

Samferdselsdepartementet
Postmottak 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler
Claudio D'Eugenio

Telefon
22055000

Vår dato
19.11.2012

Deres dato

Vår referanse (oppgis ved svar)
2011/19540-11/112326/2012 EMNE L42

Deres referanse

Melding om vedtak i FU-sak 135/12 - Uttalelse til Masterplan 2012 - 2050, Oslo lufthavn Gardermoen

Fylkesutvalget behandlet ovennevnte sak i møte 12.11.12 og fattet følgende vedtak:

- 1. Fylkesutvalget anerkjenner Gardermoenes betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge. Fylkesutvalget vil påpeke at saken har store konsekvenser for planleggingen av areal- og transportplanen i denne delen av fylket.*
- 2. Samtidig vil fylkesutvalget påpeke at en tredje rullebane vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Det forutsettes at det legges opp til mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner og at en eventuell tredje rullebane først etableres når dagens kapasitet er fullt utnyttet. I denne sammenhengen må også kapasiteten på Torp og Rygge tas med.*

Av hensyn til videre arealplanlegging er imidlertid alle tjent med en snarlig avklaring av stedsvalget i tilfelle en tredje rullebane blir aktuelt.

- 3. Fylkesutvalget vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor fylkeskommunens ansvarsområder. Alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder ut fra gitte opplysninger. Det stilles imidlertid spørsmål ved grundigheten i vurderingen av støyulempene målt opp mot andre ulemper. Fylkesutvalget forutsetter at det gjøres i den videre prosessen.*

Med vennlig hilsen

Claudio D'Eugenio
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Statens vegvesen Region øst

Dato: 25.10.2012
Arkivref: 2011/19540-7

Saksnr	Utvalg	Møtedato
135/12	Fylkesutvalg	12.11.2012

Uttalelse til Masterplan 2012 - 2050, Oslo lufthavn Gardermoen

Innstilling

- 1. Fylkesutvalget anerkjenner Gardermoenes betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge.*
- 2. Samtidig vil fylkesutvalget påpeke at en tredje rullebane vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Det forutsettes at det legges opp til mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner og at en eventuell tredje rullebane først etableres når dagens kapasitet er fullt utnyttet.*
- 3. Fylkesutvalget vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor fylkeskommunens ansvarsområder. Alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder.*

Saksprotokoll i Fylkesutvalg - 12.11.2012

Fylkesrådmannens innstilling:

- Fylkesutvalget anerkjenner Gardermoenes betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge.
- Samtidig vil fylkesutvalget påpeke at en tredje rullebane vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Det forutsettes at det legges opp til mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner og at en eventuell tredje rullebane først etableres når dagens kapasitet er fullt utnyttet.
- Fylkesutvalget vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor fylkeskommunens ansvarsområder. Alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder.

Utvalgets behandling:

Representanten Vibeke Limi (Frp) fremmet alternativt forslag til innstillingens punkt 3, nye punkt 4, 5 og 6, samt en protokolltilførsel:

Nytt punkt 3:

FU er til dels uenig i Masterplanens konklusjon om at alternativ Øst anses å ha minst negative konsekvenser. Alternativ Vest er dessverre ikke tilstrekkelig utredet med hensyn til støyproblematikken og hvordan denne vil påvirke befolkningen i Jessheim, Sand, Kløfta og Råholt. Støy som tema, er ikke godt nok diskutert i høringsdokumentet og man har unnlatt å drøfte konsekvenser i forhold til fremtidig utbygging i de berørte kommunene.

Nye punkter:

1. FU savner en tydeligere vektning av de forskjellige utredningstemaene. Berørte landbruksområder, vinterbeite for elg/vilt er heller ikke tilstrekkelig kvantifisert og gir derfor et inntrykk av å ramme unødvendig hardt.
2. FU forutsetter at det er påkrevd med en planprosess etter plan- og bygningsloven og at avklaring av planprosessen må skje i nært samarbeid med de berørte kommuner.
3. FU savner en redegjørelse for hjemmelsgrunnlag, organisering og gjennomføring av båndleggingsprosessen i forbindelse med høringen av Masterplanen. Det er uheldig at dette ikke er belyst i høringsdokumentene. Det forventes at Masterplanen sendes på høring til grunneiere, naboer og organisasjoner.

