det lokale nærmiljøet. Aktivitet ut over dagens nivå kan ikke forventes uten at dette skjer i samråd og full forståelse med omgivelsene. Store endringer av fastsatte rammer i regulering og miljø kan ikke forventes på kort eller lang sikt. Jarlsberg flyplass har på grunn av sin geografiske beliggenhet og store reisavstand et meget begrenset potensial som erstatning for Kjeller

#### **Bidrag til totalløsning:**

**Geografisk beliggenhet og reiseavstand gjør plassen mindre interessant som delløsning etter Kjeller. Plassen er viktig som lokalt regionalt luftsportssenter, og som nettverksflyplass og må derfor sikres videre eksistens.**

### 3.5 Andre eksisterende flyplasser i området.

Felles for disse flyplasser er at de er viktige eksisterende lokale løsninger som i tillegg utgjør viktige elementer i et småflynettverk på Østlandet, og må derfor sikres for fremtiden.



Ut fra ulike forhold, så som geografisk beliggenhet, fysiske eller miljømessige kapasitetsbegrensninger eller nedleggingstrussel er disse flyplasser uaktuelle som del løsninger etter nedlegging av Kjeller.

### **Rakkestad**

Uegnet som hjemmebase for brukere i Oslo-området på grunn av betydelig reiseavstand. Avinor har nedlagt ca 8 MNOK av Fornebu-midlene i tiltak på Rakkestad, primært som treningsflyplass for flyskolene på Kjeller. Flyplassens utforming og standard gjør den imidlertid mindre egnet til dette formål.

### **Ski**

Ski flyplass har en sentral beliggenhet for brukere i Oslo-området, mens teknisk standard og beliggenhet i forhold til nærmiljøet innebærer at Flyplassens begrensede kapasitet er fullt utnyttet av lokale brukere, og fremtiden for plassen må dessuten anses som usikker.

### **Haga**

Haga er en privat flystripe beliggende i Kjellers nærområde. Kan kun benyttes i begrenset omfang etter særskilt avtale med grunneier. Beliggenhet og hensyn til nærmiljø tilsier at Haga ikke har noe potensial som del-løsning ved nedlegging av Kjeller.

### **Hamar**

Hamar flyplass, Stafsberg, eies av Hamar kommune, og ligger tett inntil Hamar by. På grunn av geografisk avstand representerer ikke Hamar noen aktuell del-løsning etter nedlegging av Kjeller. Hamar flyplass brukes i dag i noen grad for landingstrening for skoleflyging ut fra Gardermoen og Kjeller.

### **Hokksund**

For Hokksund flyplass kan anføres de samme kommentarer som for Ski.

### **Notodden**

På grunn av geografisk avstand representerer Notodden flyplass ingen potensiell del-løsning etter en nedlegging av Kjeller. Notodden er imidlertid et viktig element i det samlede nettverk av småflyplasser på Østlandet, i tillegg til å være et viktig regionalt senter for seilflyaktivitet.

### **Torp**

Torp flyplass ved Sandefjord ligger for langt fra Oslo til å kunne inngå som en del-løsning ved nedlegging av Kjeller.

### **Bidrag til total-løsning:**

Disse flyplassene er viktige som lokale løsninger, men har hver for seg og samlet ikke noe vesentlig potensial som reell erstatning for Kjeller.

## **3.6 Erstatning for Kjeller:**

Kjeller flyplass har siden andre verdenskrig vært base for det største og mest aktive småflymiljø i Norge. I tillegg ble Kjeller, som nærliggende flyplass til Oslo, også det naturligste sted for flyklubber og mange utøvere som erstatning etter Fornebu.

Dette er imidlertid fortsatt en provisorisk nødløsning og et permanent alternativ er fortsatt ikke etablert i samsvar med Stortingets forutsetninger.

Rygge og Eggemoen er pr. høsten 2005 fortsatt ikke fungerende som del-løsning i tillegg til Kjeller etter nedlegging av Fornebu.

Med ikke fungerende menes at de fortsatt er beheftet med formelle eller operasjonelle begrensninger, eller mangel på infrastruktur.

Brukerundersøkelsen foretatt i forbindelse med denne utredningen viser imidlertid at de mest sårbare brukerne etter en fremtidig nedleggelse av

Kjeller er de som har hatt lengst tradisjoner og tilhørighet ved plassen, og som har sitt utspring i lokalmiljøet og omgivelsene.

Brukere fra Akershus Syd og Oslo Øst vil i fremtiden kunne utnytte Rygge, mens brukere fra Oslo Vest, Asker, Bærum, Røyken, Lier og Drammen i en helhetlig løsning med Eggemoen.

Behovet konsentreres derfor om medlemmer av Nedre Romerike Flyklubb, som er landets største og mest aktive motorflymiljø. Med unntak av de som måtte få en grei adgang til bruk av Gardermoen, har disse ingen andre nærliggende alternativer i sitt område nordøst for Oslo. Et bortfall av Kjeller vil derfor kunne ødelegge dette miljøet helt. Løsningen er her en lokal småflyplass med minimum 800m lengde.

Man har i denne omgang ikke gjennomført rene konsekvensanalyser eller saksbehandlet utredede alternativer/løsninger i aktuelle kommuner. I arbeidet med rapporten er det imidlertid foretatt studier av aktuelle alternativer nord/øst av Kjeller som grunnlag for videre dialog med lokale og sentrale myndigheter.

Dette må man derfor komme tilbake til i etterkant av rapporten.



Bilde: NRF's CAP10B etter Acrotur

### 3.7 Bevare Kjeller som kulturminne:

Bevaring av Kjellermiljøets egenart som kulturminne er beskrevet. Se *St.prp. nr. 45/St.meld. nr. 54 (1992-93)*. Knyttet til dette kunne en begrenset del av flyplassen med verneverdige bygg kunne tenkes å gi mulighet for et levende vitnesbyrd om luftfarten og luftforsvaret i Norge. Selv om det offisielle flyhistoriske miljøet er besluttet lokalisert andre steder i landet, har et miljø med operative fly også sin berettigelse. Dette arbeidet ble i 2005 premiert og verdsatt med kulturpris i Skedsmo Kommune. For brukerne på Kjeller og flymiljøet generelt er det vesentlig at dette miljøet må kunne opprettholdes.

Dette kunne med gode rammebetingelser dannet grunnlaget for et livskraftig miljø i verneverdige bygninger fra flyplassens opprinnelse i 1912. Museumsaktiviteter knyttet opp til dette med god nærhet til innbyggerne i Lillestrøm og Oslo, ville om det ble realisert, ha åpenbare fordeler fremfor andre steder.



Bilde: Flyhistorie får kulturpris på Kjeller; Gøsta Johanson i Cornell

## 4. ANALYSE

### 4.1 Konsekvensvurdering

Konsekvensene av løsningsvalgene etter Fornebuvedtaket og eventuell fremtidig nedleggelse av Kjeller vil være avgjørende for utvikling flymiljøet og luftsportsaktiviteter mange år fremover.

En helhetlig løsning og konsekvens i tråd med Stortingsvedtaket er et nettverk av flyplasser med Rygge, Eggemoen, Jarlsberg og Gardermoen, og en mindre lokal erstatningsplass for de lokale brukere i miljøet i og omkring Nedre Romerike Flyklubb (NRF).

En løsning uten lokal erstatningsplass for NRF vil representere en deling av dette miljøet på flere steder. Lokalmiljøet på Kjeller, som det største, vil da forvitte. Trivselen, miljøet og lange relasjoner gjennom dette vil da også forsvinne. NRF vil miste sin relevans og brukerne bli borte.

**For å ivareta aktiviteten totalt må nettverket av flyplasser med Rygge, Eggemoen, Jarlsberg og Gardermoen sikres drift og utviklingsmuligheter, samt at NRF må gis en alternativ lokalisering. Kun dette vil ivareta sikkerhet, treningsmuligheter og rekruttering gjennom bla. mulighet for landingstrening, navigasjon, nødlandingsplasser, samt å spre aktiviteten i mindre enheter som er lettere å innarbeide i ulike lokal miljø.**

## 4.2 Prioritering

Alternativer til løsning er studert som del av rapporten. I dette har en primært søkt å ivareta Kjellermiljøets egenart og opprettholdelse, gjennom studier til opprettholdelse av aktiviteten på best mulig måte innefor gjeldende rammebetingelser og føringer. Gjennom en totalavveining er en kommet frem til at den mest hensiktsmessige helhetsløsning etter en fremtidig nedlegging av Kjeller bør baseres på følgende elementer:

- A. Ferdigstille, opprettholde og aktivisere nettverket av eksisterende flyplasser rundt Oslo, **helhetsløsning**. Dette gjelder spesielt Rygge, Eggemoen og Gardermoen.
- B. Beholde den lokale kjernevirksomheten (NRF) lokalt i Kjellerområdet gjennom etablering av en mindre, lokal klubbflyplass i samme geografiske område, nord/øst for Kjeller som en **del-løsning**  
  
Se vedlegg 6, Geografisk tilhørighet jfr. medlemsregister NLF/ NAK.
- C. Bevaring av det historiske Kjeller som **kulturminne**

Denne prioritering utdypes i det følgende:

### 4.2.1 Ferdigstille og aktivisere eksisterende småflyplasser.

I tidligere Stortingsvedtak ligger forutsetninger i aktivitet etter Fornebu gjennom bruk av erstatningsplasser. Dette gjelder spesielt Rygge, Eggemoen og Gardermoen. I dag er disse plassene ikke i bruk som forutsatt og dette begrenser derved en naturlig fordeling av store deler av miljøet på Kjeller til andre naturlige steder når dette en gang eventuelt må flytte.

Dette betyr at Rygge, Eggemoen og Gardermoen ved å aktiviseres vil kunne gi tilgang for etablering og trafikk av flymiljøet på permanent basis i tråd med tidligere Stortingsvedtak. Dette vil jfr. brukerundersøkelsen også kunne bidra til en mer naturlig tilhørighet til flyplasser i Osloområdet, fordelt etter brukere og bostedsmønster. Dette er en avskåret fra i dag. Se vedlegg 8.5

Nettverksklassene må derfor fortsatt ligge til grunn som en vesentlig overordnet forutsetning, også for å kunne danne grunnlaget for å etablere en mindre erstatningsplass for Kjellermiljøet. Ved en eventuell fremtidig nedleggelse av Kjeller, som ikke var berørt under tidligere vedtak om nedleggelse av Fornebu, må nettverket suppleres med en mindre klubbflyplass for det lokale brukermiljø i tilknytning til Nedre Romerike Flyklubb, beliggende nord/øst for Oslo.

Vitalisering av nettverket vil være i tråd med tidligere vedtak og foretatte investeringer gjennom Avinor`s midler på eksisterende flyplasser.

Det er vesentlig at aktiviteten fortsatt kan opprettholdes på disse stedene uten avbrudd og usikkerhet som etter Fornebuvedtaket. Kjeller må derfor også være tilgjengelig inntil annet alternativ for lokalmiljøet på Kjeller og tilgjengelighet til nettplasser er etablert.

#### **4.2.2 Ny klubb- flyplass nord/øst for Kjeller.**

Kjellermiljøet vil gjennom nettverket av plasser i seg selv ikke kunne opprettholde sin aktivitet uten base i samme geografiske område som brukerne på grunn av for store avstander og ingen lokal tilhørighet eller tradisjon til etablerte alternativer. *Se vedlegg; Brukerundersøkelse* Rygge og Eggemoen representerer for denne delen av miljøet ingen muligheter for videre utvikling eller ekspansjon.

