

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 28.03.2019
Vår referanse: 19/03115-4

Bestilling til Luftfartstilsynet - vurdering av Oslo Economics rapport om permanent løsning for småflyaktiviteten i Østlandsområdet

1. Oppdraget

Luftfartstilsynet mottok fredag 8. februar en bestilling pr epost fra Samferdselsdepartementet. E-posten hadde tittelen «Bestilling til Luftfartstilsynet - vurdering av Oslo Economics rapport om permanent løsning for småflyaktiviteten i Østlandsområdet». Oppdraget lyder:

Samferdselsdepartementet bestilte i fjor en utredning om ulike alternativer for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Østlandsområdet. I desember 2018 avleverte Oslo Economics sin rapport til oss.

Rapporten slår fast at en permanent løsning for småflyaktiviteten i Østlandsområdet kan oppnås både med konsentrert innsats mot én flyplass og med spredt innsats mot flere flyplasser. Med en høy vektning av brukernytten anbefales det i rapporten at det tilrettelegges for småflyaktivitet på Eggemoen ved Hønefoss. Dersom brukernytten tillegges mindre vekt, anbefales det i rapporten en løsning der innsatsen spres over flyplassene Jarlsberg, Rakkestad og Rygge. En helt ny flyplass for småfly anbefales ikke.

Rapporten er en direkte oppfølging av strategien for småflyvirksomheten i Norge, som regjeringen la fram i 2017. Der ble det slått fast at mange flyklubber og allmennflyvere opplever tilgangen til landingsplasser for norsk småflyaktivitet som utfordrende, og særlig i Østlandsområdet som følge av at den sivile aktiviteten ved Rygge flyplass er avviklet og Kjeller flyplass er planlagt avviklet.

Samferdselsdepartementet gjennomgår nå rapporten, og vurderer tiltakene som foreslås. For å sikre et tilstrekkelig godt beslutningsgrunnlag ber vi om et møte med Luftfartstilsynet. Vi ønsker å få belyst tilsynets vurdering av rapporten, herunder både de faktiske forhold som er lagt til grunn, samt vurdering av analysene som Oslo Economics har gjort. Vi ber tilsynet særlig vurdere følgende:

- I hvor stor grad kan luftfartsmyndighetene legge til rette for de skisserte utviklingstrekkene og mulighetene som beskrives i rapporten for flyplassene Rygge, Rakkestad, Jarlsberg og Eggemoen?*
- Er det vilkår knyttet til eksisterende konsesjoner ved de nevnte flyplassene som kan være til hinder for at GA-trafikken fra Kjeller overføres til disse flyplassene?*

- *Er det forhold ved de nevnte flyplassene (terreng, rullebane etc) som fra et flysikkerhetsperspektiv bør tillegges særlig vekt før permanent løsning velges?*
- *Hvilke flysikkerhetsmessige konsekvenser er det knyttet til de tre alternativene til permanent løsning som foreslås i rapporten (konsentrasjonsløsningene ved Eggemoen og Krokstad, samt spredningsalternativet Jarlsberg, Rygge, Rakkestad (JRR))?*

14. februar avholdt Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet et videomøte hvor det ble avtalt at Luftfartstilsynet skulle utarbeide et skriftlig innspill til rapporten. Innspillet skulle basere seg på Luftfartstilsynets faglige vurdering.

2. Forholdet mellom utredningsrapporten og Luftfartstilsynets innspill til Samferdselsdepartementet

Luftfartstilsynets innspill seg konsentrerer seg, i tråd med forutsetningen i rapporten og i oppdraget fra Samferdselsdepartementet, om Eggemoen, Jarlsberg, Rakkestad og Rygge (Eggemoen- og JRR-alternativene). Vi registrerer at rapporten for utredningens del har gått ut fra en situasjon hvor flyplassene på Kjeller, Hamar og Hokksund legges ned. Vi viser for så vidt til vårt innspill til kommuneplan for Skedsmo fra 2014 (vedlegg 1). Som nevnt i innspillet til kommunen (pkt. 4 b), kan en nedleggelse av Kjeller ha midlertidige negative konsekvenser.

Innspillet fra Luftfartstilsynet er, utover en vurdering av flysikkerhetsmessige konsekvenser, ment å være supplerende i forhold til rapporten. Vi tar sikte på at innspillet skal være et underlag for Samferdselsdepartementets vurdering. Innspillet inneholder delvis en kommentar til enkelte av kriteriene som er lagt til grunn for å vurdere og rangere konsentrasjons- og spredningsalternativene, og delvis utdypende vurderinger som etter vår mening er relevante. Vi har imidlertid ikke gjort en egen vurdering av hensiktsmessigheten av de ulike alternativene, eller hvilke hensyn som bør veie tyngst for avgjørelsen.

Vurderingen av flysikkerhetsmessige konsekvenser følger i punkt 3 under.

I utredningsrapporten er man delvis inne på momenter som gjelder brukernytte sett fra et mer rendyrket luftfartsperspektiv, uten at disse nødvendigvis er sett i sammenheng. Brukernyttebegrepet i utredningsrapporten bygger på en vurdering av reisetid med bil og kollektivtransport, samt en vurdering av kvalitet og kapasitet på plassene, se rapportens kapittel 5.1 flg. I kapittel 4 i rapporten er man bl.a. inne på fysiske begrensninger som et kriterium for å vurdere hvilke av flyplassene som kan være egnet til en konsentrasjonsløsning.

Etter vår mening bør et operativt perspektiv (pilotperspektiv) være sentralt i vurderingen av brukernytte. En nærmere operativ vurdering følger derfor i punkt 4 under.

En redegjørelse for dagens konsesjoner ved flyplassene og behovet for endringer gjøres under punkt 5. Spørsmålet er i denne sammenhengen om det er vilkår ved de nevnte flyplassene som kan være til hinder for at GA-trafikken fra Kjeller overføres til disse flyplassene.

I punkt 6 er det tatt inn enkelte avsluttende merknader, herunder i hvilken grad luftfartsmyndighetene kan legge til rette for utviklingstrekkene som er skissert i rapporten.

3. Flysikkerhetsmessige konsekvenser av betydning for valg av permanent løsning

Luftfartstilsynet har i vurderingen av flysikkerhet sett nærmere på to forhold:

Flyplassene har i dag for det første en godkjenning i medhold av luftfartsloven § 7-11 og nærmere forskrifter om utforming og drift av små flyplasser. Godkjenningen gjelder vurderinger av utforming av infrastrukturen på flyplassen og hindersituasjonen i umiddelbar nærhet, samt av bakketjenester rettet mot drift av plassene. Tre av de aktuelle flyplassene har per i dag teknisk og operativ godkjenning uten avvik. Rygge har ikke slik godkjenning.

Luftrommet over og rundt flyplassene er for det andre organisert i medhold av luftfartsloven § 9-1 og forskrift om luftromsorganisering (publisert som BSL G 4-1). Flyplassene på Østland-området er per i dag delvis i og delvis utenfor kontrollert luftrom. Som et generelt utgangspunkt kan det å spre trafikken redusere risikoen for begrensninger i trafikk og operasjoner. Dette kan igjen ha betydning for brukernytten for småflygerne. Luftfartstilsynet kan imidlertid ikke se at luftromsorganiseringen i et flysikkerhetsmessig perspektiv gir avgjørende føringer for valget av konsept.

For øvrig kan ikke Luftfartstilsynet til se det finnes flysikkerhetsmessige forhold av betydning som bør fremheves. Vår vurdering er at hensynet til flysikkerhet ikke legger bestemte føringer for valget av alternativ. De ulike alternativene kan realiseres innenfor flysikkerhetsmessige trygge rammer. Dette er også forutsetningen i utredningsrapporten.

4. Brukernytte sett fra luften

I dette punktet går Luftfartstilsynet inn på en vurdering på momenter av betydning for hvor egnet de ulike alternativene er til å være del av en permanent løsning for småflytrafikken på Østlandet sett fra et operativt ståsted. Dette gjøres ved å oppstille kriterier for en ideell småflyplass (punkt 4.1), som de ulike flyplassene så vurderes opp mot (fra punkt 4.2). I punkt 4.6 er det dessuten tatt inn en vurdering opp mot flyplasser som ikke er fremhevet i utredningsrapporten.

I lys av den tiden vi har hatt tilgjengelig, har vi i hovedsak ikke kunnet ta utgangspunkt i en revisjon og inspeksjon av forholdene. Opplysningene som er gjengitt er så langt som mulig forelagt operatører ved de ulike flyplassene, men dette gjelder ikke alle opplysningene. Opplysninger som ikke er kvalitetssikret, er synliggjort.

4.1. Idealflyplassen fra et operativt ståsted

Med idealflyplass mener vi en flyplass som i høy grad kan sikre trygge operasjoner med mindre luftfartøy som flys etter visuelle og instrument flygeregler. Flyplassen må ha høy grad av tilgjengelighet både for avgang og landing i tillegg til treningsflyging. Operasjonene ved flyplassen utgjør i liten grad risiko for tredjepart.

1)	Rullebanelengde	minimum 1200 meter
2)	Rullebanebredde	minimum 18 meter
3)	Rullebaneflater	gress og asfalt
4)	Belysning	Rullebane, taxebaner og oppstillingsplass
5)	Maks startvekt	12500 kg
6)	Parkering/hangar	150 plasser
7)	Flybevegelser	Inntil 20000
8)	Brann og redning	Dimensjonert private operasjoner
9)	Flybevegelser	VFR/IFR (dag og natt)

10)	Inn og utflygingssektorer	Fri for hindringer og lav grad av bebyggelse i nærområdet av flyplassen.
11)	Luftromsklasse	G (med RMZ/TMZ – avhengig av operasjoner).
12)	Drivstoff	100 LL, 91 UL, MOGAS (med lavt eller intet etanolinnhold), JET A1 og strømtilgang dimensjonert for lading av luftfartøy.