Protokolltilførsel fra FrP:

Masterplanens viktigste område er båndlegging og plassering av en ny tredje rullebane. Slik FrP leser planen er økonomiske hensyn samt jord- og kulturminnevern tillagt større vekt enn et overordnet forslag der støy, miljø og fysisk helse utgjør en viktig del av et totalt samfunnsregnskap.

Antall boliger som rammes i de ulike alternativene er viktig, det samme er byggekostnader og hvilke områder som berøres, men det blir feil når man viser til gravhauger som må flyttes – når disse faktisk ligger utenfor fremtidig rullebane. Masterplanen har derfor tillagt hensynssone for kulturminnevern større vekt enn hensynet til støyproblematikken. Østre alternativ vil faktisk påvirke mellom fem og ti tusen mennesker i bebyggelsen rundt Jessheim, Sand, Kløfta og Råholt.

Omfanget av vinterbeite for elg/vilt og en mer spesifikk synliggjøring av hvor mye dyrkbar mark som forsvinner i det vestre alternativet, ville vært naturlig å kvantifisere i utredningen opp mot et samfunnsregnskap som tydeliggjorde omfanget av støy tilknyttet det østre alternativet. Stortinget har valgt å legge hovedflyplassen til Gardermoen, og derfor må befolkning, støy og et helhetlig samfunnshensyn telle høyere enn isolerte prosjektkostnader.

Representanten Rolf Lasse Lund (Ap) fremmet tilleggsforslag til punkt 2:

Av hensyn til videre arealplanlegging er imidlertid alle tjent med en snarlig avklaring av stedsvalget i tilfelle en tredje rullebane blir aktuelt.

Representanten Morten Vollset (Sp) fremmet endringsforslag på vegne av Sp og SV:

1. Fylkesutvalget vil påpeke at en tredje rullebane på Gardermoen vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Alle alternativer for en tredje rullebane er svært problematiske knyttet til støy og vil være i direkte konflikt med jordloven og nasjonale mål, samt regionale og lokale planer og strategier. Fylkesutvalget mener derfor at utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen må unngås.
2. Det forutsettes at det legges opp til en mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner. I det videre arbeid med vurdering av behovet for en tredje rullebane må både flytrafikken på

- de tre lufthavnene i hovedstadsområdet og tog sees i sammenheng. Avbøtende tiltak må iverksettes med utgangspunkt i støygrenser basert på anbefalinger fra helsemyndighetene.
3. Ved et eventuelt båndleggingsvedtak registrerer fylkesutvalget at alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder.

Møteleder Nils Aage Jegstad (H) fremmet tilleggsforslag til fylkesrådmannens innstilling :

Tillegg til fylkesrådmannens punkt 1:

Fylkesutvalget vil påpeke at saken har store konsekvenser for planleggingen av areal- og transportplanen i denne delen av fylket.

Tillegg til fylkesrådmannens punkt 2:

I denne sammenhengen må også kapasiteten på Torp og Rygge tas med

Tillegg til fylkesrådmannens punkt 3:

... ut fra gitte opplysninger. Det stilles imidlertid spørsmål ved grundigheten i vurderingen av støyulempene målt opp mot andre ulemper. Fylkesutvalget forutsetter at det gjøres i den videre prosessen.

Votering:

- Limis (Frp) forslag fikk 2 stemmer og falt (Frp + 1 H)
- Vollsets (Sp) forslag fikk 5 stemmer og falt (SV, Sp, KrF og V)
- Fylkesrådmannens innstilling med Lund og Jegstads tilleggsforslag ble vedtatt med 9 mot 4 stemmer (Frp, SV + Sp)

Vedtak:

4. *Fylkesutvalget anerkjenner Gardermoenes betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge. Fylkesutvalget vil påpeke at saken har store konsekvenser for planleggingen av areal- og transportplanen i denne delen av fylket.*
5. *Samtidig vil fylkesutvalget påpeke at en tredje rullebane vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Det forutsettes at det legges opp til mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner og at en eventuell tredje rullebane først etableres når dagens kapasitet er fullt utnyttet. I denne sammenhengen må også kapasiteten på Torp og Rygge tas med.*

Av hensyn til videre arealplanlegging er imidlertid alle tjent med en snarlig avklaring av stedsvalget i tilfelle en tredje rullebane blir aktuelt.