Alternativet for dette miljøet er derfor en erstatningsplass i samme geografiske område med god beliggenhet og nærhet nord/øst for Kjeller, og rammevilkår best til rette for etablering av en mindre småflyplass med 800m lengde.

#### **4.2.3 Kjeller som Kulturminne**

Ut fra behov og aktivitet som kan dokumenteres er det usikkert om bevaring av Kjeller vil kunne gi et tilfredsstillende alternativ for både flymiljøet og omgivelsene i overskuelig fremtid slik det er i dag. Det er imidlertid politiske valg som vil måtte avgjøre fremtiden for Kjeller flyplass etter avhending fra Forsvaret og bestemme behovet for flytting av andre aktiviteter fra Kjeller.

For bevaring av Kjellermiljøets egenart, som er en vesentlig del av teknologiutviklingen og industrialiseringen av Lillestrøm og landet for øvrig, har man tidligere bla. studert muligheten for å bevare Kjeller som kulturminne. Se St.prp. nr. 45/ St.meld. nr. 54 (1992-93). Knyttet til dette kunne en begrenset del av flyplassen gi mulighet for et levende vitnesbyrd om luftfarten og luftforsvaret i Norge.

Det ville på den måten være naturlig å se museumsaktiviteter knyttet opp til dette med god nærhet til innbyggerne i både Lillestrøm og Oslo. Et slikt eksempel har man bla. ved Duxford utenfor London.

Dette kunne danne grunnlaget for et livskraftig miljø i verneverdige bygninger fra flyplassens opprinnelse i 1912. Berettigelsen av dette miljøet kunne sammenlignes med lensene på Fetsund som også representerer et spennende vitnesbyrd om industri og teknologi i dette området. Flymiljøet på Kjeller er nå i sitt 93 år. Det flyhistoriske miljøet på Kjeller har også fått kulturpris i 2005 for sitt arbeid.

En vil her også trekke fram utviklingspotensialet i grensesnittet mellom teknologiutvikling, høgskolemiljø, forsvaret og kulturvern som finnes i nærmiljøet. Her ligger også åpenbare interessekonflikter.

## 5 FRAMDRIFT

### 5.1 Plan og prosess

Gjennom Plan og Bygningsloven(PBL) og offentlige bestemmelser vil et tiltak som en flyplass uansett lokasjon være gjenstand for ulike prosesser og behandling med politisk aksept fra offentlige instanser. Disse er:

Planmessige forhold i fylke/kommune, for:

Miljøforhold, støy, evt. krav om konsekvensutredninger  
Reguleringsplaner, kommunedelplaner, bestemmelser

Meldinger etter Plan og Bygningsloven(PBL), for:

Planarbeid  
Infrastruktur  
Bygninger og anlegg

Flyoperative forhold, konsesjoner: Luftfartstilsynet

Dette betyr at en etablering av en ideell småflyplass som erstatning for Kjeller ut i fra rapportens løsning for geografiske, sosiale og operative forhold, vil kreve en bearbeidelse i lokal kommune og fylkeskommune, for å kunne etableres.

En regulerings sak som dette innebærer ville normalt betinge 1 år med nødvendige høringsrunder og gjennomføring av eventuelle konsekvensutredninger.

I planprosessen er det dersom det ikke nedlegges politisk vilje og overordnede mål, umulig for småflymiljøet alene å gå inn i forpliktelser og tidkrevende prosesser uten å ha forsikringer om støtte, politisk og økonomisk, til gjennomføring innefor en fastsatt tidsramme for flytting. Dette må derfor bindes opp avtalemessig, så tidlig som mulig, slik at en sikrer etablering i tråd med tidligere Stortingsvedtak eventuell nedleggelse helt eller delvis av Kjeller som flyplass.

En må derfor kunne forvente at man gjennom prosessen videre finner løsninger, og i positiv dialog sørger for å oppnå de målsettinger mht. sikkerhet, økonomi og ikke minst forventninger fra nærmiljøet.

Det er derfor vesentlig at mulige løsninger sees på som varige, slik at behovet for nye investeringer etter nedleggelse av Fornebu i 1998 og Kjeller i fremtiden kan bli forutsigbare. Dette skjer bare gjennom bindende avtaler eller kontrakter med grunneiere, investering og etablering av permanente anlegg og infrastruktur etter PBL og fastsettelse av avtaler for aktivitet gjennom konsesjoner.



## 5.2 Konsekvensutredninger, miljøforhold

En småflyplass vil gjennom sine aktiviteter gjerne tilføre nærmiljøet ulik kompetanse, fritidstilbud eller idrett for mange aldersgrupper. I tillegg vil mange oppleve spenning og tilfredshet i å mestre flygningens kunst, og kanskje finne veien derfra naturlig inn i sivil eller militær luftfart.

Samfunnet for øvrig ser ofte lett de negative sidene av aktiviteten, som plasskrevende og støyende for omgivelsene sine.

En må derfor i etableringssammenheng for en småflyplass regne med at det kan kreves en konsekvensutredning.

Noe av det viktigste i dette er å dokumentere faktiske støyprofiler/ miljøbelastninger for aktiviteten på en aktuell småflyplass i forhold til gjeldende krav som støysone-definisjoner, og utslippskrav.

Til dette har NLF/NAK hatt et samarbeid med Sintef. Gjennom dette arbeidet basert på aktuelle flystandarder, kan belastning på aktuelle nærmiljø detaljert dokumenteres ut i fra vedtatte støynormer og støysonekrav. Dette har i de fleste tilfelle bekreftet at lovmessige begrensninger som stilles i hovedsak kan oppfylles med den flyparken som flymiljøet benytter. Skisserte løsninger i denne rapporten vil dessuten bidra til en vesentlig reduksjon av volum og konsentrasjon av miljøfaktorer gjennom spredning av aktivitet. Dette bør inngå som et viktig poeng i videre behandling.

Småflymiljøet har i flere år tatt flystøy på alvor, og har spesielt etter Fornebu-nedleggelsen støydempet skolefly lokalisert på Kjeller med vel 1 MNOK, etter støtte fra Avinor.

Oslo Flyklubb har i tillegg gått foran i landssammenheng og investert tungt i moderne flymateriell med støysvake og miljøvennlige dieselmotorer. Høyere driftstoffkostnader generelt har blant annet bidratt til mer moderne flytyper som er effektivere, støysvakere og mer økonomiske.

I tillegg er aktiviteten de fleste steder regulert gjennom avtaler om åpningstider og type operasjoner.

Løsningen i rapporten baserer seg derfor på en fordeling og ikke en konsentrasjon av virksomheten. Dette vil sammen med strukturendringer i flytyper, fordelinger av operasjoner og treningsmønster, bidra til et gunstigere og mer forutsigbart miljø for omgivelsene.

Miljø og ressursmessig vil etablering av småflyplass uansett representere et større miljø og samfunnsmessig kompleks flere steder da flymiljøet for mange fortsatt er lite kjent for de fleste.



Bilde, Oslo Flyklubbs dieseldrevne fly, lydsvake Diamond Star

### **5.3 Reguleringsplaner, rammebetingelser**

De fleste kommuner har i dag intensjoner for utvikling av kommunale områder gjennom sine kommunedelplaner og bestemmelser.

Der områder er dedikert til gitte funksjoner og bruksformål, kreves det politisk behandling og som regel omfattende prosesser for å endre på dette.

Slike saker må som regel løftes på et høyere politisk plan for å få gjennomslag, selv om dette kan være til nytte for samfunnet.

En småflyplass plassert i et område dedikert til annet formål vil som regel skape motstand. De siste årenes utvikling er et bevis godt nok på dette, selv på steder med stor kommersiell og militær flyaktivitet i årtier.

Rammebetingelser må derfor ligge til rette for etablering gjennom arealer avsatt til tilsvarende formål, arealer uten umiddelbar nærhet til boliger, tettsteder eller fritids og rekreasjonsområder.

Tilsvarende kan skog/landbruksarealer eller andre formål være problematiske, dersom dette også er fastsatt gjennom planverket. Aktuelle arealer må derfor frigjøres gjennom bred politisk behandling og prioritering, på lik linje med andre formål uten at slike plasser skal ligge uforholdsmessig langt unna bruker, eller være utilgjengelige på andre måter for utøverne.

## 5.4 Meldinger om tiltak etter Plan og bygningsloven(PBL)

Tradisjonen for klubb og småflyplasser i Norge har i hovedsak vært midlertidig etablering i forståelse med grunneier og lokale myndigheter. Få slike anlegg er derfor byggemeldt og fremmet som annet enn midlertidige anlegg. Småflyhavna på Kjeller kan være et godt eksempel på dette, selv om flyplassen i seg selv var etablert for lenge siden. Midlertidighet har i sin tid bidratt til utstrakt bruk av provisorier og marginale løsninger da investeringer over tid har synes noe bortkastet både for enkeltpersoner og klubber. Dette gjelder spesielt etter Fornebu, da det i dag fortsatt hersker stor tvil om varighet og forutsigbarhet etter vedtaket om eventuelt salg av Kjeller.

Dette er et paradoks da flyene og aktiviteten i hangarene til de grader er forskjellig i kvalitet fra rammen dette ofte omgir seg med. Signaleffekten blir udelte negativ for omgivelsene. Dette ønsker en seg ut av gjennom forutsigbarhet og prioritering også fra det offentlige. Flymiljøet kan likevel ikke alltid ta større ansvar for dette selv enn det offentlige gir rom og anledning til. Det vil derfor være et poeng at en småflyplass etableres permanent i tråd med gjeldende kommunedelplaner, reguleringsbestemmelser og Plan og Bygningslov(PBL). Dette sikrer miljøet på småflyplassen og ikke minst omgivelsene, om at midler trygt kan investeres med langsiktig perspektiv og sikkerhet på begge sider av flyplassgjerdet. Samtidig gir dette mulighet for bebyggelse og områder med kvalitet og varighet. Dette krever i størst grad planlegging og rom for handlefrihet, ikke nødvendigvis mer midler eller innsats over tid.



Bilde, Kjeller 1920 Hva tenkte man den gang?

## 6 KOSTNADER

### 6.1 Utgangspunkt

Det ble i sin tid bevilget 50 millioner til løsning av småflyplassproblemet som følge av nedleggelse av Fornebu.

De opprinnelige 50 mill. var tenkt å dekke 1. byggetrinn; en 1000x30 m bane med lys og AFIS-tjeneste (ref. småflyrapport Eggemoen), 2. byggetrinn med utvidelse til 1199 m og parallell taksebane, noe utvidelse på landsiden og tilhørende instrumentering, som var anslått til 30-40 mill. Her regner en med 40 mill, dvs. 80 % tillegg<sup>1</sup>.

Blant alternativene var noen grovt sammenlignbare med anlegg i skog, sprengning og utfylling og tilførselsvei. Det dyreste av disse ble anslått til knappe 80 mill for første byggetrinn i 1992-kroner.

Med 80 % tillegg for 2. trinn og en gjennomsnittlig prisvekst 2,5 % hvert år til 2004, blir dette  $(80+80 \times 0,8) \times 1,025^{(2004-1992)} = 194$  mill 2004-kroner for full utbygging.

**Lokalisering av alternativene til løsning i denne rapporten, vil imidlertid med etablering av en 800m bane med fast dekke eller gress, ikke kunne sammenlignes direkte, da enklere karakter og funksjon ikke vil kreve de samme investeringer.**

Da nettverksklassene som Gardermoen og Rygge med tilgang ville dekke den instrumenterte (IFR) delen av brukerne etter standard 2B, ville en mindre flyplass til flyklubbbruk kreve mellom 50-100 MNOK.