Fysisk plass

Flyplassen bør ha tilstrekkelig plass til bygningsmasse for hangarer, tekniske tjenester, skolefasiliteter, lagring- og klubblokaler. Dette kan omfatte verksted, drivstoffanlegg/energi, oppstillingsplasser, lagring av bakkeutstyr, beredskap og redning. Det er helt klart best om flyplassen har kapasitet til å samle flymiljøet på en plass

Fasiliteter

Dette innebærer primær infrastruktur som tilgang til strøm og vann. I tillegg omfatter fasiliteter drivstoffanlegg/energianlegg, skolefasiliteter, sosiale samlingslokaler, egnet tilgang for publikum, hangarer og verksteder.

Forhold til annen trafikk

Det er en fordel dersom flyplassen primært benyttes til flyging som foregår i tråd med visuelle flygeregler og med luftfartøy som opererer innenfor samme hastighetsregime. Det kan hevdes at flyplassen optimalt bør adskilles fra rutetrafikk for å unngå prioriteringsspørsmål. Flyplassen bør i perioder ha mulighet til å kunne arrangere for eksempel flygeoppvisninger og konkurranser uten å komme i konflikt med annen trafikk eller betydelige luftromsbegrensninger.

Transitt-tid

Flyplassen bør ha så kort transitt-tid til egnede treningsområder som mulig. Dette vil si tiden et luftfartøy benytter fram og tilbake til treningsområdet. Slike treningsområder bør primært ligge i ukontrollert luftrom¹ eller innenfor definerte luftromsbokser for slik flyging. Vanlig skoleflyging trenger optimalt sett minimum en vertikal høyde på 4000 fot. Dersom det skal foregå opplæring til akroflyging bør treningsområdet minimum ha en vertikal utstrekning på 6000 fot. Alle manøvreringsøvelser utføres minimum over 2000 fot, men dette er avhengig av type luftfartøy som benyttes til trening. Først og fremst fordi dette gir gode marginer i tilfelle eleven gjør feil, men flyging i høyden fører til mindre støybelastning for de som befinner seg på bakken.

Rullebane, taksebaner og oppstillingsplass

Rullebane med både hard og myk overflate bør være tilgjengelig. Optimalt bør rullebanen være horisontalt avrettet og utrustet med belysning. Rullebanen bør minimum ha en lengde på 1200 meter som er 18 meter bred for å kunne benyttes på en sikker måte av luftfartøy opp til 12500 kg.

Normalt er harde overflater mest gunstig for den norske småflyparken. Det er likevel viktig å merke seg at en del av miljøet opererer veteranfly og luftfartøy med halehjul som optimalt sett bør opereres fra myke flater som gress eller grus. Slike myke rullebaner kan, når de er snødekket, bli benyttet av luftfartøy som har påmontert ski.

Taksebaner er tilbringerveiene mellom oppstillingsplass og rullebane. Disse er viktig for å sikre at rullebanen er mest mulig tilgjengelig ved høyere trafikkbelastning. Uten disse tilbringerveiene er luftfartøyene oftest avhengig av å benytte rullebanen for å komme til startposisjon eller for å

¹ Flygetrening trenger i utgangspunktet ikke å foregå i kontrollert luftrom og belaster slike tjenester unødvendig. I tilfelle luftrommet har høy trafikkbelastning kan trafikkinformasjons tjenester være gunstig.

forlate rullebanen etter landing. Dette tar tid og reduserer rullebanens kapasitet. Dette utgjør også en økt risiko siden eksponeringstiden hvor luftfartøy befinner seg på rullebanen før avgang og etter landing øker betydelig.

Oppstillingsplassene bør ha faste flater med tydelig merket parkeringer. Dette området bør også være opplyst dersom flyplassen skal benyttes om natten.

Skjermet mot naturkatastrofer

Området bør være skjermet for naturkatastrofer som flom, jordras og ekstremvær.

Meteorologiske forhold

Herskende vindretning bør være mest mulig langs rullebanen. Vinden bør være så laminær som mulig. Værforholdene bør være forutsigbare og stabile.

Fysiske hindringer

Flyplassen bør i så liten grad som mulig ha hindringer i inn- og utflygingssektorene slik at eventuelle nødlandinger kan utføres uten fatale skader. Eventuelle fysiske hindringer i nærheten av flyplassen må ikke ha slik utforming at de skaper urolig vindforhold i inn- og utflygingssektoren, og under operasjoner på rullebanen.

Topografi

Ideelt bør topografien rundt flyplassen være så lav som mulig. Dette gir høyest mulig vertikal distanse mellom bakken/vannet og kontrollert luftrom. Lav og flat topografi i nærheten av en flyplass er gunstig i tilfelle man må nødlande og rullebanen ikke er innenfor rekkevidde. Slik topografi fører normalt også til mindre turbulens sammenlignet med varierende og høy topografi. Vannflater som sjøer og fjorder kan på en side være aktuelle områder for nødlanding. Om vinteren fryser gjerne ferskvann til med bærekraftig is og er derfor egnet for nødlanding uten å utsette tredjepart for fare. På den andre siden er åpen vann ikke spesielt gunstig for nødlanding siden det gjerne forutsetter at alle om bord har nødvendig flyteutstyr, er svømmedyktig og bevisst etter en nødlanding. Om vinteren er det svært farlig å lande på vann på grunn av lav vanntemperatur.

Risiko for tredjepart

Flyplassen bør i så liten grad som mulig representere en risiko for tredjepart.

4.2. Vurdering av Hønefoss flyplass, Eggemoen

Fysisk plass

Luftfartstilsynet har ikke sjekket reguleringsplaner for området eller grunneiers planer for utbygging av flyplassen. Basert på informasjon fra kart og flyfoto har plassen fysiske mål og ledige arealer som er egnet for utbygging av nødvendig infrastruktur og bygningsmasse.

Vi har hatt møte med grunneier, som bekrefter at arealer ikke er noe problem. Grunneier stiller seg positiv til å inngå forhandlinger om et GA-senter.



Fasiliteter

Flyplassen har all primær infrastruktur på plass allerede. Flyplassen har imidlertid pr. i dag ikke utbygde arealer for de hangarlokale, oppstillingsplassene, klubb- og skolelokale og tilpasset beredskap som er nødvendig dersom flyplassen skal overta aktiviteten på Kjeller. Tekniske tjenester i form av et flyverksted og et mindre drivstoffanlegg finnes allerede ved flyplassen. Fra et rent operativt synspunkt er plassens fysiske mål godt egnet for allmennflyging.

Forhold til annen trafikk

Per i dag har Eggemoen flyplass lite trafikk, om lag 3.000 bevegelser pr år med en konsesjon på 15.200 bevegelser. Dette kan likevel endre seg i fremtiden avhengig av grunneiers planer for området. Så langt Luftfartstilsynet kjenner til, omfatter dagens trafikk primært lokale privateide luftfartøy som har tilhold ved plassen eller skal benytte seg av tekniske tjenester. Det finnes en lokal flyklubb på plassen. Det foregår til en viss grad testing av bemannet og ubemannet luftfartøy. Med dagens trafikksammensetning og omfang kan dette rent operativt trolig tåle en relativt høy økning av trafikkgrunnlaget uten at det oppstår prioriteringskonflikter, eller overskridelser av trafikkallet i dagens konsesjon.

Transitt-tid

Flyplassen ligger vest av Gardermoen, og med dagens luftromsstruktur finnes det ukontrollert luftrom vest av Eggemoen. Hønefoss ligger sørvest av plassen og er et relativt tett bebyggt område. Treningsflyging i dette området vil påføre støy for et større antall mennesker. Det er derfor naturlig at treningsflyging vil foregå lenger vest, nord og eventuell sør av plassen. Dagens kontrollerte luftrom begynner i 4500 fot. Trening vest og nord av



plassen vil bli vertikalt begrenset av stigende terreng og kontrollert luftrom. For å komme helt klar av kontrollert luftrom krever dette en transitt på minimum 13 NM vestover. For et vanlig skolefly (GS 100 knop) innebærer dette en transitt-tid i underkant av 15 minutter per flyleksjon. Treningsområdet Eggemoen B ligger rett nordvest for Eggemoen. Der kan flyøvelser skje i kontrollert luftrom, uten å forstyrre bebygde områder på bakken.

Rullebane

Eggemoen har en asfaltert rullebane som er 2.106,8 meter lang og 45 meter bred, men 60 meter bred i begge ender. Konsesjonen/teknisk-operativ godkjenning begrenser rullebanen til 1766 meter. Rullebanen er ganske nylig oppgradert av grunneier og holder meget høy standard med svært liten helningsgrad. Rullebanen har montert ny LED-belysning og kan benyttes både om dagen og natten. Dimensjoner og overflate vurderes som svært god og egnet for avgang og landing med småfly.

Eggemoen har per i dag ikke publisert eller godkjent rullebane med myk overflate. Det er imidlertid opparbeidet en gressbane på vestsiden av banen. Dette området er opparbeidet på samme måte som hovedbanen, foruten toppdekket som her er gress. Gressbanen er 150 meter bred og strekker seg 1.200 meter fra sørenden og nordover. Flyplassen har per i dag kun taksebane mellom oppstillingsplassen og rullebanen. Det finnes ikke taksebane langs rullebanen.

Skjermet mot naturkatastrofer

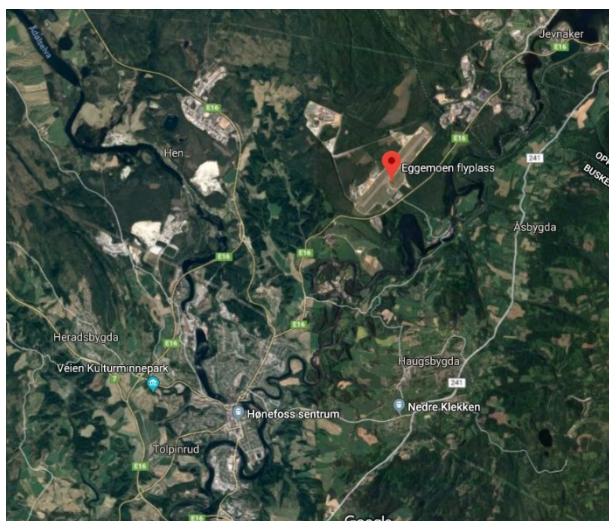
Eggemoen ligger høyt på morenegrunn. Dreneringen er med andre ord god, og flom er ikke et problem.