6. *Fylkesutvalget vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor fylkeskommunens ansvarsområder. Alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder ut fra gitte opplysninger. Det stilles imidlertid spørsmål ved grundigheten i vurderingen av støyulempene målt opp mot andre ulemper. Fylkesutvalget forutsetter at det gjøres i den videre prosessen.*

Sammendrag

Masterplanen erstatter tidligere Lufthavnplan og viser forventet utvikling på sikt. Regjeringen har fattet en prinsippbeslutning om båndlegging av areal for en eventuell tredje rullebane. Masterplanens hovedvekt ligger på en analyse av beliggenhetsalternativene og anbefalingen av ett alternativ ovenfor Samferdselsdepartementet. Avinor og OSL anbefaler at alternativ øst blir båndlagt. Gjennom dialog med berørte parter ønskes det å legge til rette for gjennomføring av båndleggings- og reguleringsplanprosess, med avslutning innen 2021.

Et argument for å lokalisere hovedflyplassen til Gardermoen var å fremme nærings- og kompetanseutvikling og skape mer vekst i innlandsregionen. Etableringen har ført til en kraftig befolkningsøkning på Romerike og i sørlige deler av Hedmark og Oppland, og også en sterk utvikling av næringslivet. I diskusjonen om en eventuell tredje rullebane er det viktig å ta hensyn til Gardermoenes betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge.

Fylkesrådmannen vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor de av fylkeskommunens ansvarsområder som er omtalt. (Nærings- og kompetanseutvikling er i liten grad omtalt i masterplanen.) Vurderingene vil danne et godt grunnlag for senere planarbeid med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens krav.

Bakgrunn og saksopplysninger

Masterplan 2012-2050 for Oslo Lufthavn erstatter tidligere Lufthavnplan 2001-2030. Den er en retningsgivende plantype, og forutsetter at juridiske plantyper etter plan- og bygningsloven utarbeides i samsvar med planen. Masterplanen viser forventet utvikling på mellom-lang og lang sikt. Det er en samlende plan som redegjør for overordnet arealbruk samt flyoperative og driftsmessige forhold. Planen legger hovedvekt på de langsiktige utviklingsbehovene med sikte på at innebygging unngås og at potensialet for næringsutvikling i vertskommunene og regionen ivaretas. Masterplanen vil bli oppdatert etter en omforent plan for rullering, og det forutsettes at godkjent masterplan til en hver tid skal være styrende for den overordnede utvikling av Oslo Lufthavn.

I St.meld. nr 15 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 fremgår det at regjeringen har fattet en prinsippbeslutning om at det skal båndlegges et bestemt areal for en eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Meldingen peker også på at denne beslutningen ikke er et vedtak om at banen skal bygges. Før det tas stilling til hvilket areal som skal båndlegges, og hvilken form og innhold selve båndleggingsvedtaket skal ha, ba departementet om at det utarbeides ny masterplan for lufthavnen. Da Regjeringen allerede har slått fast at det skal båndlegges et bestemt areal for en eventuell tredje rullebane, har masterplanen lagt hovedvekt på å analysere forhold og faktorer som skiller de aktuelle alternativene. Dette har gitt grunnlag for å anbefale den lokalisering som samlet sett fremstår som det beste. Foreliggende rapport utgjør OSLs grunnlag for Samferdselsdepartementets videre båndleggingsprosess, som skal skje i samråd med Miljøverndepartementet. Før en eventuell utbygging av en tredje rullebane kreves det utarbeidet en formell konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

OSLs eier Avinor oversendte masterplanen til Samferdselsdepartementet i 2. kvartal 2012, som grunnlag for Samferdselsdepartementets båndleggingsprosess for en eventuell tredje rullebane i henhold til gjeldende Nasjonal transportplan, NTP. Masterplanen har som hovedhensikt:

1. Analyse og avklaring av hvilket areal som er best egnet for ny tredje rullebane.
2. Presentasjon av en langsiktig arealbruksplan til bruk for både hovedflyplassens egen planlegging av infrastruktur og som en del av grunnlaget for omkringliggende kommuners formelle arealplaner.