Grunnerverv og kostnader knyttet til dette, må komme som en tilleggsvurdering i hvert enkelt tilfelle ut i fra markedspris, ervervsform, avtaleform/kontrakt, og på konsekvenser av vedtatt fremtidig bruk av selve området. Her ligger det derfor en vesentlig usikkerhet som må tas hensyn til fremover i forhold til valg av sted, etableringskostnad, samt totalvurdering på kostnader for brukere.

Alternativer til Kjeller vil eventuelt bety at den enkelte bruker på Kjeller vil miste allerede etablert egeninnsats og investeringer gjennom to flytteprosesser etter Fornebu. Omfanget av dette vil også måtte vurderes spesielt ut i fra de gitte valg og den prioritering den enkelte klubb eller individ foretar når flyttingen er utført.

Uten utvist politisk vilje og overordnet målsetting om økonomisk støtte i noen form er det derfor i denne planprosessen umulig for småflymiljøet og brukerne alene å gå inn i større forpliktelser.

## 6.2 Finansiering

Flytting fra Kjeller med etablering på et nytt sted ville betinge et vesentlig økonomisk løft for alle de involverte. Hverken klubber eller enkeltpersoner i en klubb som NRF kan selv iverksette etablering av slike anlegg uten vesentlige forpliktelser. Fordelt på Nedre Romerike Flyklubb's medlemmer i idag ville en alternativ plass kreve et betydelig beløp.

I denne størrelsesorden vil kostnadene i seg selv ta livet av aktiviteten. Ved etablering på et mindre sted ville en total kostnad måtte fordeles på relativt få personer da en forventer at noe av aktiviteten vil fordeles til også Rygge og Eggemoen. Kostnaden ville da sannsynligvis ligge høyere enn eksemplet viser.

Finansiering av alternativet må derfor baseres på bidrag fra offentlige midler, senere utvikles med tippemidler i forbindelse med Luftsport i tillegg til private investeringer.

Dette er imidlertid prosesser som tar lang tid og vil kreve forpliktelser, planlegging og garantier for gjennomføringen og finansieringen innen eventuell nedleggelse av Kjeller.

Salget av forsvarseiendom (Kjeller) vil reguleres av Avhendingsinstruksen for statlig eiendom som ble vedtatt av Stortinget i 1997. I henhold til denne instruksen skal avhending skje på den måten som gir det beste økonomiske resultatet for Staten. Dette vil etter stor sannsynlighet bety frigjøring av betydelige statlige midler ved et fremtidig salg av Kjeller.

En realisering av et lokalt småflyplassalternativ for Kjeller representerer i denne sammenhengen relativt beskjedne kostnader. Det ville derfor etter Stortingsvedtaket være riktig prioritering om midler fra et fremtidig salg forskutteres for dette, til en slik plass eller alternativ finnes.

## 7 KONKLUSJON

En helhetlig løsning og konsekvens i tråd med Stortingsvedtaket er et fungerende nettverk av flyplasser med Rygge, Eggemoen, Jarlsberg, samt Gardermoen for instrumenterte GA fly. I tillegg må det etableres en mindre erstatningsplass for NRF flyklubb lokalt N/Ø for Oslo.

Da prioritert løsning er den som totalt sett gir småflymiljøet beste levevilkår for fremtiden, er eierskapet og ansvaret for etablering av denne løsningen gitt i Stortingsvedtaket.

**Ved en eventuell fremtidig nedleggelse av Kjeller må FD/SD derfor sørge for at nødvendige midler og politisk bistand ytes som følge av dette, lokalt og sentralt, inntil forutsetningene knyttet til Stortingets vedtak er oppfylt.**

## Vedlegg 8.1 Historikk

Historisk oversikt over småflyplassaken, kilde NLF/NAK

Dato		
02.04.70	Innstilling fra arbeidsgruppe nedsatt for å vurdere spørsmål forbundet med «småflytrafikk» ved Fornebu. Div. medlemmer fra LV, NAK og AOPA.	Konklusjon: Antar at nord/syd banen må stenges i 1975. Skisserer to mulige løsninger: a) Ny allmennflyplass b) Benytte Kjeller.
16.06.70	«Tuft Johnsen - utvalget» legger frem sin innstilling til flyplass for Oslo-området.	Foreslår ett hovedflyplass-konsept med to parallelle rullebaner på 4.000 meter pluss en GA-rullebane på 1.800 meter. 7 alternative plasseringer: Gardermoen, Eggemoen (!), Nesodden, Hurum, Ås, Askim og Hobøl.
1972 - 73 ??	Innst.S. nr. 304 (1972-73), på bakgrunn av St.meld. nr. 68 (1971-72) «Om flyplass i Oslo-området» - behandles i Stortinget.	Vedtak: * Fornebu opprettholdes som flyplass. Den rutegående trafikk (og primært den innenlandske og den skandinaviske) gis prioritet. * Gardermoen bygge ut for å ta den delen av annen trafikk som ikke avvikles over Fornebu. Utbyggingens omfang balanseres mot stedsvalget for hodeflyplass. * Ny hovedflyplass i <b>Hobøl</b> bygges til den tid Fornebu og Gardermoen ikke lengre er noen tilfredsstillende løsning.
03.01.77	Forslag til disposisjonsplan for Oslo lufthavn, Fornebu foreligger	Forutsetter at GA-trafikken opprettholdes på samme nivå. Det bør opprettes eget anlegg på Oksenøya.
1976 - 1979	Det arbeides med en utredning i LV om - «Småflyvirksomheten i Oslo-området».	Rapporten ble aldri ferdig (offentliggjort).
14.03.79	Forslag til areal- og bebyggelsesplan for Oslo lufthavn, Fornebu.	Synes ikke påkrevet med en storstil forflytning av hele allmennflyvirksomheten. Eget GA-område foreslås utbygget på Oksenøya.
20.05.80	Revidert «Areal- og bebyggelsesplan for Fornebu» er fastsatt.	På det nåværende tidspunkt ikke påkrevet verken av kapasitetsmessige eller arealmessige grunner å flytte GA-trafikken bort fra Fornebu. Eget GA-område på Oksenøya skal anlegges.
1983	Plan for GA-virksomheten i «Bobla-området» - utarbeides.	Midlertidig løsning -- grunnet stadig utsatt luftfartsmelding.
1983 - 84 ??	St.meld. 36 (1983-84) «Om Norsk Luftfartsplan» behandles i Stortinget.	Vedtak: Det ble anbefalt: * at båndlegging for fremtidig hovedflyplass i <b>Hobøl ble opphevet</b> * at trafikk i Oslo-området ble delt mellom Fornebu og Gardermoen med Fornebu som primær flyplass * at det ble lagt et trafikktak på Fornebu knyttet til flyplassens støybelastning i 1983 (5,5 mill passasjerer).

15.05.84	Terminal 2 - GA-terminalen åpner.	All ikke kommersiell GA-trafikk er flyttet til «Bobla-området».
15.04.86	Luftfartsverket legger frem for Samferdselsdepartementet sin rapport om den fremtidige flyplassløsningen for Oslo-området.	Vurderer Gardermoen, Hurum, Hobøl og Kroer samt delt løsning (FB/GM). Anbefaler Hurum. To parallelle rullebaner på 3.600 og 3.000 meter. <b>GA-banen er borte.</b> Forutsetter at Fornebu kan opprettholdes som flyplass for bl.a. GA.
08.05.87	St.meld nr. 55 (1986-87) «Om lokalisering av hovedflyplass for Oslo-området» legges frem for Stortinget.	Departementet foreslår Gardermoen som hovedflyplass og mener at Fornebu bør opprettholdes som flyplass for betjening av den sekundære rutetrafikken og almentrafikken samt ha funksjon som en reserveflyplass.
??.06.88	Samferdselskomiteen avgir sin innstilling i hovedflyplasssaken til Stortinget.	Komiteen støtter departementets forslag på Gardermoen. Flertallet sier i sin innstilling: ---bør flytrafikken på Fornebu i fremtiden begrenses til allmennflytrafikk, mens all rutetrafikk overføres til den nye hovedflyplassen.
??.06.88	Stortinget behandler hovedflyplasssaken.	Vedtak: <b>Hovedflyplassen legges til Hurum!</b>
sommeren 88	Planer om å stenge Gardermoen og overføre chartertrafikken til Fornebu	Utsettes senere til 1989.
sommeren 89	Gardermoen stenges og chartertrafikken overføres til Fornebu. GA-trafikken trues med å måtte flytte.	Eggemoen opprustes for 5,5 mill. kroner. Ingen fly flytter fra Fornebu. Småflyene får bli på Fornebu etter hardt arbeide fra NAKs side.
01.06.90	Innst.S. nr. 190 (1989-90) fra samferdselskomiteen «Om stans i planlegginga av Hurum-prosjektet» blir behandlet i Stortinget.	Forslaget vedtas og det besluttes å oppdatere planleggingen av Gardermoen som ny hovedflyplass for Oslo-området.
20.12.90	LV starter arbeidet med å finne løsninger for småflyplass i Oslo-området.	NAK deltar i møte i LV og blir bedt om å komme med innspill til sted og krav til en slik flyplass. NAK foreslår Fornebu og Kjeller som alternativer.
1991	LV arbeider med tre alternative løsninger for småflyplass: <b>Gardermoen (3 rullebaner)</b> , Eggemoen og Ski.	Konkluderer senere med at Gardermoen ikke er aktuell og foreslår Eggemoen og/ eller Ski uten at noen av disse prioriteres.
15.12.91	Luftfartsverket legger frem for departementet sin hovedrapport om utbygging av ny hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen.	LV sier i rapporten at de har vurdert flere alternative plasseringer for ny småflyplass, og vurderer Eggemoen og Ski.
20.01.92 - 21.04.92	Høring - «Eggemoen og Ski - alternativene»	Oppsummering av LV: Stor motstand mot begge alternativene. Det anbefales derfor at arbeidet med å finne andre plasseringer for en ny småflyplass for Oslo-området må fortsette, men utelukker at Ski kan være et aktuelt alternativ.



08.05.92	St.prp. nr. 90 (1991-92) om «Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystemer og konsekvenser for Forsvaret» - oversendes Stortinget	Departementet sier her at: Luftfartsverket mener det bør være en offentlig oppgave å tilrettelegge for at GA-miljøet kan utvikles på en egen småflyplass. Det avsettes 50 mill. kroner som er innarbeidet i kostnadsoverslaget for hovedflyplassen.
08.10.92	Stortinget behandler Innst.S. nr. 1 (1991-92) basert på St.prp. nr 90 (1991-92)	<b>Vedtar Gardermoen utbygget og finansiert.</b>
1993	Arbeidsgruppe i LV utreder alternative løsninger for småflyplass.	NAK og AOPA deltar i referansegruppe.
26.05.94	Luftfartsverket oversender melding om «Småflyplass i Oslo-området» til Samferdselsdepartementet.	Foreslår to alternative løsninger: 1. Eggemoen alene. 2. Delt løsning Eggemoen, Kjeller, Rygge Meldingen blir senere returnert fra departementet med beskjed om at alternativ 2 ikke er gjennomførbart pga Forsvarets holdning.
høsten.94	«Føniks»-gruppen opprettes - for å arbeide for å beholde en flyplass på Oksenøya/ Fornebu.	Deltakere fra alle deler av GA-miljøet på Fornebu. Gruppen legger frem en rapport i februar 1995.
05.10.94	Møte i Luftfartsverket	NAK blir med i arbeidsgruppen som skal utrede alternative løsninger for småflyplass. Trekker seg senere grunnet LV holdning i saken.
30.05.95	Luftfartsverket oversender sin melding om ny småflyplass til Samferdselsdepartementet.	Foreslår Eggemoen som eneste alternativ.
27.11.95	På oppdrag for Samferdselsdepartementet sender Luftfartsverket ut på høring melding vedrørende «Småflyplass for Oslo-området på Eggemoen»	Høringsfrist 15.03.96 NAK går imot Eggemoen og foreslår videre utredning for å finne andre alternativer.
05.02.96	Hobøl kommunestyre behandler forslag om å få utredet hovedsmåflyplass i kommunen.	Forslaget vedtatt med 18 stemmer mot 3 stemmer.
06.03.96	Folkeavstemning i Ringerike kommune om småflyplass på Eggemoen	Resultat: 62,2% nei til flyplass og 37,7 for. Fremmøte 35,9 %
14.03.96	Kommunestyret i Ringerike behandler saken om småflyplass på Eggemoen.	Resultat: 29 nei til flyplass og 14 ja.
Mai 1996	Luftfartsverket starter utredningen av Hobøl som alternativ.	NAK deltar på befaringer og er med i arbeidet i en referansegruppe og uttaler seg positivt til en flyplass i Hobøl.
14.08.96	Luftfartsverket har klar sin utredning av Hobøl-alternativet.	LV har utredet 3 alternative plasseringer og anbefaler alternativ 2 - Krok.
09.09.96	Kommunestyret i Hobøl behandler et forslag om hvorvidt kommunen ønsker en videre utredning av småflyplassen.	Resultat: 15 stemte nei til videre utredning, 6 stemte ja.