Meteorologiske forhold

Basert på offentlig tilgjengelig værdata² synes det som den herskende vindretningen i området i høy grad er på tvers av rullebanen. Vi påpeker at kildene til disse opplysningene ikke er kvalitetssikret, og nærmeste måler med statistisk grunnlag ligger i Hønefoss. Basert på intervju med personer som flyr mye ved plassen, er den herskende vindretningen stort sett langs banen og inntil 10 knop.

Fysiske hindringer

Basert på studier av kart og flyfoto for området finnes det et mindre antall fysiske hindringer i utflygingssektoren sørvestover i umiddelbar nærhet av flyplassen. Hønefoss sentrum ligger riktig nok i utflygingssektoren, men med så stor avstand at området i praksis ikke skal ha betydning i forbindelse med avgang eller landing. I og med at Eggemoen ligger på toppen av morenen, mens Hønefoss ligger i bunnen av ravinlandskapet, vil fly på vei inn og ut fra Eggemoen, være høyt over Hønefoss allerede ved baneenden. Mot nordøst finnes det en del bebyggelse i utflygingssektoren. Nærmest rullebanen finnes det først og fremst nærings- og industribebyggelse. Deretter, litt lenger ut fra rullebanen, ligger Hadeland og Jevnaker. Denne bebyggelsen er såpass langt fra rullebanen og bør kunne ivaretas av at luftfartøyene i denne sektoren har relativ god høyde og kan fly etter inn- og utflygningstraseer (VFR) som i høy grad unngår tett bebygde områder. I inn/utflygingssektorene for begge rullebaneretningene finnes det i dag godt med alternative nødlandingsområder med hinderfrihet.



Topografi

Basert på kartdata har området rundt Eggemoen noe varierende topografi. Det finnes både flate områder, men også områder av svært ulendt karakter. Terrenget mot nordøst er stigende og

² <https://www.windfinder.com/windstatistics/honefoss>

ikke gunstig i tilfelle motorbortfall. Nordøst av flyplassen ligger Randsfjorden som er en relativ stor innsjø. Luftfartstilsynet har per i dag ikke opplysninger om hvordan topografien ellers påvirker luftoperasjonene ved flyplassen.

Risiko for tredjepart

Siden flyplassen ligger i et relativt øde område vurderes risikoen for tredjepart som lav per i dag. Det finnes tettbebygde områder i begge inn- og utflygingssektorene, men dersom fartøysjefen er bevisst disse områdene, vil risikoen være svært lav. Det er store åkre og andre egnede nødlandingsplasser rundt Eggemoen. Dette betyr ikke at en ulykke ikke kan oppstå i forbindelse med flyging ved flyplassen som fører til skade på tredjepart, men sannsynligheten er liten, dersom regelverket og dagens sikkerhetsstandard etterlevs.

4.3. Vurdering av Rakkestad flyplass, Åstorp

Fysisk plass

Luftfartstilsynet har ikke sjekket reguleringsplaner for området. Luftfartstilsynet har imidlertid intervjuet grunneier om planer for utbygging av flyplassen. Basert på informasjon fra kart og flyfoto har plassen fysiske mål og ledige arealer. Grunneier opplyser at det finnes planer for utbygging: Forlengelse rullebanen med 300 meter samt flate ut dagen stigning mot syd. Ny bane vil bli bredere enn dagens. Et område vest for plassen er avsatt til bygging av hangarer som kan huse hele dagens flyflåte fra Kjeller.



Fasiliteter

På Rakkestad er det allerede flyverksted og drivstoffanlegg.

Forhold til annen trafikk

Rakkestad ligger i klasse G luftrom og forstyrrer ikke annen lufttrafikk. Som de andre flyplassene som utredes, ligger også Rakkestad under Oslo/Farris TMA som er kontrollert luftrom.

Transitt-tid

Rakkestad har lett tilgang til treningsområdene i Øyern, med maksimalt 10 minutters flytid. Det er tilsvarende kort flytid til Rygge, dersom Rygge skulle åpne for landingstrening.

Rullebane

Det er asfaltert rullebane med målene 1080 x 18 meter.

Skjernet mot naturkatastrofer

Rakkestad er ikke utsatt for skred, ras, eller flom.

Meteorologiske forhold

Noe turbulens kan oppstå ved vind fra vest.

Fysiske hindringer

Det er ikke fysiske hindringer av betydning for bruken som GA-flyplass.

Topografi

Vest av plassen er terrenget kupert. Rullebanen er stigende mot syd.



4.4. Vurdering av Tønsberg flyplass, Jarlsberg

Fysisk plass

Luftfartstilsynet har intervjuet flyplassjefen og det fremgår at grunneier er positivt innstilt til økt aktivitet og utbygging. Det finnes arealer tilgjengelig til oppsetting av hangarer. I begynnelsen av 2019 er det planlagt at driverne av flyplassen får en ny 30-års leieavtale med grunneier. Dette vil kunne gi interessenter mulighet til å avskrive investeringer de gjør på plassen, for eksempel ved å sette opp hangarer.

Fasiliteter

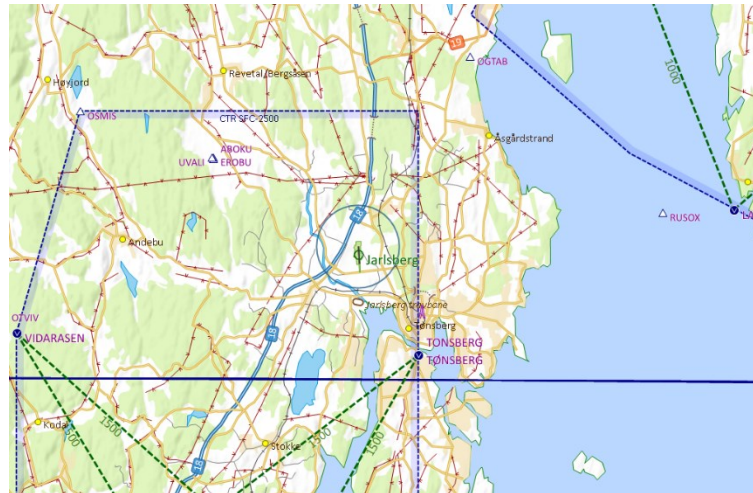
Flyplassen har all primær infrastruktur på plass allerede. Flyplassen har i dag begrenset utbygde hangarlokaler, oppstillingsplasser og tilpasset beredskap, men det finnes allerede både drivstoffanlegg og tekniske tjenester ved flyplassen. Fra et rent operativt ståsted har flyplassen de fleste



nødvendige fasilitetene som er nødvendig. Det vil likevel kreve betydelig oppgradering for å få alle nødvendige fasiliteter på plass for å oppnå en optimal standard.

Forhold til annen trafikk

Per i dag har Jarlsberg flyplass en moderat mengde VFR-trafikk. Så langt Luftfartstilsynet kjenner til omfatter dagens trafikk primært lokale privateide luftfartøy og klubbfly som har tilhold ved plassen. I tillegg benyttes flyplassen til en del fallskjermhopping. Høy trafikkbelastning i kombinasjon med slipp av fallskjermhoppere er ikke gunstig. Ytterligere trafikkøkning kan by på utfordringer når det er høy intensitet på fallskjermhoppingen. Flyplassen



ligger ganske nær Sandefjord lufthavn, Torp. Jarlsberg ligger inne i Torps kontrollsoner, som er kontrollert luftrom klasse D. Dette fører til at VFR-trafikk til en viss grad begrenses vestover og sørvestover. Fra Jarlsbergs side har man påpekt at det hadde vært ønskelig at Torp kontrollsoner ble justert slik at en kunne fly ut nordover fra Jarlsberg opp til 1.000 fot.

Transitt-tid

Flyplassen ligger nord øst av Sandefjord lufthavn, Torp og innenfor kontrollsonen av denne lufthavnen. Rett øst av Jarlsberg finnes det ukontrollert luftrom opp til 2500 fot.

Det finnes tettbebygde områder øst og sørøst av flyplassen. Treningsflyging i dette området vil påføre støy for et større antall mennesker. Det er derfor naturlig at treningsflyging vil foregå lenger øst eller sørøst utover Nøtterøyområdet. Det er ikke mulig å beregne en transitt-tid utenfor kontrollert luftrom. Det betyr at all treningsflyging som skal foregå over 2500 fot må foregå i kontrollert luftrom.

Rullebane

Jarlsberg har en asfaltert rullebane på 800 meter som er 18 meter bred. Rullebanen er ganske nylig oppgradert av grunneier og holder høy standard med svært liten helningsgrad. Rullebanen er ikke utrustet med belysning. Dimensjoner og overflate vurderes som god og egnet for avgang og landing med småfly. Jarlsberg har per i dag ikke publisert eller godkjent rullebane med myk overflate. Det må i tilfelle avsettes landområde for dette formålet og opparbeides som rullebane. Flyplassen har taksebane langs rullebanen, men på grunn av dårlig tilstand er denne ikke i bruk per i dag.

Skjermet mot naturkatastrofer

Luftfartstilsynet har per i dag ikke opplysninger til å vurdere i hvilken grad flyplassen er utsatt for dette. Vi anbefaler at informasjon om dette innhentes.