3. Identifisering av nødvendige utbyggingstiltak som grunnlag for langsiktig budsjettarbeid, utbyggingsplaner og kommunal og regional ressurs- og infrastrukturplanlegging.

Det har vært en viktig målsetning å etablere og opprettholde en åpen dialog og nært samvirke mellom Oslo Lufthavn og vertskommunene (Ullensaker og Nannestad), samt de to mest berørte nabokommuner (Eidsvoll og Gjerdrum), Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Forsvaret og flyselskapene. Gjensidig forståelse og økt faglig innsikt i forhold til partenes felles og særegne problemstillinger har resultert i en konstruktiv og målrettet planprosess. En referansegruppe har fulgt planarbeidet tett. Akershus fylkeskommunes representant var Anette Solli.

Dersom trafikkutviklingen følger gjeldende prognoser fra TØI, revidert jan. 2012, vil fase 2 av pågående terminalutbygging måtte stå ferdig til 2020, og en tredje rullebane og fase 1 av en ny terminal stå ferdig til 2030. Dette innebærer at Samferdselsdepartementets varslede båndleggingsprosess, med etterfølgende reguleringsplanprosess, må være avsluttet senest 2020-2021. Tid til grunnverv, premiss- og konkurransearbeid, reetablering av funksjoner som må flyttes før byggetiltakene kan gjennomføres, og utbygging av tredje rullebane og en ny terminal er beregnet til ca. 10 år. Tiltak og forberedelser er estimert til å ligge i størrelsesorden 14-17,5 mrd. kr i dagens kroneverdi, avhengig av banealternativ.

Tre alternative lokaliseringer av en tredje rullebane er analysert:

1. Alternativ Vest hvor rullebanen er plassert 1035 m vest for vestre bane,
2. Alternativ Nord hvor rullebanen er plassert 300 m vest for østre bane, og trukket ca. 3500 m nord for denne og
3. Alternativ Øst hvor rullebanen er plassert 1035 m øst for østre bane.

Hensikten med gjennomførte analyser, har vært å finne det rullebanealternativet som totalt sett fremstår som det beste, samt å vurdere hvor en terminal bør plasseres i forhold til denne.

Det er utarbeidet oversiktsmatriser med ulike tema som er analysert innenfor områdene flyside, terminal og landside, miljø og samfunn, samt driftsforhold vedrørende plassering av en tredje rullebane. Det er også utarbeidet en evalueringsmatrise for plassering av en ny terminal. Med basis i matrisene ble det gjennomført en rekke utredninger og analyser både internt og eksternt. De viktigste temaene som er behandlet er kvalitetssikring av muligheten for å bruke GNSS-basert inn- og utflygingsteknologi, kapasitets- og takselengde-studier, grunnforhold og masseberegninger, miljø, naturressurser og samfunn (Støy, vann og grunn, naturmiljø, luftkvalitet og klima, jord- og skogressurser, grusressurser, friluftsliv, nærmiljø og kulturminner) og samfunnsøkonomi.

Med bakgrunn i gjennomførte analyser og vurderinger, anbefaler Avinor og OSL at Alternativ Øst blir båndlagt til fremtidig tredje rullebane for å sikre fortsatt utvikling av OSL som funksjonell og kapasitetssterk hovedflyplass, primært knutepunkt i det norske trafikksystemet, pådriver for regionalt og lokalt næringsliv og tjenesteyter overfor flyselskaper, aktører og brukere.

Problemstillinger og alternativer

Akershus fylkeskommune har tidligere vært kritisk til spørsmålet om tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.