02.10.96	Styret i Luftfartsverket behandler småflyplass-saken.	Beslutter å sende saken over til Samferdselsdepartementet uten en klar anbefaling. De anmerker at Eggemoen er det eneste alternativ som kan stå klar til 04.10.98, når Fornebu skal stenges. (Åpningsdatoen for GM er senere fastsatt til 08.10.98)
00.11.96	Stortingsrepresentantene Hans J Røsjarde (FRP), Per Olav Lundteigen (SP) og Rolf Ketil Bjørn (SV) legger frem et dokument 8 forslag i Stortinget. Forslag nummer 8:21 (1996-97)	Fremmet følgende forslag: a) Stortinget ber regjeringen å utrede fortsatt bruk av Fornebu som flyplass for almenflyvning inntil et annet permanent alternativ kan være operativt. b) Stortinget ber regjeringen å utrede Fornebu som en permanent flyplass for almenflyvning.
24.01.97	Samferdselsdepartementet sender brev til Luftfartsverket	Ber LV om følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kartlegger hvilken virksomhet som fortsatt er på Fornebu.</li> <li>• redegjøre for konsekvenser dersom trafikken spres på flere flyplasser.</li> <li>• utrede hvilke plasser som kan være aktuelle.</li> </ul>
13.02.97	NAK, AOPA og Fønix-gruppen møter Samferdselskomiteen i Stortinget	Komiteen ville høre våre synspunkter i forbindelse med behandlingen av dokument 8 forslaget fra Røsjordet m.f.
20.03.97	Samferdselskomiteen fremmer sin innstilling til Stortinget til Dokument nr. 8:21 (1996-97). Innst. S. nr. 153 (1996-97)	Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristlig Folkeparti foreslår for Stortinget at forslaget <b>avvises</b> .
03.04.97	Fornebuprosjektet v/Knut Ragnar Johannessen presenterer «Miljøflyplassen Fornebu» på Radisson SAS Park Hotell.	Prosjektet som har støtte av store næringslivs-bedrifter blir møtt med sterk motstand i media og hos politikerne. Prosjektet gir ikke plass til og er negativt innstilt til småfly.
10.04.97	Luftfartsverket svaret på Samferdselsdepartementets brev av 24.01.97.	LV lister opp 12 flyplasser i Oslo-området som har vært vurdert men fremhever 9 som aktuelle å vurdere nærmere til bruk i en «delt løsning».
18.04.97	Samferdselsdepartementet fremlegger Stortingsmelding nr 38 (1996-97) om Norsk luftfartsplan 1998 - 2007.	Departementet sier at de ikke vil gå videre med planlegging og bygging av en ny småflyplass <b>nå</b> . Det arbeides med å tilrettelegge for småflyaktiviteten på eksisterende flyplasser. Dersom det er nødvendig, vil det kunne bli aktuelt å nytte deler av de 50 mill. kr til opprustingstiltak i samråd med brukerne og de aktuelle kommunene.
24.04.97	Stortinget behandler Dokument 8:21 (1996-97) forslaget fra Røsjorde, Lundteigen og Bjørn om utredning av fortsatt bruk av Fornebu.	Livlig og langvarig debatt i Stortinget. Forslaget ble <b>avvist</b> av Stortinget med 64 mot 30 stemmer.

02.05.97	Samferdseldepartementet sender brev til Luftfartsverket.	Ber LV arbeide videre med en delt løsning. Antyder at deler av de 50 mill kr kan benyttes på Gardermoen for den ervervsmessige småflytrafikken. En akseptabel løsning for småflymiljøet må være klar til den nye hovedflyplassen åpner.
30.05.97	Samferdselskomiteen legger frem sin innstilling til Norsk luftfartsplan til Stortinget. Innst. S. nr. 228 (1996-97)	Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti slutter seg til Departementets forslag når det angår småflyplassløsning. Stortinget slutter seg senere til denne innstillingen.
21.08.97	NAK har et uformelt møte med Luftfartsverket.	LV fremlegger de føringer de har fått fra departementet og NAK fremlegger våre foreløpige tanker til en delt løsningsmodell.
22.10.97	Luftfartsverket sender brev til NAK.	LV anmoder om en forenklet oversikt over hovedtrekkene i de behovene som NAK ser for seg ved en løsning basert på de eksisterende flyplassene i Oslo-området.
05.11.97	Etter møte med AOPA og bl.a. Oslo flyveklubb svarer NAK på LVs brev av 22.10.97.	NAK lister opp generell krav til flyplasser som skal kunne benyttes som base og til trening. Fire flyplasser listes opp som de mest interessante; Gardermoen, Kjeller, Eggemoen og Jarlsberg. Vi går imot at noen av midlene benyttes til den ervervsmessige småflytrafikken på Gardermoen.
24.11.97	Fornebuaksjonen v/Knut Ragnar Johannessen innbyr NAK, AOPA og flyklubbene på Fornebu til møte.	Tilbyr samarbeide om å lansere nærflyplassen og miljøflyplassen Fornebu for begrenset ruteflyging. En flyplass som småfly ikke skal kunne benytte. Organisasjonene avslår naturlig nok tilbudet om samarbeide
15.01.98	Møte i NAK med representanter fra flyklubbene på Fornebu, Kjeller og Ski	Gjennomgår de aktuelle flyplasser og blir enige om følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kjeller som primær baseflyplass med selvpålagte miljørestriksjoner.</li> <li>▪ Rakkestad som primær treningsplass.</li> <li>▪ Eggemoen som sekundær base- og treningsflyplass.</li> </ul>
22.01.98	NAK og AOPA i møte med planavdelingen i Luftfartsverket	Presenterer de forslag til flyplassløsninger som møtet 15.01.98 var blitt enige om.
27.01.98	Fornebuaksjonen, "Miljøflyplass Fornebu", lanseres som en folkeaksjon med kjendiser i frontlinjen.	Aksjonen utelukker småfly. Plassen skal være stengt om kvelden og i helgene. Møter motstand i Luftfartsverket og i departementet.
11.02.98	Styret i Luftfartsverket behandler er foreløpig utkast fra planavdelingen.	Styret beslutter at LV skal fortsette planarbeidet om løsninger på: Rakkestad, Jarlsberg og Notodden. Departementet støtter senere LV i dette.

02.03.98	Møte med administrasjonen i Skedsmo kommune om miljøtiltak på Kjeller. Representanter fra N Romerike flyklubb, NAK og LFK	Foreslår følgende miljøtiltak: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Holdningsskapende arbeide.</li> <li>▪ Rettlinjet inn- og utflyging – krever AFIS.</li> <li>▪ Støydempende utstyr på flyene</li> </ul>
02.03.98	NAK sender brev til LV.	Med henvisning til møte på Kjeller samme dag ber vi LV om å støtte opp om de foreslåtte miljøtiltakene på Kjeller. Både faglig og økonomisk.
06.03.98	NAK, Gardermoen flyklubb og advokat i møte med OSLO, Gardermoen	Krever bedre betingelser for flyklubben på Gardermoen. OSL presenterer en løsning for hangar og klubbhus som aksepteres.
18.03.98	NAK og Ringerikes motorflyklubb i møte med SV-politikere og rådmannen i Ringerike kommune.	Argumenterte for at Eggemoen må med som en avflyplassene i en delt løsning.
18.03.98	LV sender brev til Skedsmo kommune.	LV kommenterer de forslag til miljøforbedringer vi har fremmet og stiller seg tvilende til effekten!
20.03.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	Statusrapport og innspill. Orienterer om at det vil bli igangsatt arbeider på Rakkestad og at det er sterk vilje i LV til å arbeide frem en løsning på Kjeller.
23.03.98	LV sender brev til Rakkestad kommune.	Det bevilges 5 mill kroner til asfaltering, oparbeidelse av flyoppstillingsplasser og forberedelse til banelys.
23.03.98	NAK og Ringerikes motorflyklubb i møte med ordfører (A) og formannskapsmedlemmer fra H og SP i Ringerike kommune.	Argumenterte for at Eggemoen må med i småflyplassløsningen. Formannskapet besluttet senere at kommunen ikke ønsket å være med i en slik løsning. Kommunen var redd for å påta seg kostnader.
25.03.98	NAK og AOPA i møte med medlemmer i Stortingets, Samferdselskomite fra regjeringspartiene (V, KrF og Sp).	Redegjorde for situasjonen og fremmet våre synspunktet. Ble positivt mottatt.
30.03.98	NAK i møte med Stortingsrepresentant Eirin Faldet (A)	Redegjorde for situasjonen og våre syn. Hun argumenterte for at Hamar flyplass må være med i løsningen.
03.04.98	NAK i møte med leder av Stortingets Samferdselskomite, Oddvar Nilsen (H) og Annelise Høegh (H).	Orienterer Nilsen om saken. Han var positiv til våre synspunkter og lovet å følge saken nøye.
28.04.98	NAK i møte med Rakkestad kommune.	Får forvisninger om at det ikke vil bli lagt tak på antall bevegelser på plassen.
30.04.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	Statusrapport og innspill.
06.05.98	NAK og AOPA i møte med politisk rådgiver Killingland, Samferdselsdepartementet.	Orienterer om våre synspunkter i saken. Møtt med positiv holdning. Departementet avventer LV's utredning.
07.05.98	NAK i møte med Fremskrittspartiets medlemmer av Samferdselskomiteen.	Orienterer om situasjonen. FrP vil vurdere om de skal ta saken opp i Stortinget.
26.05.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	Statusrapport og innspill.
27.05.98	NAK i møte med LV's styreformann Erland Rian i Tromsø	Orienterer han om vårt syn på saken.
09.06.98	Skedsmo kommune er i møte med LV.	Drøfter bruk av Kjeller.