Meteorologiske forhold

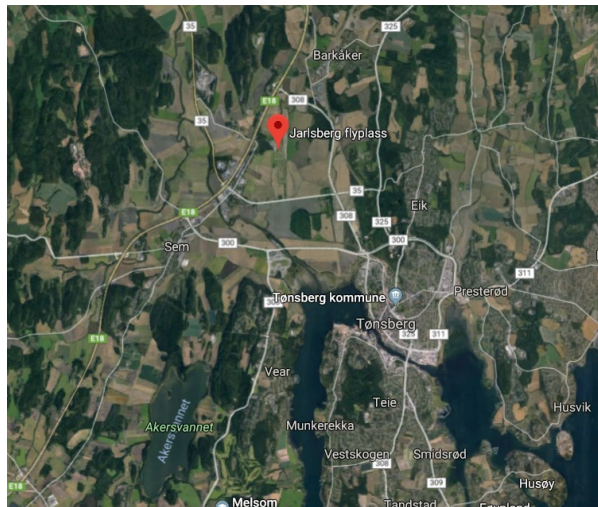
Basert på offentlig tilgjengelig værdata synes det som den herskende vindretningen i området er langs rullebanen. Vi påpeker at kildene til disse opplysningene ikke er kvalitetssikret og nærmeste måler med statistisk grunnlag ligger i Melsomvik som er et stykke sørvest av Jarlsberg. Det anbefales derfor at disse opplysningene kvalitetssikres og kryssjekkes mot faktiske lokale forhold ved Jarlsberg.

Vår dato
28.03.2019

Vår referanse
19/03115-4

Fysiske hindringer

Basert på studier av kart og flyfoto for området finnes det en del fysiske hindringer i form av veier, tettbebygde områder og industri i utflygingssektoren sørover. Nordover ligger motorvei E18 i umiddelbar nærhet av flyplassen. Til gjengjeld er området rundt flyplassen i høy grad dyrket mark og sjøområder som kan benyttes i tilfelle man må nødlande og flyplassen ikke er innenfor rekkevidde. Rett øst og sørøst av flyplassen er det relativt tettbebygde område. Dette omfatter primært Tønsberg, Tolvsrød og nordlig del av Nøtterøy. Dersom etablerte inn- og utflygingstraseer følges skal tettbebygde områder ikke være en faktor i forbindelse med inn og utflyging til flyplassen.



Topografi

Basert på kartdata for nærområdet til Jarlsberg synes terrenget ganske flatt og lavt. Store områder rundt flyplassen er dyrket mark og i utgangspunktet egnet for nødlanding i tilfelle luftfartøyet er utenfor rekkevidden av flyplassen. Sør av flyplassen ligger Byfjorden, Vestfjorden og Tønsbergfjorden som er salt- og brakkevann. I tillegg ligger Akersvannet (ferskvann) sørvest av flyplassen. Luftfartstilsynet har per i dag ikke opplysninger om hvordan topografien ellers påvirker luftoperasjonene ved flyplassen.

Risiko for tredjepart

Spesielt øst av flyplassen er det betydelig bebyggelse. Generelt finnes det mer eller mindre spredt bebyggelse og mindre områder der det finnes relativt tett bebyggelse. Til tross for betydelig bebyggelse i området finnes det som sagt mye dyrket mark som kan benyttes i forbindelse med en eventuell nødlanding. Dette gjør at tredjepart i utgangspunktet burde være godt skjermet mot risiko i tilfelle nødlanding, så lenge fartøysjefen følger gjeldene regler.

4.5. Vurdering av Moss lufthavn, Rygge

Fysisk plass

Luftfartstilsynet har ikke sjekket reguleringsplaner for området eller grunneiers planer for utbygging av flyplassen. Basert på informasjon fra kart og flyfoto har plassen fysiske mål og ledige arealer som er egnet for utbygging av nødvendig infrastruktur og bygningsmasse. Nord av rullebanen har forsvaret en del infrastruktur. Sør av rullebanen er det allerede etablert en parkeringsplass for GA, men parkeringen er ennå ikke i bruk siden tilgang ikke er gitt av grunneier.



Fasiliteter

Flyplassen har all primær infrastruktur på plass allerede. Flyplassen har i dag et mindre antall hangarlokaler for sivil bruk men disse ligger på militært område og er i dag ikke lenger tilgjengelig for sivile formål.

Allmennflymiljøet organisert gjennom Rygge Aerosenter AS har en leieavtale med Forsvarsbygg om leie av en asfaltert plattform på sivil side (sørsiden) av flyplassen. Plattformen er opparbeidet med midler fra Avinor AS ("Fornebupotten") og Norges Luftsportforbund. Plattformen er foreløpig ikke regulert for bygging av hangarer, og adkomstløsning (port) er ikke på plass.

Forhold til annen trafikk

Per i dag har Rygge flyplass operasjoner med militære fly og helikopter. I tillegg kan sivile luftfartøy, etter søknad, utføre trening på avgang og landing. En organisasjon opererer eldre militære jagerfly. Med dagens trafikksammensetning og omfang kan dette trolig i en viss grad kombineres med ytterligere trafikkøkning uten at det oppstår prioriteringskonflikter. Rygge har hatt sivil rutetrafikk i et omfang som på et tidspunkt overgikk Sandefjord lufthavn Torp. Det lot seg fint gjøre å kombinere den sivile trafikken med den militære.

Transitt-tid

Flyplassen har per i dag etablert kontrollsoner (luftrom klasse D) opp til 2500 fot. Det finnes tettbebygde områder nord-vest (Moss), sør (Rygge) og sør-øst (Karlshus). Ellers er området sør av flyplassen i variert grad utbygd med bolighus og industri. Treningsflyging i dette området vil påføre støy for et større antall mennesker. Nord av flyplassen er det mindre bebyggelse og flyging i dette området vil i mindre grad berøre personer på bakken. Det er derfor naturlig at treningsflyging kan foregå nord, nord-øst, øst og sør av flyplassen. Dersom en bruker treningsområdene ved Øyern, er flytiden om lag 15 minutter fra Rygge. All treningsflyging som skal foregå over 2500/3500 fot må foregå i kontrollert luftrom med mindre man velger å krysse grensen og fly på svensk side.

Rullebane

Rullebanen holder militær NATO-standard og har en lengde på 2442 meter med asfalt og er utrustet med belysning for nattoperasjoner. Det finnes ingen rullebane med myk overflate per i dag og det kreves at område må avsettes og opparbeides for få dette på plass. Rullebanens dimensjoner og overflate vurderes som svært god og egnet for avgang og landing med småfly.

Skjermet mot naturkatastrofer

Luftfartstilsynet har ikke informasjon om at Rygge er utsatt for noen type naturkatastrofer.

Meteorologiske forhold

Foruten at det ofte forekommer sidevind på Rygge, er Luftfartstilsynet ikke kjent med de meteorologiske forholdene ved plassen.

Luftfartstilsynet har ingen informasjon om turbulens på Rygge.

Fysiske hindringer

Det er ingen spesielle hindringer ved Rygge.

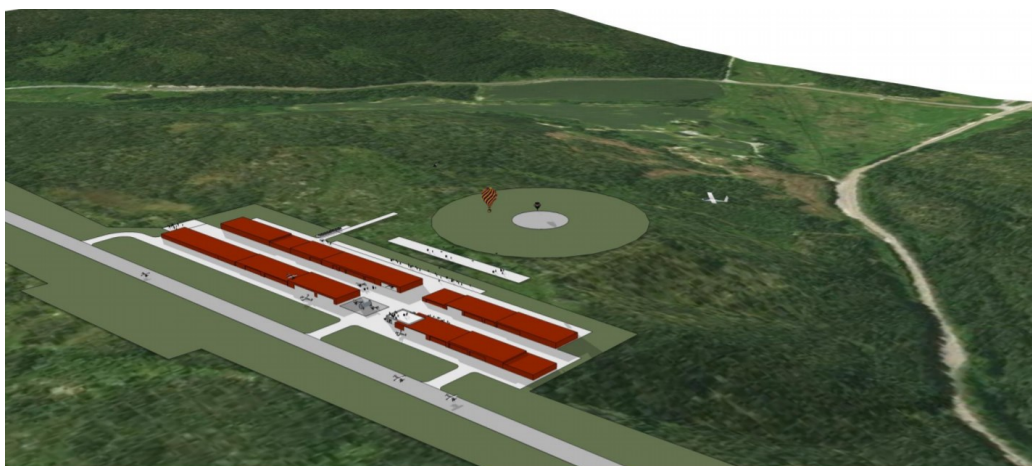
Topografi

Terrenget rundt Rygge er stort sett flatt.



4.6. Tilleggsvurdering av andre flyplasser

4.6.1. Krokstad flyplass, Sørums kommun



Fysisk plass

Området er avsatt til bruk som flyplass i kommuneplanen. NLF har laget en forstudie som viser en 18 x 1000 meter lang asfaltert rullebane, egen gressbane, modellflybane og fallskjermlandingssted.

Fasiliteter

Det er satt av arealer til å huse alle fly fra Kjellermiljøet, flyverksted serveringssted og drivstoffanlegg.

Forhold til annen trafikk

Krokstad ligger i klasse G luftrom og forstyrrer ikke annen lufttrafikk. Krokstad ligger under Oslo TMA som er kontrollert luftrom.

Transitt-tid

Krokstad har lett tilgang til treningsområdene i Øyern, med maksimalt 10 minutters flytid. Der kan det flys øvelser i kontrollert luftrom uten å støye for bebygde områder på bakken. Det er tilsvarende kort flytid til Kjeller og Gardermoen.

Rullebane

Det er prosjektert en asfaltert rullebane med målene 1.000 x 18 meter.

Skjermet mot naturkatastrofer

Krokstad ligger på et høydedrag og er ulikt Kjeller ikke utsatt for flom. Skred, ras og andre naturkatastrofer synes svært usannsynlig.

Meteorologiske forhold

Dette er en prosjektert flyplass. Den vil ligge høyt og antas å være mindre utsatt for tåke enn Kjeller er. Samtidig vil en østlig vindretning kunne gi turbulent luft. Det må understrekes at dette er antakelser basert på kartstudier.

Fysiske hindringer

Det er ikke fysiske hindringer av betydning for bruken som GA-flyplass. Inn og utflyging i begge retninger er så å si hinderfri. Det er mye skog i området, men også enkelte nødlandingsplasser.