I behandlingen av Lufthavnplan for Oslo lufthavn 2001 fattet fylkesutvalget i møte 12.11.2002 vedtak om å være *"kritisk til OSL's konklusjon om lokaliseringen av en 3. rullebane (alternativ 4/1035). Denne lokaliseringen griper på en avgjørende måte inn i utviklingen av Gardermoen næringspark, og vil få store støymessige konsekvenser for regionsenteret Jessheim."*

I behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015 fattet fylkestinget i møte 07.10.2003 vedtak om at *"Avinørs fløystøyprognoser tilsier at kapasiteten på de eksisterende to rullebanene på Gardermoen ikke vil være utnyttet i 2020, og det er derfor ikke grunnlag for båndlegging av inntil 10 kvadratkilometer av arealet i Ullensaker fram til 2020 for en 5. rullebane på Østlandet. En vesentlig del av veksten på korte ruter forventes å komme på rullebane 3 og 4 på hhv. Torp og evnt. Rygge. Oslo lufthavn Gardermoen bør etterstreve å ta veksten i langdistanserutene, i konkurranse med København, Stockholm og Helsinki."*

I behandlingen av en utredning om behovet for en tredje rullebane fattet fylkesutvalget i møte 08.06.2006 vedtak om at *"det vises imidlertid til Akershus fylkeskommunes uttalelse til gjeldende Nasjonal Transportplan, der fylkeskommunen går imot utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen."*

I behandlingen av Ullensaker kommuneplan 2008-2020 fattet fylkesutvalget i møte 22.11.2007 vedtak om at *"det er uheldig å disponere arealet inn mot Oslo lufthavn Gardermoen før det er avklart om arealet trengs til en utvidelse av rullebanekapasiteten."*

Fylkesrådmannens vurderinger

Regional utvikling

Et argument for å lokalisere hovedflyplassen til Gardermoen var å fremme nærings- og kompetanseutvikling og skape mer vekst i innlandsregionen. Etableringen har ført til en kraftig befolkningsøkning på Romerike og i sørlige deler av Hedmark og Oppland, og også en sterk utvikling av næringslivet. I diskusjonen om en eventuell tredje rullebane er det viktig å ta hensyn til Gardermoens betydning som nav i luftfarten i Norge og som driver for å opprettholde konkurransekraften til næringslivet i Østlandsregionen og Norge.

Regionale omfordelingseffekter som følge av hovedflyplassutbyggingen har i stor grad skjedd ved at transportbasert virksomhet er flyttet fra den sentrale delen av regionen til Øvre Romerike. Antallet servicearbeidsplasser har også økt, mens det foreløpig i mindre grad har skjedd en omfordeling av de kompetansebaserte arbeidsplassene i regionen. Pr i dag er det ca. 13 000 ansatte på flyplassen. I 2011 var passasjertallet ca. 21 millioner. Prognosene viser at passasjertallet vil stige til ca. 26 millioner i 2020 og 34 millioner i 2030. Det er forventet at behovet for ytterligere ansatte stiger i takt med passasjerutviklingen.

Samferdsel

Analysen i Masterplan 2012 – 2050, Oslo lufthavn Gardermoen ansees å ivareta de viktigste og mest avgjørende samferdselsmessige og trafikale faktorene. Den danner således et godt grunnlag for å bestemme hvilket areal som bør avsettes til eventuell bygging av en tredje rullebane og dessuten til videre arbeid med vurdering av behovet for en tredje rullebane.

Friluft og naturmiljø

For temaene friluftsliv og naturmiljø ansees vurderingene også som relevante og tilstrekkelig godt gjennomførte.

Kulturminnevern

OSL-masterplanen gir en god utredning og vurdering i forhold til forekomst og konflikt med automatisk fredete kulturminner i de to byggealternativene. Selv om vurderingen kun er kvantitativ, gir den grunnlag for å bedømme at å velge alternativ øst vil medføre minst tap av fornminner. I forhold til alternativenes kvalitative innhold er alternativ øst også det beste, da alternativ vest rommer en rekke store gravfelt og jernalderbosetninger. Slike gravfelt har stor verneverdi, og Riksantikvaren gir sjelden dispensasjon for å fjerne gravhauger. Fornminnene i alternativ vest har også svært høy pedagogisk verdi. Potensialet for funn av flere automatisk fredete

kulturminner uten synlig markering er også svært høy i alternativ vest. Fylkesrådmannen slutter seg derfor til OSL-masterplanens vurdering om at alternativ øst er best med hensyn på tema kulturminner.