19.06.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	Statusrapport. Får orientering om at LVs styre er positive til at det brukes midler til støydemping av fly på Kjeller.
19.06.98	LV sender nytt brev til Skedsmo kommune.	LV uttaler seg langt mer positivt til virkningene av de foreslåtte miljøtiltak og anmoder om at Kjeller skal kunne benyttes som base. Det anslås 3,5 mill i utbedreingstiltak på Kjeller.
22.06.98	Møte på NAK med alle berørte flyklubber, AOPA og EAA	Orienterer klubbene om møtet i LV. Klubbene slutter seg til den strategi NAK og AOPA følger.
03.07.98	Møte hos LFK, Kjeller med representanter fra Skedsmo kommune, LV, NAK, AOPA og Nedre Romerike flyklubb	Drøfter mulige tiltak for å få inn flere fly på Kjeller. Kommunen er ikke avvisende til å vurdere saken. Særlig positiv til klubbflyene.
07.07.98	NAK sender brev til LV.	Ber om at LV må arbeide for å få flyklubbene (6 fly) og selvbyggerflyene (7 fly) (EAA) til Kjeller.
09.07.98	Møte i NAK med flyklubbene på Fornebu og Kjeller.	Drøfter hvordan flyklubbene kan samarbeide dersom Kjeller gjøres tilgjengelig..
24.07.98	LV sender brev til Skedsmo kommune.	LV ber om at flyklubbene og 7 selvbyggerfly får base på Kjeller.
27.07.98	Møte i NAK med flyklubbene på Fornebu og Kjeller.	Fortsetter drøftinger. Enige om å nedsette samarbeidsutvalg.
28.07.98	Aksjonsgruppen ”Midlertidig småflyplass på Fornebu” v/Jan Roang, Poju Stephansen og Terje Kobro stiftet.	Sender ut innbydelse til møte og Fly-in på Fornebu 22.08.98.
12.08.98	NAK og AOPA i møte med aksjonsgruppen ”Midlertidig småflyplass på Fornebu”.	NAK og AOPA har forståelse for aksjonens formål, men kan ikke stille seg bak aksjonen. Organisasjonene har ingen ting i mot at aksjonsgruppen innbyr organisasjonens medlemmer til enkeltvis å støtte aksjonen.
17.08.98	AOPA sender brev til Samferdselsdepartementet	Krever en avgjørelse. Avviser Notodden, Rakkestad og Jarlsberg som akseptable GA-flyplasser for Oslo. Dersom ingen løsning, må Fornebu opprettholdes midlertidig.
21.08.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	NAK fremlegger et PM hvor man beskriver en løsning hvor følgende flyplasser inngår; Kjeller, Gardermoen, Eggemoen, Rygge, Jarlsberg, Torp, Rakkestad og Hamar.
31.08.98	Skedsmo kommune v/ordføreren sender brev til LV.	Fastslår at kommunen ikke ønsker økning i den sivile trafikken på Kjeller og kan derfor ikke anbefale at de ansøkte flyene får sin base på Kjeller.
??/09/98	Luftforsvarets forsyningskommando (LFK) sender brev til LV.	LFK påpeker at de har ansvaret for driften av Kjeller og tilbyr de tre flyklubbene med 6 fly å få base på Kjeller.

??/09/98	Fremskrittspartiet ved Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen fremmer et privat forslag (Dokument 8 - forslag) i Stortinget. (Ikke behandlet i Stortinget pr 29.10.98)	Dok 8:02 (1998-99) om at forholdene legges til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass også etter 7. oktober 1998 og inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.
08.09.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	LV presenterer sin løsning hvor Kjeller, Gardermoen, Notodden og Rakkestad inngår. Sier seg villig til å arbeide videre med Eggemoen og Rygge.
10.09.98	LV sender brev til småflyeierne på Fornebu om flytting av flyene innen 07.10.98.	Tilbyr 6 klubbfly plass på Kjeller, ”forretningsfly” til Gardermoen og de øvrige privatfly til Notodden eller Rakkestad.
15.09.98	Aksjonsgruppen ”Midlertidig GA-flyplass på Fornebu” (med advokater) i møte med politisk rådgiver Killingland i Samferdselsdepartementet.	Avviser de foreslåtte løsningene som akseptable og krever Fornebu som midlertidig GA-flyplass. Departementet avslår en slik løsning. Gruppen leverer senere begjæring til Oslo namsrett om midlertidig bruk av Fornebu inntil Frp’s dokument 8 forslag har vært behandlet i Stortinget.
22.09.98	NAK og de tre flyklubbene på Fornebu i møte med LFK, Kjeller	Drøfter hvordan klubbene kan få midlertidige lokaler og parkeringsmuligheter på Kjeller.
23.09.98	NAK sender brev til LV.	Krever at de privateide flyene som ble tilbudt Notodden eller Rakkestad må få innpass på Gardermoen.
25.09.98	LV svarer på NAKs brev av 23.09.98	Avviser at privatflyene kan få innpass på Gardermoen.
06.10.98	NAK og AOPA i møte med Luftfartsverket – planavdelingen.	LV bekrefter at de arbeider videre med Eggemoen og Rygge og at de snart vil gjennomgå hvordan arbeidet med en langsiktig løsning skal legges opp.
<b>07.10.98</b>	<b>Fornebu stenger kl 1932.</b>	<b>Det står fortsatt igjen ca 8 – 10 småfly.</b>
<b>08.10.98</b>	<b>Gardermoen åpner som hovedflyplass for Oslo.</b>	
08.10.98	Oslo namsrett behandler begjæringen om midlertidig bruk av Fornebu som småflyplass.	Roang/Stephansen/Kobro taper og blir dømt til å dekke Statens saksomkostninger med kr 50.000,-
09.10.98	Møte mellom Luftfartsverket og Ringerike kommune. NAK deltar.	Ringerike kommune positive til å vurdere salg av Eggemoen til LV. LV sender senere brev hvor de tilbyr seg å kjøpe.
13.10.98	NAK i møte med samferdselsminister Dørum.	Dørum positiv til at Eggemoen og Rygge kommer med i løsningen og avviser ikke planer om flyplass i syd/vest regionen.
19.10.98	NAK avgir en utredning til Luftforsvaret om Rygge.	Etter anmodning fra Luftforsvaret avgir NAK en utredning om bruk av Rygge til sivil småflyvirksomhet.
29.10.98	Møte mellom NAK og AOPA	Drøfter strategi fremover.
31.10.98	Planlagt møte på Rygge med klubbene.	
10.11.98	Planlagt møte LV/NAK/AOPA	

08.02.05	Møte FD/SDLV/NAK/NLF/AOPA/KAS	NLF/NAK/KAS anmodes om å konkretisere behov og tiltak gjennom egen utredning. Avinor stiller midler til rådighet for dette.
----------	-------------------------------	---

## Vedlegg 8.2 Fornebuvedtaket

### FORNEBUVEDTAKET

Omsynet til kapasitet, tryggleik og rasjonell bruk av hovudflyplassen har vore utgangspunktet for Luftfartsverkets planlegging av småflyplass i Oslo-området. Ved handsaminga av St.prp. nr. 90 (1991 - 92) vart det innanfor kostnadsoverslaget for ny hovudflyplass avsett ei ramme på inntil 50 mill. kr for statens engasjement.

Småflytrafikken omfattar både sports- og hobbyflyging samt meir kommersiell trafikk (taxiflyging, flyfotografering, frakt- og postflyging), brann- og redningsteneste, ambulanseteneste, skule- og øvingsflyging og eigentransport.

Det har heile tida vore lagt opp til at hovudflyplassen skal avvikle mykje av den taxiflyginga og ervervsretta småflytrafikken som i dag nyttar Fornebu og Gardermoen i tillegg til skuleflyging (IFR) så langt kapasiteten tillet det. Vidare vil det ikkje vere restriksjonar på ambulansflyging o.l.

Etter vedtak om utbygging av Gardermoen har allereie i dag mykje av småflyverksemda elles på Fornebu spreidd seg på mange andre flyplassar i Oslo-området, så som Eggemoen, Kjeller, Rygge, Ski og Torp m fl. Departementet har merka seg at brukarane er lokaliserte over heile Oslo-området, og at det såleis ikkje er nokon av dei nemnde eksisterande flyplassane som med kort reisetid kan nyttast av alle brukarane.

På grunn av endringar i dei generelle rammevilkåra for småflytrafikken, m.a. skjerpa krav til økonomi og sertifikat, vanskar med å få arbeid som flygar samt vanskeleg operativt tilgjenge til Fornebu, har det også vore ein generell nedgang i trafikken.

Luftfartsverket har vurdert over 20 alternative lokaliseringar utan at noko alternativ ut frå kostnader og krav til flyoperativ standard peikar seg ut som aktuelt prosjekt og med tilslutnad frå brukarhald og frå vertskommunen. Det alternativet som i planprosessen har kome lengst, og som det har vore lagt fram melding om etter plan- og bygningslova, er Eggemoen. Ved folkeavrøysting har eit fleirtal stemt mot å nytte Eggemoen som hovudsmåflyplass for Oslo-området. Departementet må såleis, i samsvar med vedtak i Luftfartsverkets styre, konstatere at ein ikkje ser det som realistisk å finne eit lokaliseringsalternativ for æin ny småflyplass som får lokalpolitisk tilslutnad frå eit fleirtal i folkevalde organ.

Ein ny småflyplass vil ikkje kunne bli sjølvfinansierande ut frå trafikkomfang med gjeldande avgiftsregulativ (om lag 1 mill. kr i årlege inntekter). Etersom avgiftsinntektene ikkje vil kunne dekkje driftskostnadene, må det reknast med avgiftsauke dersom staten skal stå ansvarleg for utbygging av ny småflyplass, vurdert óg i høve til andre tiltak midlane kan nyttast til.

I valet mellom å avvikle småflytrafikken på ein ny separat småflyplass, eller på alle dei andre eksisterande plassane, har departementet lagt vekt på følgjande:



- manglende tilslutnad frå brukarar og vertskommunar om ein ny småflyplass
- at brukarane bur spreidt ut over Oslo-området
- at 50 mill. kr til føremålet frå staten må vurderast i høve til andre tiltak
- at det er mogleg å leggje til rette for småflyverksemda på eksisterande fly- og landingsplassar i staden for å byggje ut og drive ein eigen småflyplass
- miljøomsyn

Departementet har etter ei samla vurdering ikkje funne å kunne gå vidare med planlegging og bygging av ein ny småflyplass no.

Departementet legg vekt på at ein skal tilby ei akseptabel løysing for småflymiljøet. Departementet arbeider derfor no med å tilretteleggje for småflyaktiviteten på eksisterande fly- og landingsplassar. Den kommersielle delen vil kunne innpassast på Gardermoen i den grad dei kapasitetsmessige tilhøva tillet det. Det er ein føresetnad at privat- og skuleflyging primært vert avvikla på andre flyplassar, og ein vil søkje å oppnå operativ og miljømessig funksjonsdeling mellom base- og øvingsområde. Dersom det er naudsynt, vil det kunne bli aktuelt å nytte delar av dei 50 mill. kr til opprustingstiltak i samråd med brukarane og dei aktuelle kommunane.

*Lagt inn 18 april 1997 av Statens forvaltningstjeneste, ODIN-redaksjonen*

## Vedlegg 8.3 Brukerundersøkelsen

### Skjema: Spørreundersøkelse Kjeller

Kjeller Aero Senter ønsker dine synspunkter rundt Kjellers fremtid. KAS arbeider for at vi skal kunne operere fra en flyplass i Oslo-området, primært Kjeller, men vi vet alle at Kjellers fremtid er meget usikker jfr. Stortingsvedtak.

Vi må derfor se på ulike alternativer for å sikre at vi har en flyplass å operere fra. Derfor trenger vi dine synspunkter/hjelp slik at vi kan arbeide med løsninger som ivaretar behovene til de som vil bli berørt av en fremtidig nedleggelse av Kjeller.

Undersøkelsen skal benyttes som informasjon til dialog med

Samferdselsdepartementet, og i den videre prosess for å finne løsninger. Ditt svar er derfor viktig for vår framtid. Vi ber deg derfor om å besvare spørsmålene

Innehar du flysertifikat?