Topografi

Øst av plassen finnes det høyere terreng, mens terrenget faller mot vest.

Kostnad

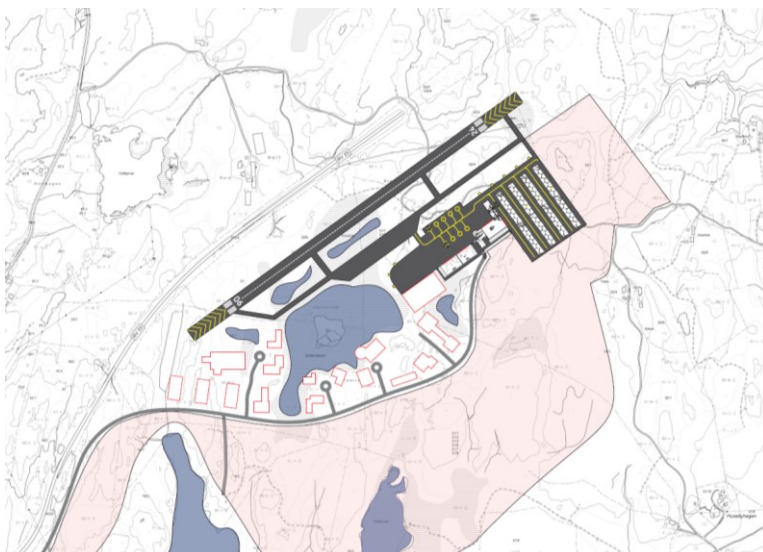
En forstudie har anslått at anlegget vil koste kr. 120 millioner.

Tid

Det vil ta tid å få regulering gjennom hos kommunen, oppnå konsesjon og det vil ta tid å bygge anlegget. Det er tvilsomt om Krokstad, eller andre foreslåtte nyanlegg, kan stå ferdige til Kjellers planlagte stenging i 2023.

4.6.2. Holt flyplass, ved Drøbak

Dette alternativet anførte Oslo Economics som innspilt, men det ble ikke videre kommentert i rapporten.



Fysisk plass

Området er i dag utmark, hovedsakelig under gården Holt ved Drøbak. Området er stort nok til å huse hele Kjellermiljøet i hangarer og til å tilby støttefunksjoner som servering, verksted, drivstoffanlegg og ytterligere næringsvirksomhet. De fire hangarene nordøst på tegningen er såkalte T-hangarer som vil kunne romme alle flyene som i dag er stasjonert på Kjeller.

Fasiliteter

Området er i dag til dels uproduktiv utmark. Beliggenheten parallelt med Riksvei 23/E 134, med direkte tilgang til Oslofjordtunnelen, er lokaliseringens største fortrinn. Holt ligger innenfor 30 kilometers radius fra Oslo sentrum. Det er ca. en halvtimes bilreise fra Oslo og ca. 45 minutter fra Drammen.



Forhold til annen trafikk

Holt ligger i klasse G luftrom, under Oslo TMA.

Transitt-tid

Holt har lett tilgang til de offisielle treningsområdene i Øyern, med ca. 10 minutters flytid. Der kan det flys øvelser i kontrollert luftrom uten å støye for bebygde områder på bakken.

Rullebane

Holt er planlagt med en asfaltert rullebane på 20 x 1199 meter.

Skjermet mot naturkatastrofer

Holt ligger relativt høyt på ca. 80 meter over havet. Området trenger imidlertid god drenering ved byggingen da det ligger lavt i terrenget.

Meteorologiske forhold

Luftfartstilsynet har ikke kjennskap til værdata for Holt.

Fysiske hindringer

Det er ikke fysiske hindringer av betydning for bruken som GA-flyplass. Inn og utflyging i begge retninger er åpne, men det er terreng under ut og innflyging som ikke er helt flatt.

Topografi

Terrenget på og rundt Holt er noe kupert. Terrenget faller mot Oslofjorden. Drøbak, som er nærmeste tettbebyggelse, ligger lavere enn flyplassen.

Kostnad

Holt er ikke prosjektert, men det er naturlig å anslå at kostnaden vil kunne ligge på samme nivå som for Krokstad, kr 120 millioner.

Tidshorisont

Holt har ikke vært gjenstand for kommunal behandling og arealet er ikke i arealplan avsatt til bruk som flyplass. Det vil ta tid å få regulering gjennom hos kommunen, oppnå konsesjon og det vil ta tid å bygge anlegget. Det er svært tvilsomt om Holt står ferdige til Kjellers planlagte stenging i 2023.

5. Konsesjonene per i dag*5.1. Om konsesjonsregelverket*

Konsesjonsregelverket består av luftfartsloven §§ 7-5 flg. og forskrift om konsesjon for landingsplasser (publisert som BSL E 1-1). Aktuelle spørsmål i konsesjonsvurderingen er hvorvidt det skal tillates en fast landingsplass på et sted, og hvilke vilkår som må tas inn for å begrense ulempene ved at den tillates. Det er en forutsetning for konsesjon at areal- eller reguleringsplan tillater en landingsplass på stedet, og at konsesjonshaver gjennom eierskap eller avtale har eksklusiv rett til å benytte området som landingsplass.

Gjennomgående innebærer konsesjonsvurderingen en avveining av hensyn og interesser på overordnet, nasjonalt nivå, på regionalt nivå og på lokalt nivå. Hensyn på nasjonalt og regionalt nivå er som oftest landingsplassens betydning for nasjonal transportinfrastruktur og for regional utvikling og bosetning og regionalt næringsliv. I tillegg kommer lokale og konkrete fordeler og ulemper med landingsplassen, som hensyn til arealbruk og miljø og ønskene til brukerne av plassen målt mot ulemper knyttet til støy o.a. for omgivelsene. Avveiningen av samfunnshensyn og interesser er imidlertid sekundær til vurderingen av flysikkerhet – det er uansett uaktuelt å tillate en landingsplass som ikke kan drives sikkert.

Gjennom konsesjonsvurderingen avgjøres på denne bakgrunn spørsmålet om hvorvidt det skal tillates en fast landingsplass på et sted, medregnet hvilke vilkår som må tas inn for å begrense ulempene ved at den tillates. Spørsmålet er om vilkår ved de eksisterende konsesjonene kan være til hinder for at GA-trafikken fra Kjeller overføres til disse flyplassene.

5.2. Konsesjonen for Eggemoen

Konsesjonen på Hønefoss flyplass, Eggemoen tilhører Eggemoen Utvikling AS, og strekker seg frem til 1. oktober 2025. Trafikkomfanget for konsesjonsvilkårene er på 15 200 flybevegelser, og åpningstiden er fra kl. 7.00 til 22.00.

Plassen skal primært brukes til å betjene fly med MTOM under 5700 kg som ledd i luftfartsrelatert næringsutvikling og business GA.

5.3. Konesesjonen for Jarlsberg, Rakkestad og Rygge

Konesesjonen for Tønsberg flyplass, Jarlsberg er gitt til Jarlsberg Luftsportsenter AS. Flyplassen har åpningstider i helgene. Lørdager skal det ikke flys etter klokka 18, og på søndager og helligdager ikke utenfor tidsrommet mellom 13 og 18. Disse åpningstidene gjelder imidlertid ikke for enkeltstående avganger og landinger, og utelukker derfor bare landingsrunder og andre former for gjentatt flyging fra plassen.

Konesesjonen for Rakkestad flyplass, Åstorp tilhører Rakkestad flyplass AS, og strekker seg til 1. juni 2019. Trafikkomfanget er på 10 000 flybevegelser, og ved en økning på mer enn 25 % av dette må det søkes om ny konesesjon. Flyplassen skal primært brukes til ikke regelbundet trafikk - privatflyging, klubbflyging, skoleflyging og kommersielt.

Moss lufthavn, Rygge har per i dag ikke konesesjon for sivil trafikk, men en dispensasjon fra kravet om konesesjon. Dispensasjonen er gitt til Luftforsvaret, og gjelder frem til luftfartsmyndigheten trekker den tilbake. I tråd med det som gjaldt etter den tidligere konesesjonen, er det i dispensasjonen åpnet for 25 000 flybevegelser knyttet til allmennflyging. Det er ikke gitt dispensasjon fra kravet om teknisk og operativ godkjenning.

5.4. Oppsummering

Vilkår om trafikkomfang og åpningstider er i seg selv ikke til hinder for at småfly trafikkerer plassen, selv om de kan være mer eller mindre egnet for den typen trafikk som ønskes ved plassen. En overføring av trafikk kan medføre at det blir aktuelt å søke om økte trafikkrammer på hver av plassene. Det vil som hovedregel bety at det må utarbeides en støyrapport på vegne av konesesjonssøker³. Luftfartstilsynet har ikke formelt hentet inn loggen for flybevegelser for de ulike plassene, og legger rapportens opplysninger om hvor mye av trafikkrammen som utnyttes per i dag til grunn.

Ved Jarlsberg, Rakkestad og Rygge er det ut over dette per i dag ikke vilkår i konesesjonen som er til hinder for en overføring av småflytrafikk.

Vilkåret om at Eggemoen primært skal brukes til å betjene fly med MTOM under 5700 kg som ledd i luftfartsrelatert næringsutvikling og busines GA, vil derimot være til hinder for en stor økning i antallet flybevegelser knyttet til allmenflyging. Vilkåret er med hensikt ikke entydig formulert, og forutsetter en konkret vurdering av den aktuelle trafikken. Bakgrunnen for at vilkåret ble tatt inn i konesesjonen var et høringsinnspill fra Jevnaker kommune. Kommunen sa seg positive til konesesjon på de vilkår som det var søkt om med forbehold om at flyplassen ikke ble innrettet som småflyplass for fritidsflyging på Østlandet.

6. Avsluttende kommentarer

6.1. Utfyllende perspektiver i forhold til utredningsrapporten og Luftfartstilsynets innspill

Etter Luftfartstilsynets syn er det enkelte punkter i rapporten som departementet kan vurdere å utrede særskilt før det velges alternativ.