Vann

Det er viktig at det i det videre arbeidet med utvidelse av Norges hovedflyplass stilles tydelige krav om at grunnvannet og vassdragene rundt lufthavnen ikke skal påvirkes av en eventuell tredje rullebane. Grunnvannsforekomsten ved Gardemoen er Norges største grunnvannsreservoar. Forekomsten er del av både Leira-Nitelva og Hurdalvassdraget-Vorma vannområder og er dermed med i både første og andre forvaltningsplan for Glomma vannregion. Akershus fylkeskommune er prosessansvarlig for vannområdenes arbeid etter vannforskriften, med krav til å sikre god økologisk og kjemisk vannkvalitet. Dette arbeidet innebærer at dagens tilstand ikke skal forverres i løpet av årene mot 2015 og 2021.

Det gjøres også oppmerksom på at deler av ravedalene til Sogna er meget erosjonsutsatt. Det bør stilles krav om at eventuelle vannmengder som renses og tilbakeføres til vassdragene skal følge tilnærmet naturlige vannføringssykluser og ikke medføre økt erosjon og fare for ras.

Vilt

Fylkesrådmannen vil understreke at det er svært viktig at elg som trekker ned fra hele åspartiet i Nannestad, Gran, Hurdal, Toten, Eidsvoll med videre, får fri passasje til vinterbeiteområdene nord for flyplassen.

Grus

Som det går frem av forslaget til masterplan, er det store, viktige sand- og grusressurser i Gardermoområdet. I det videre arbeidet må det gjøres en grundig vurdering av hvor mye av den tilgjengelige grusressursen som kan tas ut i forkant av at en eventuell tredje rullebane etableres i øst. Eventuelt behov og en praktisk løsning for mellomlagring må også avklares.

Fylkesrådmannen viser for øvrig til at fylkeskommunen er i oppstartsfasen for en regional plan for masseforvaltning. Et viktig mål for dette arbeidet er å sikre en langsiktig ressurstilgang og håndtering av alle typer byggmasser i regionen.

Fylkesrådmannens anbefalinger

Fylkesrådmannen vurderer at forslaget til masterplan i hovedsak gir en tilfredsstillende oversikt over konsekvenser innenfor de av fylkeskommunens ansvarsområder som er omtalt. (Nærings- og kompetanseutvikling er i liten grad omtalt i masterplanen.) Vurderingene vil danne et godt grunnlag for senere planarbeid med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens krav. Alternativ øst vurderes å ha minst negative konsekvenser for fylkeskommunens ansvarsområder.

Samtidig vil fylkesrådmannen påpeke at en tredje rullebane, uavhengig av lokalisering, vil medføre store miljømessige konsekvenser for verts- og nabokommunene. Derfor forutsettes det at det legges opp til mest mulig effektiv drift av dagens to rullebaner og at en eventuell tredje rullebane først etableres når dagens kapasitet er fullt utnyttet.

Akershus fylkeskommune har tidligere vært kritisk til spørsmålet om tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen. Etter fylkesrådmannens vurdering er situasjonen i dag noe annerledes enn for noen år siden på grunn av at regjeringen har fattet en prinsippbeslutning om båndlegging av areal for en eventuell tredje rullebane og på bakgrunn av den utførte analysen av lokaliseringalternativer.

For å ivareta de regionale interessene er det avgjørende for Akershus fylkeskommune i den videre båndleggings- og reguleringsprosessen at det både opprettholdes en god dialog mellom de berørte partene og at det tas høyde for temaet denne båndleggingen i sin regionale planlegging. Akershus fylkeskommune bør derfor aktivt delta i de ulike fora, som tar seg av behandlingen av spørsmålene i forbindelse med disse prosessene.

Oslo, 30.10.2012

Tron Ole Bamrud

Saksbehandler: Claudio D'Eugenio

Vedlegg

1 OSL Masterplan 2012-2050 - Plan for langsiktig utvikling