Ja

Nei

Evt. type:

Har du vært aktiv på Kjeller de siste 12 måneder?

Ja

Nei

Er du flyelev?

Ja

Nei

Hva benytter du privatfly fra Kjeller til? Tilsammen 100%

Privatreiser (i %):

Firmareiser (i %):

Lokalturer (i %):

Hvor lenge (antall år) har du operert fra Kjeller/Fornebu?

Hvor mange flybevegelser (start og landing er 2 bevegelser) bidrar du med på Kjeller i året?

Velg...

Eier du eller er du medeier i fly som står på Kjeller?

Ja  Nei

Hvis Kjeller skulle bli nedlagt, vil du da kunne bibeholde din flyaktivitet fra en av de andre eksisterende flyplassene på østlandsområdet?

Nei

Ja, Jarlsberg

Ja, Rygge

Ja, Eggemoen

Ja, Kilen

Ja, fra andre:

Hvis det skal bygges erstatningsflyplass for Kjeller; hvor lang maksimal reisetid kan det da være fra Oslo sentrum med bil?

Velg...

Hvis det skal bygges erstatningsflyplass for Kjeller; hvor lang maksimal reisetid kan det da være fra Oslo sentrum med kollektivtrafikk?

Velg...

Hvor bør en erstatningsflyplass for Kjeller ligge? (Kvadranter med Oslo som utgangspunkt)

Velg...

Jeg kan bidra KAS med følgende hjelp i denne prosessen

Planlegger, Ingeniørkompetanse ulike fag

Jurist, Offentlig saksbehandling

Økonom, Økonomistyring/Budsjettarbeid

Ytterligere kommentarer

Klubb

Navn

Epost

Adresse  
Din alder  
Telefon

Send skjema til KAS!

Start på nytt!

## **Brukereundersøkelsen**

Spørreundersøkelsen ble gjennomført av Kjeller Aero Senter(KAS) Mars-April 2005. Den gir et bilde av hvilke synspunkter brukerne og miljøet har til konsekvenser av evt. nedleggelse av Kjeller. Sammenstillingen er utarbeidet på bakgrunn av innkomne svar fra 200 brukere tilknyttet Kjellermiljøet.

### **1 Brukerne:**

Miljøet på Kjeller representerer et mangfold i alder og yrkesbakgrunn, og reflekterer samfunnet forøvrig.

Interessen for flyging og Luftfart er et resultat av flygingens natur som allment spennende fritidsinteresse, idrett og mange yrkesmuligheter. I mange år har bla. småflymiljøet og aktivitetene i NLF/NAK vært en av de viktigste rekrutteringskildene for vårt Luftforsvar og flyselskaper.

Med sin tilknytning til Luftforsvares flytekniske verksteder og flykompetanse er Kjellermiljøet unikt på grunn av faglig flyteknisk og administrativ bredde som har tilfalt klubbene gjennom fagpersoner med årelange rutiner på teknisk standard, flysikkerhet og operative forhold.

Brukerne på Kjeller har derfor i en årrekke hatt dette som en kvalitet og en styrke i sitt arbeid og rekruttering i miljøet. Miljøet er derfor unikt og har i dag mange års positiv statistikk å vise til både for operativ flysikkerhet og høy teknisk standard. GAP(Good Aviation Practice) starter ikke i luften, men grunnlaget legges i miljøet og på flyplassen.

Brukerundersøkelsen har avklart følgende:

- Brukernes alder er fra 15-71 år. 40 år i gjennomsnitt.
- Antall år som hver bruker av Kjeller/Fornebu: 1-50 år. 10 i gjennomsnitt.
- 90 % har flysertifikat, 10 % er elever
  - PPL 92 %, (Private pilots licence)
  - CPL 6 % (Commercial pilots licence)
  - ATPL 2 % (...)
- Bruker fly til
  - Lokalturer 58 %
  - Privatreiser 34 %
  - Arbeidsreiser 8%
- 30 % er eier av eller er medeier i fly stasjonert på Kjeller.

## **2 Aktiviteter og behov:**

Aktiviteten på Kjeller omfatter i hovedsak skoleflyging og privatflyging på bred basis i regi av Nedre Romerike Flyklubb og Oslo Flyklubb. Klubbene er organisert gjennom Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb og er tilsluttet Idrettsforbundet. Et vesentlig antall entusiaster, privatpersoner og andelslag, flyr i sine klubber eller på egenhånd. De benytter sine fly til turer og reiser i inn og utland, flyr akrobatikk og presisjonsflyging, bistår søk og redning, flyr skogbrann-vakter, og holder liv i historiske fly og miljøet rundt disse.

Kjeller er i så måte i en særstilling også gjennom Kjeller Flyhistoriske Forening og Veteranflygruppen i Nedre Romerike Flyklubb. Disse tar vare på kulturarven på Norges første flyplass og en av våre to flyfabrikker, gjennom bygging og flyging med historiske fly. Årlige flydager overstrømmes av tusener gamle og unge som gjerne vil ta del i dette sammen med entusiastene.

## **3 Statistikk:**

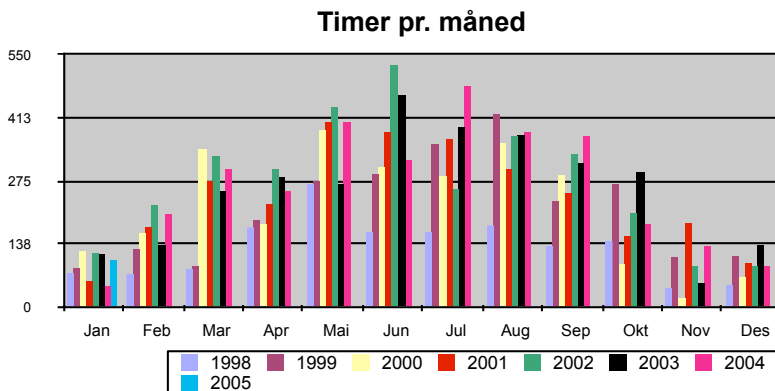
I flere år har en registrert aktiviteten på Kjeller. Dette med bakgrunn av dokumentasjonsbehov av virkelig aktivitet og ønsket om regulering av aktiviteten både i forhold til Skedsmo Kommune og FLO Luft/Luffforsvaret, som følge av støy og miljøbegrensninger i nærmiljøet og konsesjonen av 19.12.03. Aktiviteten reguleres i dag av egen driftsavtale mellom KAS og FLO(Luft).

**På grunn av restriksjoner i denne avtalen kan bla. ikke landingstrening i dag foregå på Kjeller. Dette er likevel en av de vesentligste elementer ved all skole og egentrening.**

**En er da avhengig av at slik trening foretas på flyplasser som Rygge, Eggemoen, Rakkestad eller Jarlsberg i den grad dette er mulig til enhver tid på disse stedene.**

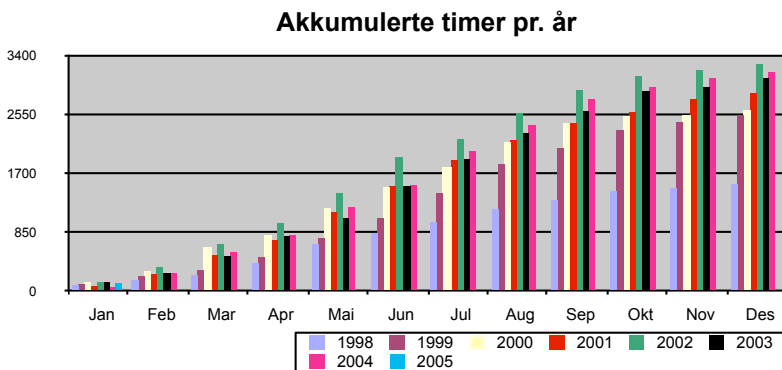
Da de nærmeste alternativene til treningsplasser ligger vel ca.30min. i flytid unna Kjeller, bidrar dette ofte til begrenset mulighet da vær og klima ved andre plasser ofte kan sette begrensninger. Tilsvarende kan disse plassene også være regulert gjennom sine avtaler. Dette betyr bla. at de nødvendige 5 landinger som er lovbestemt innen siste 3 måneder for å kunne medføre passasjerer i luftfartøy, kan skape problemer for utøvelsen spesielt i vinterhalvåret.

Ut i fra et sikkerhetsmessig standpunkt burde derfor både egentrening og skoling primært kunne foregå ved stamflyplasser og i klubbmiljøet. Kravene til sikkerhet og operasjoner burde derfor harmonere med de muligheter som faktisk gis for dette.



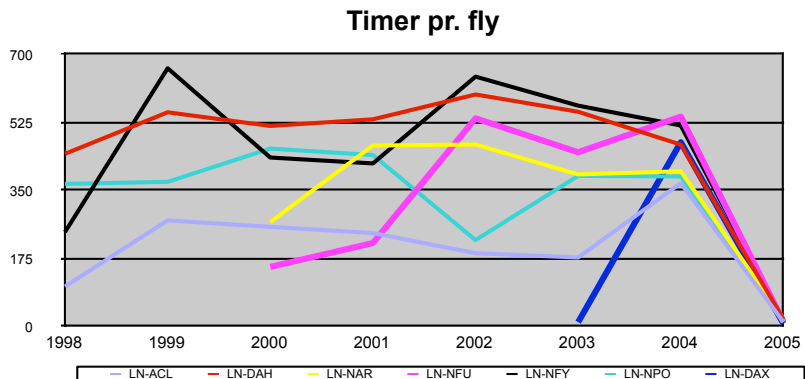
Tabell 1, Aktivitet månedlig siden 1998, Kilde KAS

Som en ser av Tabell 1, varierer aktiviteten vesentlig over året med høydepunkt i sommermånedene. Dette skyldes typen flygning det her hovedsakelig er snakk om, flyging etter VFR regler (Visual Flight Rules) og at flyging som dette primært skjer på dagtid. Vær og klimaendringer over året påvirker også aktiviteten, spesielt om vinteren, da aktiviteten blir lavere.



Tabell 2, Akkumulerte timer pr. år siden 1998, Kilde KAS

I Tabell 2 fremgår aktiviteten totalt sett pr. år siden 1998. Av dette kan man tydelig se at aktiviteten etter flyttingen fra Fornebu har tatt seg opp og at aktiviteten hadde en positiv utvikling til 2002. Etter dette har aktiviteten avtatt noe en periode bla. som følge av restriksjoner på Kjeller. Tendensen er nå igjen stigende, etter iverksetting av driftsavtalen med FLO (Luft)



Tabell 3, Timer pr.fly siden 1998, Kilde KAS

Tabell 3 gjengir aktivitet i timer pr. fly. Disse flyene representerer skoleflyene på Kjeller og er klubbenes mest aktive fly til skoling og til bruk for medlemmene.

Variasjonen enkeltvis kan skyldes vær, klimamessige forhold og vedlikeholdsintervaller og variasjoner i det enkelte skoleprogrammet.

**På Kjeller omfatter fremleieavtalen av 28.03.03 med FLO, samt driftshåndboken av 07.09.03 området og aktiviteter ved småflyhavna. Aktiviteten styres derav gjennom:**

- Fly på som opererer på plassen må ha oppholdstillatelse fra FLO/KAS. Antall fly reguleres ihht. avtaler til enhver tid.
- Antall bevegelser er fastlagt til 16000 årlig.
- Landingstrening er forbudt.
- Besøkende fly må søke skriftlig om såkalt PPR(Prior Permission Required)for å besøke plassen.
- Flystørrelse begrenses av Luftfartstilsynet etter gjeldende godkjenning for plassen.