For det første legges det i utredningsrapporten til grunn et flyplasskonsept som baserer seg på flyging etter visuelle flygeregler i dagslys. Det er for Luftfartstilsynet ikke klart om det er vurdert andre konsepter. Det er grunn til å tro at instrumentinnflygingssystemer vil bli mer etterspurt

³ Se BSL E 1-1 § 14 første ledd bokstav d.

også innen allmennflyging i fremtiden. Vi går imidlertid ut fra at utredningsrapporten bygger på ønsker som er kommet frem i workshop-er som er avholdt, jf. rapportens kapittel 2. Flyplasskonsept kan også vurderes som et spørsmål om eventuell videreutvikling etter at det er gjort et valg om man ønsker en konsentrasjons- eller spredningsløsning.

Vi legger likevel til at Eggemoen Utvikling AS har søkt om endret godkjenning, for å kunne tillate flyging etter instrumentinnflyging og mørkeflyging.

For det andre er det i utredningsrapporten kapittel 1.2, under overskriften Planleggingshorisont, skrevet om forholdet til infrastrukturprosjekter i Nasjonal transportplan. Luftfartstilsynet bemerker i den forbindelse at vi ved behandling av fornyelse av konsesjon for Eggemoen fikk et høringsinnspill fra Statens vegvesen om forholdet til vegtrafikken. Innspillet er datert 9. april 2014, og er vedlagt Luftfartstilsynets innspill departementet (vedlegg 2). Så vidt Luftfartstilsynet forstod innspillet, knyttet det seg til en eventuell fremtidig endring av konsesjonen til et høyere trafikkvolum, og det var ikke av betydning for resultatet i konsesjonssaken slik den forelå.

Luftfartstilsynet vet ikke om vegnettet i området er endret slik at uttalelsen ikke lenger er relevant. Etter vår mening kan det likevel være grunn til å forelegge spørsmålet om flytting av trafikk for Statens vegvesen, slik at det kan gjøres en vurdering av om valg av alternativ har betydning for vegtrafikken.

For det tredje er støy tatt opp som et moment i utredningsrapportens kapittel 5.3.4. Det fremgår der at det er utarbeidet en støyrapport for ulike scenarier ved en flyplass etter Krokstad-alternativet. Det er ikke utarbeidet noen støyrapport for de andre alternativene i utredningsrapporten.

6.2. I hvilken grad kan luftfartsmyndighetene legge til rette for de skisserte utviklingstrekkene og mulighetene som beskrives i rapporten?

Som nevnt i punkt 3 kan vi ikke se at det fysiskmessig finnes forhold av avgjørende betydning for valget av konsept. Luftfartstilsynet antar derfor at de aktuelle flyplassene også i fremtiden vil oppfylle relevant regelverk, og at det ikke vil oppstå problemer rundt det å utstede nødvendige tillatelser.

Ved siden av rettslige virkemidler, råder Luftfartstilsynet bare over pedagogiske virkemidler (faglige vurderinger og innspill, f.eks. ifm. kommuneplaner mv.) Spørsmålet om bruk av økonomiske virkemidler er behandlet i rapporten, og vi har ikke kommentert dette nærmere.

Utredningsrapporten er også i andre sammenhenger inne på relevante tiltak og forutsetninger. I kapittel 4.1 er nevnt at langsiktige avtaler og reguleringer er aktuelt, ved siden av investeringer. Med langsiktige avtaler siktes det til avtaler med grunneier som sikrer et forutsigbart tilbud. Som reguleringer kommenteres konsesjon i tillegg til offentlige regulering og politikk ellers. I kapitlene 4.3 og 4.5 er man inne på nærmere vurderinger av regulatorisk usikkerhet og forutsigbarhet. I kapittel 5.3.5 rapporten omtales dessuten lokalpolitisk tilslutning.

Luftfartstilsynet ønsker for det første å fremheve poenget som omtales i kapittel 5.3.5 i rapporten, og i Luftfartstilsynets innspill punkt 5 om konsesjoner. Et valg av permanent løsning for småflytrafikken på Østlandet vil etter vår mening i praksis innebære en felles forståelse mellom eier og operatør av flyplassen(e) (konsesjonshaver), aktuelle kommuner (planmyndigheter) og luftfartsmyndighetene.

Hensynet til bevaringen av et nasjonalt småflymiljø vil i en avveining av allmenne hensyn etter luftfartsloven § 7-6 kunne veie tungt ved siden av lokale hensyn til bl.a. støy. Men som følge av

at konsesjonen bygger på en forutsetning om eksklusiv rådighet og nødvendig grunnlag i kommunale planer, vil ikke konsesjonen alene kunne legge til rette for en permanent forutsigbarhet. Konsesjonen skal som hovedregel revurderes hvert tiende år. For øvrig forutsetter konsesjonen i medhold av luftfartsloven 7-6 en høring av lokale myndigheter, og den tar utgangspunkt i konsesjonshavers ønsker og vurdering av behov flyplassen.

For det andre nevner Luffartstilsynet at det ved en spredningsløsning vil være hensiktsmessig å foreta en felles saksbehandling/ konsesjonsbehandling for de aktuelle flyplassene. Dette vil medføre at det best kan legges til rette for en helhetlig løsning gjennom vilkårene, f.eks. gjennom en spredning av støybelastningen gjennom åpningstidsbestemmelsene. Som følge av at konsesjonene antakelig skal være på forskjellige hender, vil det formelt være tale om separate enkeltvedtak.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Wenche Olsen
avdelingsdirektør
Fagavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg

- 1) Luffartstilsynets innspill til kommuneplanen for Skedsmo kommune 2015-2026*
- 2) Statens vegvesens høringssvar ifm. konsesjon, Eggemoen*



Skedsmo kommune
Planavdelingen
Jonas Lies gate 18
2000 LILLESTRØM
Norge

Saksbehandler: Stian Hangaas
Telefon direkte: +47 98261644
Vår dato: 09.01.2015
Vår referanse: 14/03783-4

Deres dato
Deres referanse:

Luftfartstilsynets innspill til kommuneplanen for Skedsmo kommune 2015-2026

Luftfartstilsynet viser til forslag til kommuneplan 2015-2026, som ble lagt ut til offentlig ettersyn i sommer, med høringsfrist 15. september 2014.

Luftfartstilsynet ble ikke varslet om høringen, og vi har ikke fanget denne opp ved eventuell kunngjøring, men ble nylig gjort oppmerksom på saken fra annet hold. På denne bakgrunn krevde Luftfartstilsynet i brev datert 29. oktober 2014 utsatt høringsfrist til 28. november 2014. Utsatt høringsfrist i samsvar med kravet ble av Skedsmo kommune meddelt per e-post datert 6. november 2014.

I dialog mellom Skedsmo kommune og Samferdselsdepartementet den 28. november ble høringsfristen ytterligere utsatt.

1. Luftfartstilsynets interesse i saken

Luftfartstilsynets interesse i saken dreier seg utelukkende om arealdisponeringen knyttet til Kjeller flyplass og forholdet til den sivile aktiviteten.

2. Om kommuneplanforslaget og Luftfartstilsynets forståelse av forslaget

Basert på foreliggende opplysninger oppfatter Luftfartstilsynet det slik at Skedsmo kommune på sikt ønsker at Kjeller flyplass skal legges ned, og at arealene frigjøres til byutvikling, urban fortetting som en del av LSK-trianglet. Denne tanken ligger innledningsvis latent i kommuneplanens samfunnsdel pkt. 5.1.

Strategien fra kommuneplanens samfunnsdel videreføres tilsynelatende i kommuneplanens arealdel.

På arealplankartet er Kjeller flyplass og området rundt vist som eksisterende areal for Forsvaret. Selve flystripa (inkludert start skråplan for hinderflater) er i tillegg markert som hensynssone, fare. Videre er arealet betegnet MF1 (nordvestlige del) og MF2 (sørøstlige del), uten at avgrensningene for områdene er tydelige.

Luftfartstilsynet / Civil Aviation Authority

T: +47 75 58 50 00
F: +47 75 58 50 05
E: postmottak@caa.no

Postadresse:
Postboks 243
8001 BODØ

Besøksadresse:
Sjøgata 45-47
8006 BODØ

Fakturaadresse:
fakturamottak@caa.no

Fakturamottak DFØ
Postboks 4104
2307 HAMAR

Av utkast til planbestemmelser fremgår det:

§ 1-2 nr. 9

MF1 og MF2 (Kjeller flyplass). Områdereguleringsplanen skal omfatte teknisk detaljplan for Rv22 Fetveien mellom Holtveien og Alexander Kiellands gate. Dette inkluderer eventuell feltutvidelse og løsning for kollektivtrasé mellom Kjeller og Lillestrøm.

Områdene 1 – 8 gjennomføres i den rekkefølgen de står oppført. Område 9 gjennomføres på det tidspunktet det blir aktuelt. For område 9 stilles det også krav om områdereguleringsplan før det kan gis tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1.

Før arbeidet med områdereguleringsplan starter skal kommunestyret ha fattet vedtak om oppstart av områdereguleringsplan i sak om planinitiativ for området.

§ 1-8 nr. 1 byggegrenser:

For Kjeller militære flyplass gjelder en generell byggegrense på 150 meter for begge sider av senterlinje rullebane. I kommuneplanens arealdel er det vist grenser for et areal markert H390_2 for start skråplan i rullebanens lengde- og bredderetning. Med utgangspunkt i denne grensen, kan det i rullebanens lengderetning ikke oppføres bebyggelse og anlegg som tangerer et skråplan med stigning 1:50, og i bredderetning stigning 1:7, satt med utgangspunkt rullebanens høyde kote 105 moh.

§ 1-8 nr 12, 7 – Felt for Forsvaret (Kjeller flyplass)

Områdereguleringsplan for felt MF1 og MF2 skal omfatte følgende:

a) Opprydding etter Forsvarsvirksomheten

- Tiltakshaver må kartlegge og dokumentere all forurensning på flyplassområdet før førstegangsbehandling ved områderegulering.
- Tiltakshaver må fjerne eller sørge for tilstrekkelig sikring av all forurenset grunn innenfor felt for bebyggelse og anleggsformål før det kan gis igangsettingstillatelse.

I områdereguleringsplan skal følgende vises som del av planløsningen:

b) Nye veianlegg

- Områdereguleringsplanen skal omfatte teknisk detaljplan for Rv22 Fetveien mellom Holtveien og Alexander Kiellands gate. Dette inkluderer eventuell feltutvidelse og løsning for kollektivtrasé mellom Kjeller og Lillestrøm.
- Overordnet plan for vegnett i planområdet, inkludert strategiske akser for kollektivnett og gang- og sykkelvegnett

c) Overvannshåndtering

- En kanal/vannspeil i øst-vest-retning på sørlig del av flyplassområdet, for fordrøying og bortledning av overvann fra hele planområdet og ut i Nitelva ved Sogna.
- Åpning av bekker nord for flyplassområdet hvor det er gjennomført bekkelukking, og lede disse bekkene inn på kanalen.

d) Ny gatestruktur og plassering av byrom

Til områdereguleringsplanen skal det følge et byromprogram som viser nye byrom (torg, parker og gater). Byromnormen skal legges til grunn for utformingen av disse.

e) Ny grønnstruktur og grønne forbindelser

Områdereguleringsplanen skal vise grønnstruktur som et sammenhengende område for kombinert park og idrettsanlegg rundt overvannskanal. Størrelsen på parkområdet skal være minimum 200 daa. Det skal etableres minimum 3 turveiaksler nord-sør, og 2 i øst-vest retning over flyplassområdet.

f) Mulighetsstudie museum

Områdereguleringsplanen skal inneholde utredning og vurdering (mulighetsstudie) av å innpasse museumsvirksomhet og å tilrettelegge for opplevelsessenter for flygende veteranfly på Kjeller, herunder tilpasset flystripe.

Luftfartstilsynet legger til grunn at dette betyr at så lenge Forsvaret har bruk for flyplassen har også det sivile allmennflymiljøet rett til å benytte flyplassen innenfor rammene av den til enhver tid gjeldende konsesjon.

For øvrig oppfatter vi ovennevnte slik at flyplassen, med mulig unntak av museumsvirksomhet, skal legges ned i det øyeblikk Forsvaret ikke lengre har behov for flystripa. Dette er vanskelig for norsk allmennflyging å forholde seg til all den tid det hersker så stor usikkerhet knyttet til ev. tidspunkt for opphør av Forsvarets behov.

3. Kort om allmennflygingen i Norge

Da Fornebu ble lagt ned til fordel for Oslo lufthavn, Gardermoen fikk ikke allmennflygerne følge med til Gardermoen. Dette medførte et betydelig press på tilgangen til landingsplasser for utøverne av allmennflyging.

Det ble gjort forsøk på å bevare Fornebu som allmennflyplass. Det ble også forsøkt funnet alternativ(er) for bygging av en ny allmennflyplass på Østlandet. Forsøkene på å finne en god løsning strandet, og man valgte å fordele overskuddsaktiviteten fra Fornebu på allerede eksisterende flyplasser, herunder på Kjeller¹. Det ble i denne forbindelse satt av en pott på 50 millioner kroner for ulike tilpasningstiltak. Deler av denne potten er benyttet i tilknytning til Kjeller (lyddemping av fly og en del infrastrukturiltak på flyplassen).

Realiteten er at allmennflygingen er under betydelig press med tanke på tilgang til landingsplasser for trening og generell utøvelse av aktiviteten, uten at det finnes en overordnet langsiktig strategi for hvordan denne utfordringen skal håndteres.

17 000 medlemmer knyttet til NLF utgjør allmennflygingens rygggrad i Norge i dag. Transportøkonomisk institutts (TØI) rapport 1111/2010 fra desember 2010 beskriver allmennflygingens generelle samfunnsnytte. Rapporten ble utarbeidet på bestilling fra Samferdselsdepartementet. I rapporten legges det til grunn at allmennflygingen har samfunnsnytte i relasjon til:

- Sysselsetting
- Flygerutdanning og rekruttering til luftfart
- Brannovervåking og søk- og redning

¹ Innst. S. nr 43 (1998-99) om at Fornebu ikke kunne benyttes som hovedsmåflyplass for Oslo etter åpningen av Oslo lufthavn, Gardermoen ble vedtatt av Stortinget ved vedtak 132 under sak 5 den 9. desember 1998. Noen ny hovedsmåflyplass for Oslo valgte man heller ikke å gå videre med. Stortinget bifalt Samferdselsdepartementets tilråding om at allmennflyaktiviteten på Fornebu fordeles på de eksisterende flyplassene. I innstillingen fra Samferdselskomiteen er GA-terminalen på Gardermoen og flyplassene på Kjeller, Notodden og Rakkestad identifisert som hovedkomponentene i en slik delt løsning.

- Økonomiske ringvirkninger knyttet til aktiviteten
- Bevaring av kulturarv
- Fellesskap, inkludering og kompetanse
- Egenverdi og samfunnsnytte i seg selv

For at disse positive funksjonene av allmennflyging skal kunne bestå er det nødvendig at samfunnet legger til rette for at aktiviteten kan bevares også fremover.

4. Konsekvenser av at Kjeller flyplass legges ned

a. Generelle konsekvenser

Det er foretaket Kjeller Aero Senter AS som leier arealene for småflyhavna av Forsvarsbygg, og som har konsesjon for den sivile driften etter luftfartsloven. Norges luftsportforbund (NLF) er en av flere organisasjoner som står på eiersiden av Kjeller Aero Senter AS.

Av NLFs direkte tilknyttede klubber, har følgende operasjoner og/eller tilhold på Kjeller flyplass

- Nedre Romerike flyklubb
- Oslo flyveklubb
- Gardermoen seilflyklubb
- Kjeller sportsflyklubb

Flyskolene som disse klubbene opererer på Kjeller flyplass utdanner mange av flygerne innenfor sine luftsportsgrener. Gjennom skolevirksomheten er Kjeller en viktig arena for rekruttering av flygere, herunder også til den kommersielle luftfarten.

Kjeller fremstår i dag som Norges viktigste allmennflyplass, og regionale, og til en viss grad nasjonale, transport-, aktivitets- og treningsbehov bør ikke uten videre skyves til side.

Samlet er det anslagsvis stasjonert nærmere 100 sivile luftfartøy ved Kjeller flyplass. Disse har ikke noe sted å flytte til ved en eventuell nedleggelse. Flyeiere og flyklubber vil søke seg til alternative flyplasser i Oslo-området. Dette vil kunne føre til tilfeldige valg med uoversiktlige konsekvenser, også med tanke på flysikkerhet.

Ved flytting av aktiviteten til andre flyplasser øker presset på disse mht. støy, tillatt trafikkmengde og tilgang til luftrommet. De velfunderte fordeler Skedsmo kommune mener å ha ved å legge ned flyplassen må «betales» av andre uten at de uoversiktlige negative konsekvensene i det hele tatt er vurdert.

b. Konsekvenser for flysikkerheten

I et flysikkerhetsperspektiv er det nødvendig med kompetanse. Ved Kjeller er allmennflyaktiviteten veldig konsentrert og man har et stort fagmiljø som anses viktig med tanke på å utvikle kompetanse og å dyrke en god sikkerhetskultur. Legges Kjeller flyplass ned er det sannsynlig at deler av det eksisterende miljøet løses opp og at kompetanse kan forsvinne. Dette er ugunstig i et flysikkerhetsperspektiv.

Flyging fra Kjeller omfatter dessuten utdanning av nye flygere. For fortsatt drift av flyskolene kreves det en egnet base som utgangspunkt for treningen samt egnet luftrom for trening. Slike treningsområder må også kunne aksepteres av lufttrafikktenesten (bruk av luftrommet), og

Luftfartstilsynet vil kun gi tillatelse til etablering av flyskole annet sted hvis det er sikkerhetsmessig og faglig forsvarlig, og i henhold til krav i medhold av luftfartsloven.

Allmennflyaktiviteten i Oslo-området er i dag preget av gode sikkerhetsforhold og svært lav ulykkesrate gjennom en naturlig segregering av tyngre og lettere trafikk. Nedleggelse av Kjeller vil i en periode innebære noe større trafikk tetthet rundt de resterende flyplassene, og kommersiell luftfart og allmennflyging vil i perioden i større grad måtte operere på de samme arenaene og i det samme luftrommet. Dette vil kunne ha en midlertidig negativ innvirkning på sikkerheten, og det vil kunne påvirke regulariteten til den kommersielle trafikken noe.

Kjeller flyplass representerer en alternativ landingsplass for hovedstaden under operative nødsituasjoner.

5. Alternative løsninger?

a. Generelt

Å anlegge en ny flyplass er en stor og tidkrevende prosess, og kan vise seg å være bortimot umulig. Forsøket med å få etablert en ny allmennflyplass på Østlandet etter at Fornebu ble lagt ned strandet. Det er derfor viktig at det gis tilstrekkelig tid for omstilling før en viktig flyplass legges ned.

Nedleggelse av Kjeller flyplass for sivil bruk uten at et gjennomtenkt og godt alternativ er etablert vil gi negative konsekvenser både mht. samfunnsnytte og flysikkerhet, jf. ovenfor. Dette er ikke problematisert eller på annen måte utredet/vurdert i planprosessen.

I mangel på nærmere dokumentasjon eller alternative løsninger for luftfarten er Luftfartstilsynet av den oppfatning at det mulige resultatet av planforslaget er uheldig for norsk luftfart.