Dette medfører et byråkratisk og tungvint system som ikke ivaretar brukeres behov og sikkerhet på en tilfredstillende måte, særlig når Eggemoen og Rygge heller ikke er operative uten begrensninger.

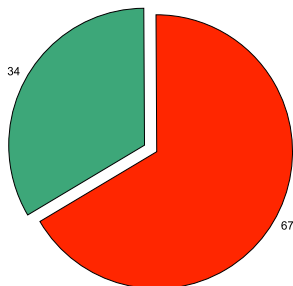
Håndtert på hvert sitt sted uten overordnet strategi eller erstatninger og sammenheng kan ikke Fornebuvedtaket oppfylles.

#### 4 Konsekvenser

I brukerundersøkelsen har en søkt å klarlegge konsekvensene av en nedleggelse av Kjeller. Dette har mange av brukerne besvart med en

klar formening om at deres aktivitet vil bli umuliggjort ved annen lokalisering. Dette formidles imidlertid ulikt hos brukerne, og spesielt brukere som sogner til Kjeller og bor i nærområdet, finner nedleggelse av Kjeller ødeleggende for sin aktivitet.

”Hvis Kjeller skulle bli nedlagt, vil bare hver tredje kunne bibeholde din flyaktivitet fra en av de andre eksisterende flyplassene i østlandsområdet”

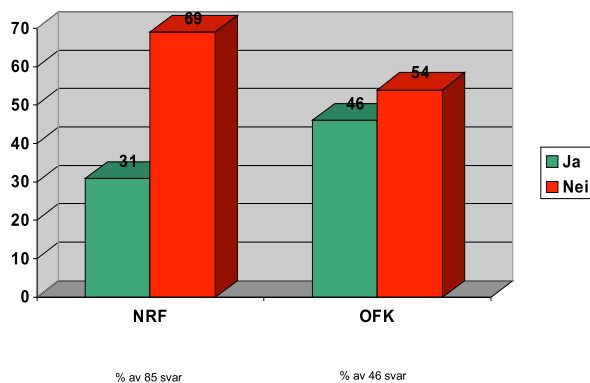


% av 134 svar

Tabell 4, Bibeholde flyaktivitet, holdninger

Tabell 4, Nedre Romerike Flyklubb har med sine mange år ved Kjeller etablert et unikt og godt flymiljø. En finner det derfor vanskelig å forsette aktiviteten annet sted uten å kjenne muligheter for utvikling og graden av varighet på investerte midler og fritid som før.

”Medlemmer av Nedre Romerike Flyklubb er mer negative enn medlemmer av Oslo Flyklubb til fortsatt aktivitet uten Kjeller”



Tabell 5, Bibeholde flyaktivitet, klubbtilhørighet

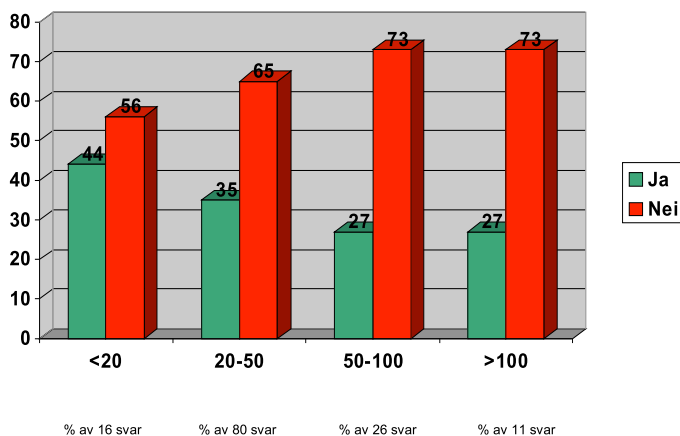
Tabell5, Oslo Flyklubb har etter flytting fra Fornebu gjennomgått en prosess med flytting av aktivitet og medlemsmasse til et nytt miljø.



Dette miljøet er i dag godt innarbeidet på Kjeller og representerer sammen med Nedre Romerike Flyklubb hovedaktørene på plassen.

At medlemmene i Oslo Flyklubb stiller seg mindre negativ til flytting fra Kjeller antas i hovedsak begrunnet i bosetting vest og sørvest av Kjeller. (Se vedlegg tilhørighet.) Andre alternativer som eks. Eggemoen og Jarsberg vil derfor muligens ikke bli like problematisk for disse.

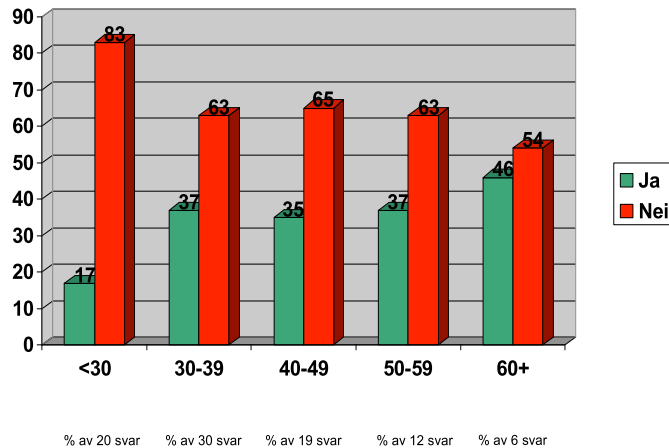
### ”Piloter med høyt aktivitetsnivå er mer negative til en fremtid uten Kjeller”



Tabell 6, Piloter med høyt aktivitetsnivå ut i fra flytimer

Tabell6, Piloter med høyt aktivitetsnivå er klart mer negativ til en fremtid uten Kjeller. Dette kan skyldes at mange av de mest aktive har nedlagt vesentlige summer både for fly og utstyr, samt også nylig har investert midler og egeninnsats i midlertidige hangarer og anlegg for disse på Kjeller uten å kjenne til framtidige planer og løsninger. Mange vil også se det som naturlig at investeringene er plassert i stabil aktivitet og drift slik at man slipper å investere på ny et annet sted. De tyngste brukerne representerer ikke minst hovedtyngden av opparbeidet kompetanse og tradisjoner på stedet.

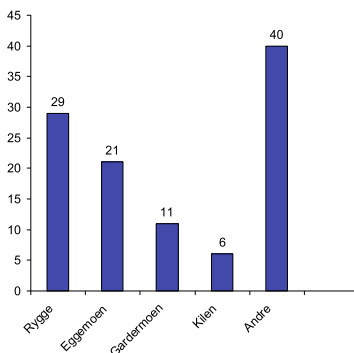
## ”De yngste er mest bekymret for en fremtid uten Kjeller flyplass”



Tabell 7, Piloter med høyt aktivitetsnivå ut i fra alder

Tabell7, De yngste i miljøet er mest bekymret over fremtiden uten en flyplass. Dette skyldes bla. usikkerhet i tilgjengelighet for utøvelse av interesser man i dag investerer mye tid og penger i. Det ønskes også forutsigbarhet i starten på en evt. utdanning og yrkesvalg. Tilgjengelighet og avstanden til flyplassen er derfor også viktige faktorer for rekruttering av yngre i miljøet.

”Rygge er det mest aktuelle alternativet for de som vil kunne fortsette sin flyaktivitet dersom Kjeller skulle bli nedlagt”



% av 48 svar

Tabell 8, Alternativer

Tabell 8, Kolonnene angir % svarandel på alternativer. I brukerundersøkelsen er Rygge det alternativet som er mest aktuelt for ca.1/3 av brukerne som er igjen, dersom Kjeller skulle bli nedlagt. Eggemoen er på samme måte aktuelt for ca. 1/5 av brukerne.

I kolonnen "andre" ligger ønsker om alternativløsninger for Kjellers aktiviteter og er med ca.40% den største brukergruppen.

Ut i fra type aktivitet vil Gardermoen være aktuell for instrumenterte fly (IFR). Kilen ved gamle Fornebu var mest aktuell for et svært begrenset antall sjøfly og amfibiefly. Dette reflekteres også for disse brukerne i de prosentall som angitt.

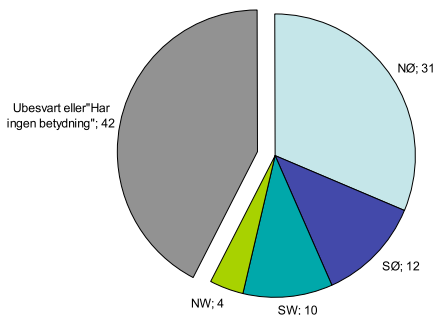
Brukerne på Kjeller omfatter idag også helikoptre. Det vil derfor være naturlig at disse også omfattes i løsningsalternativene.

## 5 Lokalisering:

Brukerundersøkelsen stiller spørsmål vedrørende lokalisering i forhold til hvilken kvadrant en erstatningsflyplass evt. bør ligge.

Det overveiende flertall, 42%, mener dette ikke er av vesentlig betydning, så lenge reiseavstanden er akseptabel. 31% har imidlertid en klar formening om lokalisering. Dette samsvarer bra med hvordan Kjellermiljøet oppfatter det å miste Kjeller og hva dette vil ha å si for aktiviteten.

**”Bare vel halvparten av gjort seg opp en mening om hvor en eventuell erstatningsflyplass bør ligge”**

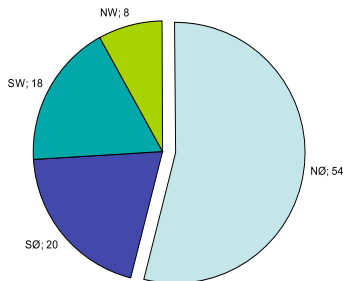


% av 137 svar

Tabell 9, Lokalisering 1

Tabell 9, Vel halvparten har en mening om hvor erstatningsflyplassen bør ligge. Figuren viser angivelse av kvadranter foretrukket rundt Oslo.

**”Flertallet av dem som har gjort seg opp en mening om hvor en eventuell erstatningsflyplass bør ligge, vil ha den nordøst for Oslo”**



% av 79 svar

Tabell 10, Lokalisering 2

Tabell 10, Erstatningsflyplassen bør ligge NØ av Oslo. Dette vil kunne være akseptabelt for 54% av miljøet.

Dersom 42%, (som ikke har svart på foretrukket alternativ plass i Tabell 9), mener dette ikke er av vesentlig betydning eller kunne akseptere NØ som lokalisering, er det  $31+42=73\%$  for en NØ lokalisering. Dette antas derfor ha noe betydning i fremtidig valg av løsning ved evt. nedleggelse av Kjeller.

Forventet reiseavstand til en erstatningsflyplass  
fra Oslo er ca 45 minutter

	Minste	Høyeste	Snitt	
Bil	30 min	90 min	38 min	% av 129 svar % av 120 svar
Kollektivt	30 min	120 min	52 min	

Tabell 11, Reiseavstand

### Tabell 11

Brukerundersøkelsen har etterspurt holdninger og forventninger til reiseavstander og reisetid. Ut i fra dette bør forventet reiseavstand til en erstatningsflyplass for Kjeller være maks. 45 minutter fra brukernes hjemsteder.

Alternativer som erstatning for Kjeller bør derfor primært lokaliseres nord/øst for Kjeller. Reiseavstander vil likevel måtte veies opp mot andre kvaliteter og tilgjengelighet til flyplasser generelt.