Luftfartstilsynet har samtidig forståelse for Skedsmo kommunes ønske om å ta hele eller deler av flyplassområdet i bruk til andre arealformål, som foreslått i utkastet til kommuneplan. Videre har vi forståelse for at Skedsmo kommune ikke ønsker å bære ansvaret for regional og til dels nasjonal allmennflyging uten at dette er tydelig politisk avklart på nasjonalt nivå. Luftfartstilsynet håper likevel at det er rom for å finne en løsning hvor Skedsmo kommune påtar seg noe av ansvaret for norsk allmennflyging en tid fremover, slik at det blir mulig å finne mulige alternativer for luftfarten med mer begrensede negative effekter.

Per i dag eksisterer Kjeller flyplass, og den har en svært viktig funksjon for allmennflygingen. Dels nasjonalt og i vesentlig grad regionalt. Flyplassen er bygd for offentlige midler, og eies i dag av en offentlig aktør (Forsvaret). Så lenge denne infrastrukturen finnes er det lite hensiktsmessig å begynne arbeidet med å etablere en ny flyplass all den tid Forsvaret faktisk har bruk for arealene. Det vil være å kaste bort offentlige og private midler, samt legge beslag på nye arealer uten grunn.

Luftfartstilsynet håper med dette at Kjeller flyplass ikke reguleres bort, om enn med uklar tidshorisont, i kommuneplanens arealdel 2015-2026.

En eventuell regulering som medfører at nedleggelse av den sivile lufthavndriften bør i hvert fall sikre en hensiktsmessig og rimelig overgangsperiode for luftfarten.

b. Konkrete tanker om mulige alternative løsninger

Vår dato
27.10.2014

Vår referanse
14/03783-4

Hvorvidt Forsvaret trekker seg ut i 2017, 2022, 2035 eller senere vet man ikke sikkert på nåværende tidspunkt. En hensiktsmessig bruk av areal og midler tilsier at sivil luftfart ved Kjeller flyplass ikke bør legges ned før det har gått syv til ti år fra det tidspunkt det er avklart hvilket årstall Forsvaret trekker seg ut for godt. Dette gir en hensiktsmessig bruk av offentlige og private midler samt en hensiktsmessig arealbruk. Løsningen innebærer samtidig en deling av risikoen mellom kommunen og luftfarten all den tid datoene for mulig nedleggelse er så uavklarte. Kommunen vil da ta noe ansvar for luftfarten i noen år til, og luftfarten må ta ansvaret for å finne en ny løsning innenfor det som vil bli en relativt kort tidsramme for omstilling.

Et annet alternativ til løsning kan være at Kjeller flyplass i planen opprettholdes også som sivil flyplass frem til 1. januar 2027. Det gir rom for en fornyet konsesjon fra 1. januar 2017 (da gjeldende konsesjon går ut) frem til 2027. Dette gir allmenflymiljøet forutberegnelighet, samtidig som usikkerhetsfaktoren knyttet til Forsvarets behov reduseres både for kommunen og for allmenflygerne. Ulempen er at man da kanskje må gå i gang med å finne alternative løsninger uten grunn fordi Forsvaret kanskje fortsatt bruker flyplassen etter 2027.

Luftfartstilsynet antar at de skisserte løsningsalternativer i en viss grad ivaretar hensynet både til kommunen og til luftfarten. Luftfarten får da et visst press på seg til å finne alternative løsninger, samtidig som det gis tilstrekkelig tid til å finne disse. Kommunen får tilgang til arealene innenfor et rimelig tidsrom og med begrensede negative virkninger for den overordnede arealbruksstrategien i kommunen.

6. Oppsummering

Slik forslaget til kommuneplanens arealdel for Skedsmo kommune 2015-2026 forstås av Luftfartstilsynet fremstår utkastet som uheldig for norsk luftfart.

Luftfartstilsynet håper områdene MF1, MF2 og H390_2 med tilhørende bestemmelser, jf. kap. 2 ovenfor, så langt de går ut på at Kjeller flyplass skal legges ned så snart Forsvaret trekker seg ut, kan endres slik at allmenflymiljøet som har tilhold ved Kjeller sikres en rimelig omstillingsperiode før flyplassen legges ned.

Tanker om mulige alternativer til løsning er for vår del skissert i kap. 5 ovenfor. Alternativene er på ingen måte uttømmende, men er først og fremst skisser for hvordan vi tenker oss en mulig løsning.

Vi håper at videre planprosess medfører en løsning som er god for alle parter.

Luftfartstilsynet ber om at vi holdes informert i den videre prosessen.

Med vennlig hilsen

Stein Erik Nodeland
luftfartsdirektør

Stian Hangaas
juridisk seniorrådgiver
flyplass- og flysikringsavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vår dato
27.10.2014

Vår referanse
14/03783-4

Kopi:

Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep., 0030 Oslo
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Postboks 8111 Dep., 0032 Oslo
Norges luftsportforbund, Møllergata 39, 0179 Oslo



Statens vegvesen

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ
□

28 APR 2014

LUFTFARTSTILSYNET	
ARKIVKODE 603	DOK.NR. 7
28 APR 2014	
SAKSNR. 13/04524	
AVD. F	SAKSBEH.

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/innvalgsnr:
Wenche Bjertnes - 32181134

Vår referanse:
2014/023968-002

Deres referanse:
13/04524-2

Vår dato:
09.04.2014

U

Høring - søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Hønefoss flyplass - Eggemoen i Ringerike kommune

Vi har mottatt for uttale søknad om konsesjon for å drive og inneha Hønefoss flyplass – Eggemoen i Ringerike kommune. Søknaden gjelder en fornyelse av konsesjon og det er gitt automatisk forlengelse av gjeldende konsesjon fram til ny konsesjonssøknad er ferdigbehandlet. Høringsfrist er satt til 21.05.2014.

Det framgår av den vedlagte søknaden at det søkes om konsesjon for ett trafikkomfang på ca 15200 flybevegelser per år. Dette trafikktallet opplyses å omfatte all flytrafikk på lufthavnen og samsvarer med eksisterende konsesjon. Det opplyses videre at dagens aktivitetsnivå opprettholdes inntil ny søknad om konsesjon med ny bane, rullebanelys, merket rullebane og instrument innflygning er godkjent. Ny konsesjonssøknad for dette planlegges i løpet av få år. Det er ikke opplyst om denne nye konsesjonssøknaden vil innebære en økning av flybevegelser og hvilke type flygninger som vil være hovedtrafikken på flyplassen. Det opplyses at det spesielt ønskes tilbakemelding på pkt. 4 med under punkter i Deres brev av 21.02.2014.

Vi viser til pkt. 4.1 forholdet til arealplan i Deres brev, samt til pkt. 2 og pkt. 4 i utkast til konsesjonsvilkår for Hønefoss flyplass.

Det er under arbeid flere områdereguleringsplaner for næringsutvikling på Eggemoen som har konsekvenser for tilgrensende riks- og fylkesvegnett innenfor ett influensområde som arealmessig er større enn planområdene for næringsområdene. Spesielt viktig er E16 mellom Bergen og Stockholm som vil være eneste mulige adkomstveg fra Hønefoss og Jevnaker, nærmeste byen og tettstedet, til flyplassen og de andre næringsområdene som planlegges på Eggemoen. Opplysninger fra Kommunen og Utbyggere så langt i planprosessen viser at trafikk over adkomst fra E16 til Eggemoen vil overstige kapasitet i ett eventuelt nytt planskilt kryss. Den ønskede arealutviklingen på Eggemoen innebærer med stor sannsynlighet behov for betydelige oppgraderinger av riksvegnettet hvis framkommelighet og trafikksikkerhet skal ivaretas. Så langt er nødvendige tiltak i riks- og eventuelt også fylkesvegnettet ikke utredet og dokumentert.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 02030
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

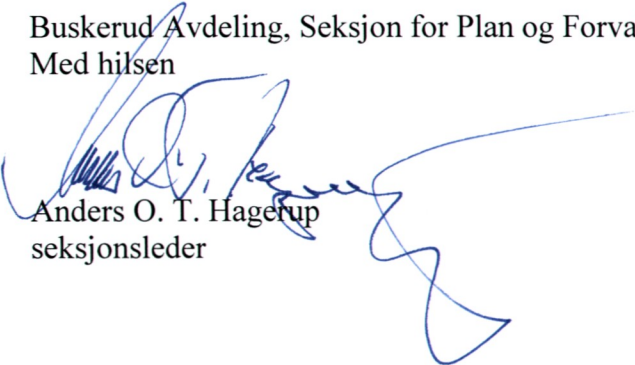
Kontoradresse
Hensmoveien
3516 HØNEFOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

I 2011 ble det utarbeidet en konseptvalgutredning for rv.35/E16 Hokksund- Åmot – Jevnaker. Regjeringen besluttet i 2012 at den videre planleggingen på strekningen skal ta utgangspunkt i løsninger som innebærer oppgradering til vegnormalstandard og tilrettelegging for at økt andel av persontransporten skal skje med kollektivtransport, og at kortere reiser skal skje til fots eller med sykkel. Etappe 1 består blant annet av en forkorting av E16 mellom Nymoen og Eggemoen. Prioritering av statlige midler er nedfelt i nasjonal transportplan (NTP) 2014-23. I NTP prioriterer Regjeringen å bygge ut E16 i ny trasé fra Eggemoen i Ringerike kommune til Olum i Jevnaker kommune.

I regi av Statens vegvesen, etter ønske fra Buskerud Fylkeskommune, pågår det for tiden ett arbeid med en konseptvalgutredning for framtidige transportløsninger i Hønefoss by og byens nærområder med tanke på en bypakke (Ringerikspakken). De nasjonale føringene om en økt tilrettelegging for at persontransporten skal tas med kollektiv, gåing eller sykling vil også gjelde som en målsetting for denne utredningen. Etter planen skal dette KVVU-arbeidet være ferdigstilt innen desember 2014.

Buskerud Avdeling, Seksjon for Plan og Forvaltning
Med hilsen



Anders O. T. Hagerup
seksjonsleder

Kopi: postmottak@fmbu.no
postmottak@bfk.no