## 6 Oppsummering:

- To av tre vil ikke kunne opprettholde sin flyaktivitet ved en av de eksisterende flyplassene i Østlandsområdet dersom Kjeller blir nedlagt.
- Flygere med stor aktivitet forventer i mindre grad enn flygere med lavt aktivitetsnivå at det er mulig å opprettholde sin flyaktivitet. Yngre flygere er mest usikre på en fremtid uten Kjeller.
- Medlemmer av Nedre Romerike Flyklubb er mer negative til alternativer enn medlemmer av Oslo Flyklubb.
- En stor andel har ikke gjort seg opp noen formening om hvor en eventuell erstatningsflyplass bør etableres, men det bør ikke være mer enn 45 minutter reisetid for det vesentligste av brukerne.
- Den gjennomsnittlige brukeren av Kjeller i dag er 40 år med privatflysertifikat, har brukt Kjeller/Fornebu i 10 år, står for 50-100 flybevegelser årlig og fordeler sin aktivitet på 58 % lokalturer, 34 % privatreiser og 8 % arbeidsreiser.

## 7 Konklusjon

- Dersom Kjeller flyplass skulle bli nedlagt, er det nødvendig å bygge en ny erstatningsflyplass i samme geografiske område for å unngå at småflymiljøet i det sentrale Østlandsområdet skal utraderes. En slik flyplass bør ligge innenfor akseptabel reisetid og avstand for hovedtyngden av disse brukere. I tillegg må en sikre tilgang til nærflyplassene med Rygge, Eggemoen, Jarlsberg og Gardermoen.

## Vedlegg 8.4 Luftfartsverkets trafikk tall for GA-trafikk

### 53.500 i 1990

*"All småflytrafikk på Fornebu og Gardermoen (53.500 bevegelser) blir idag styrt ved hjelp av lufttrafikkjeneste. Dersom en ny småflyplass etableres, vil trafikken fortsatt betjenes av lufttrafikkjeneste, men dette vil ikke være tilfelle om trafikken spres på en rekke mindre flyplasser."*<sup>2</sup>

Avsnittet konkluderer med at LV ikke går inn for delt løsning, da eksisterende trafikk må finne andre perifere plasser å operere fra, eller opphøre, og at det er sannsynlig at flere landingsstriper av enkel kvalitet vil oppstå. Ulempene er bl.a sikkerhet.

Dessverre valgte man denne løsningen. Det kan være interessant å følge Havarikommisjonen for sivil luftfart og banes nylig varslede granskning av det nedlagte PAL-prosjektet til Luftfartstilsynet, da den delte løsningen (0-alternativet) indirekte kan ha hatt betydning for sikkerheten, slik Luftfartsverket i 1995 advarte mot.

### 100.000 i 2000

*"I 1990 representerte trafikken med småfly på Gardermoen og Fornebu vel 80.000 bevegelser. Av kapasitetsmessige hensyn kan ikke all denne trafikken legges til en hovedflyplass."*<sup>3</sup>

Videre heter det:

*"RGA-trafikken på Fornebu som må flyttes, besto pr. mars 1991 av 9 selskaper med i alt 46 fly og 4 hangarer. Virksomheten omfattet taxifyging, charterflyging, godsflyging, slippflyging, foto- og reklameflyging, overvåkingsflyging og skoleflyging. I 1990 sto selskapene for ca. 10.000 flybevegelser. Tilsvarende bevegelser på Gardermoen var ca. 2.000.*

*Øvrig GA-virksomhet er privat- og klubbflyging. I 1990 omfattet virksomheten ca. 4.500 bevegelser på Fornebu og ca. 49.000 bevegelser på Gardermoen. På Ski var det 2.000 flybevegelser, på Kjeller ca. 5.000 og på Eggemoen ca. 2.000. Tallene fra Fornebu gir pga. begrensningene der ikke et riktig bilde av det totale behov. Statistikken for denne virksomheten er mangelfull. Tallene over er derfor basert både på Luftfartsverkets statistikk og innspill fra Norsk Aeroklubb (NAK) og Norsk Allmennflyforening (AOPA), som representerer brukerne."*

Først sier man "i dag" 53.500, deretter i 1990 80.000.  
Hva som er rett av disse to vites ikke.

Det sies også:

RGA Fornebu	10.000
+ RGA Gardermoen	2.000
+ GA Fornebu	4.500
+ GA Gardermoen	49.000
=	<u>65.500</u>

Dette tallet kan også leses slik:

Sum bevegelser	65.500
- RGA Fornebu	10.000
- RGA Gardermoen	2.000
=	<u>53.500</u>

<sup>2</sup> "Småflyplass for Oslo-området på Eggemoen" av 17. nov 1995, melding etter Plan-og bygningslovens kap. VII-a, pkt 3.1 0-alternativet, s. 13.

<sup>3</sup> "Småflyplass på Eggemoen" utgitt av LV antatt 1992 (udatert kopi), s. 1 innledning og bakgrunn, tredje avsnitt.

Tar vi det laveste tallet.

GA Fornebu og Gardermoen	53.500
+ RGA Fornebu og Gardermoen	12.000
+ bevegelser Ski	2.000
+ bevegelser Kjeller	5.000
+ bevegelser Eggemoen	<u>2.000</u>
=	<u>74.500</u>

Altså sum all GA-trafikk i Oslo-området i 1990, med begrenset kapasitet på Fornebu, og antatt større totalt behov.

Videre, om prognosene fremover:

*"Luftfartsverket har derfor lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig veksttakt på 2,5 - 3,5 prosent for perioden fram til år 2000. Dette betyr at trafikken ved årtusenskiftet kan være opp mot 100.000"<sup>4</sup>*

Som konklusjon på kapasitetsbehovet, gitt at RGA-trafikken får innpass på hovedflyplassen, og denne forutsettes brukt av internasjonal småflytrafikk og norske privatfly i tilbringertransport, gis:

*"Den øvrige småflytrafikken inkludert all skoleflyging må legges til en annen plass, og som grunnlag for dimensjoneringen er lagt til grunn at en slik flyplass vil kunne få 70-80.000 flybevegelser i år 2000."<sup>5</sup>*

Her kan vi bemerke at man tenkte et første byggetrinn som 800-1000 m bane, med lys og AFIS-LTT-tjeneste, men ikke instrumentert, til å dekke dette behovet. Senere skulle denne utvides til 1199 m (og ikke mer) og bli instrumentert for å kunne ta de fleste trafikktypene unntatt ruteflyging, i alle vær- og lysforhold, og for å kunne ta ned flere vanlige tomotors småfly uten vektbegrensninger.

Etter mangelfull utredning konkluderte rapporten<sup>6</sup> med at Eggemoen eller Ski var alternativer. Etter det kom 2 nye rapporter, i 1994 og 1995, samt beslutningen om likevel å satse på delt løsning/0-alternativet<sup>7</sup>

*"Departementet har etter ei samla vurdering ikkje funne å kunne gå vidare med planlegging og bygging av ein ny småflyplass no."*

## Prognosene for 2010: 96-140.000 bevegelser

Vi tar utgangspunkt i de laveste tallene fra 1990.

<u>"GA + RGA"</u>	
Fornebu og Gardermoen	65.500
+ Kjeller	<u>5.000</u>
=	<u>70.500</u>

nå være den direkte trafikken vi må sammenligne med ved bortfall av de tre flyplassene som mulige å operere fra for GA.

2,5 % økning er  $70.500 * 1,025^{(2010-1990)} = 115.500$  i 2010.

3,5 % økning er  $70.500 * 1,035^{(2010-1990)} = 140.000$  i 2010.

### Kun "GA"

Tar vi bort "RGA-trafikken", har vi:

---

<sup>4</sup> Luftfartsverkets rapport fra 1992, s. 2.

<sup>5</sup> Luftfartsverkets rapport fra 1992, s. 2.

<sup>6</sup> "Småflyplass på Eggemoen" utgitt av Luftfartsverket antatt 1992 (udatert kopi).

<sup>7</sup> St. meld nr. 38 (1996-97) Norsk Luftfartsplan 1998-2007, avsnitt 7.2 Småflyplass for Oslo-området.



	Fornebu	4.500
+ Gardermoen		49.000
+ Kjeller		<u>5.000</u>
=		<u><b>58.500</b></u>

2,5 % økning er  $58.500 * 1,025^{(2010-1990)} =$  **96.000** i 2010.  
3,5 % økning er  $58.500 * 1,035^{(2010-1990)} =$  **116.500** i 2010.

Alle tall her er basert på det tidligere Luftfartsverkets egne tall. Selv med en mer beskjeden utvikling lagt til grunn, og år med motgang, står det klart at det alt før en mulig nedleggelse av Kjeller er vesentlig underkapasitet i infrastrukturen hva angår flyplasser for GA-virksomhet i Oslo-området.

*Oslo, 7. februar 2005*  
*Kilde: Knut Olaf Sunde*

## Vedlegg

## 8.5 Geografisk Tilhørighet(Kilde NLF/NAK)

Medlemmer i Nedre Romerike Flyklubb og Oslo Flyveklubb pr. 05.12.05

Nedre Romerike Flyklubb	505		
Oslo Flyveklubb	281		
	<b>786</b>		
- Dobbelmedlemskap	57		
	<b>729</b>		
<b>Bosted:</b>	<b>Postnr.</b>	<b>Ant.medl.</b>	<b>%</b>
Oslo sentrum	0100	25	3,4
Oslo vest - Frogner/Skøyen/Bygdøy	0200	38	5,2
Oslo vest - Majorstuen/Blindern	0300	42	5,8
Oslo nord - Bjølsen/Grefsen/Nydalen	0400	36	4,9
Oslo øst - Grunerløkka/Økern/Årvoll	0500	29	4,0
Oslo øst - Etterstad/Bryn/Manglerud/Bøler	0600	44	6,0
Oslo vest - Røa/Holmekolen	0700	28	3,8
Oslo nord - Ullevål/Brekke/Kringsjå	0800	11	1,5
Oslo øst - Kalbakken/Grorud/Stovner	0900	19	2,6
Oslo øst - Lindeberg/Høybråten/Ellingsrud	1000	14	1,9
Oslo syd - Bekkelaget/Nordstrand	1100	25	3,4
Oslo syd - Holmlia/Hauketo	1200	12	1,6
<b>Oslo - totalt</b>		<b>323</b>	<b>44,3</b>
Akershus vest - Asker og Bærum	1300	79	10,8
Akershus syd - Follo - Opegård/Ski/Ås/Nesodden/Frogn	1400	23	3,2
Akershus øst - Lørenskog/Nittedal/Hakadal	1400	41	5,6
Akershus øst - Enebakk/Fetsund/Sørums	1900	28	3,8
Akershus øst - Skedsmo/Rælingen/Gjerdrum	2000	97	13,3
Akershus nord - Nannestad/Ullensaker/Eidsvoll	2030	25	3,4
Akershus øst - Nes/Årnes	2100	5	0,7
Akershus - totalt		<b>298</b>	<b>40,9</b>
Østfold (inkl Vestby)	1500	16	2,2
Hedmark	2200	12	1,6
Oppland	2600	11	1,5
Buskerud (vesentlig Hurum/Slemmestad/Røyken)	3000/3300	31	4,3
Vestfold	3100	3	0,4
Telemark	3800	1	0,1
Vestlandet	4000	12	1,6
Trøndelag	7000	6	0,8
Nord Norge	8000	6	0,8
Utlandet		10	1,4
<b>Utenfor Oslo og Akershus</b>		<b>108</b>	<b>14,8</b>
<b>Totalt antall i begge klubbene</b>		<b>729</b>	
<b>Totalt i Oslo og Akershus</b>		<b>621</b>	
Oslo vest, Akershus vest og Buskerud		218	29,9
Oslo sentrum/nord/øst og Akershus øst		349	47,9
Oslo syd og Akershus syd		60	8,2
Akershus nord		25	3,4
Utenfor området (har andre alternativer)		77	10,6
		<b>729</b>	