



Arkivsak-dok. 201000650-99
Saksbehandler Jørn E. Prestsæter

Saksgang Møtedato
Fylkesutvalget 30.10.2012

HØRING - OSLO LUFTHAVN AS' MASTERPLAN FOR 2012-2050

Forslag til

VEDTAK

Fylkesutvalget i Oppland mener at det er viktig for Innlandet at et bestemt areal rundt Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) båndlegges til bruk for en tredje rullebane. Dette må gjøres for å unngå å havne i en situasjon hvor OSL blir for liten og utvidelse blir umulig eller unødvendig kostbart. Båndlegging vil også gi en god forutsigbarhet for de berørte kommunenes egen arealplanlegging.

For Hedmark og Oppland er det viktig at infrastrukturen fra vår region til OSL har god nok kapasitet til å avvikle økning i trafikken. Dette er ikke et tema for Masterplanen i seg selv, men det er viktig at jernbanestasjonens kapasitet og antall parkeringsplasser møter framtidens behov.

Fylkesutvalget vektlegger at InterCity-utbyggingen fullføres til Lillehammer innen 2023 slik at dette er slutført i god tid før bygging av en ny rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen.

Rasmus O. Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Bakgrunn:

Samferdselsdepartementet har i brev av 05.07.12 sendt Oslo Lufthavn AS' Masterplan for 2012 – 2050 på høring.

Saken er sendt flere nabofylker til uttalelse. Hedmark fylkeskommune er blant disse. Oppland fylkeskommune står ikke på adresselista over høringsinstanser, men saken legges fram for fylkesutvalget siden den i stor grad også er viktig for Oppland. Saken er også drøftet i Østlandssamarbeidet.

Planen er i utgangspunktet en plan som Oslo Lufthavn AS utarbeider som ledd i sin egen langsiktige planlegging, og ikke en lovforankret plan. Samtidig har regjeringen i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 signalisert at den vil båndlegge et bestemt areal rundt Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) til bruk for en eventuell tredje rullebane. Det presiseres at båndleggingen ikke innebærer en beslutning om å bygge en tredje rullebane. Etter at høringsuttalelsene er mottatt, vil departementet utarbeide et forslag til båndleggingsbeslutning. Prosedyrene i plan- og bygningsloven vil bli fulgt og høringsinstansene vil også få mulighet til å uttale seg om departementets endelige forslag.

Saksframstilling:

Dersom trafikkutviklingen følger gjeldende prognoser fra TØI, vil fase 2 av pågående terminalutbygging måtte stå ferdig til 2020, og en tredje rullebane og fase 1 av en ny terminal måtte stå ferdig til 2030. Dette innebærer at båndleggingsprosessen med etterfølgende reguleringsplanprosess må være avsluttet senest 2020-2021.

Masterplanen har følgende hovedhensikt:

- Analysere og avklare hvilket areal som er best egnet for ny tredje rullebane.
- Presentere en langsiktig arealbruksplan til bruk for både hovedflyplassens egen planlegging av infrastruktur og som en del av grunnlaget for omkringliggende kommuners formelle arealplaner.
- Identifisere nødvendige utbyggingstiltak som grunnlag for langsiktig budsjettarbeid, utbyggingsplaner og kommunal og regional ressurs- og infrastrukturplanlegging.

Masterplanens hovedvekt er lagt på å beskrive forskjeller i konsekvenser ved alternative lokaliseringer av en ny rullebane, og gir en anbefaling til hvilket alternativ som bør velges. Tre alternative lokaliseringer av en tredje rullebane er analysert:

- Alternativ Vest hvor rullebanen er plassert 1035 m vest for vestre bane, og av topografiske årsaker trukket 3600 m lenger nord enn denne.
- Alternativ Nord hvor rullebanen er plassert 300 m vest for østre bane, og trukket ca. 3500 m nord for denne.
- Alternativ Øst hvor rullebanen er plassert 1035 m øst for østre bane.

Alternativ Øst scorer best innenfor de fleste temaene, og anbefales som båndlagt til en fremtidig tredje rullebane. Ut fra trafikkprognosene vil alternativ Øst gi god nok kapasitet fram til 2070, altså utover Masterplanens tidshorison.

Det har foreløpig ikke blitt gjennomført noen fullstendig samfunns- og bedriftsøkonomisk analyse av alternativene, og dette må gjennomføres som en del av beslutningsgrunnlaget for et senere utbyggingsvedtak. Grove analyser indikerer imidlertid god samfunnsøkonomisk lønnsomhet for tredje rullebane og tilhørende terminal, fra det tidspunktet det er påkrevet at tiltakene må stå ferdig (ca. 2030) i henhold til TØIs trafikkprognose.

Innfartsinfrastrukturen til Gardermoen er også til en viss grad vurdert. Europaveg 16 (tidligere Rv 35) fra E6 til flyplassen vurderes til å ha kapasitet til å avvikle trafikken tilfredsstillende i hele masterplanperioden. E6 sør for krysset med E 16 vil være nær kapasitetsgrensen i rushtidene, men det regnes med at trafikken vil kunne avvikles noenlunde tilfredsstillende i hele masterplanperioden. E6 nordover omtales ikke spesielt, men har bedre kapasitet enn E6 sørover. E 16 videre til Hadeland og Hønefoss omtales heller ikke spesielt, men må forventes å ha tilstrekkelig kapasitet forutsatt utbygging i henhold til forslaget til NTP 2014 - 23.

Det vil være behov for flere parkeringsplasser dersom kollektivandelen ikke øker. OSL har allerede Europas høyeste andel passasjerer som reiser kollektivt (ca. 65 %). Jernbanestasjonen ombygges i forbindelse med allerede igangsatt fase 2 av terminalutbygging (omtalt som T2-prosjektet), og ombygd stasjon omtales som kapasitetsmessig fleksibel. Kapasiteten på jernbanenettet ellers er ikke omtalt.

Merknader:

Masterplanen for Oslo Lufthavn AS 2012 – 2050 er i utgangspunktet et eget planleggingsdokument for Oslo Lufthavn AS, men er oversendt Samferdselsdepartementet fordi det i henhold til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 skal båndlegges et bestemt areal rundt OSL til bruk for en eventuell tredje rullebane. Departementets senere beslutning om båndlegging vil bli sendt på ny høring.

I sine uttalelser til NTP 2014-23 har fylkestingene i både Oppland og Hedmark uttrykt at *”Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder ekstra rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikken på en god måte.”*

Det er ikke gitt at en økning i flytrafikken er en ønsket utvikling. Men prognoser viser at det sannsynligvis vil bli en økning som skaper behov for en operativ tredje rullebane med ny terminal ca. i år 2030. Det er derfor svært viktig at et areal for en eventuell tredje rullebane båndlegges i nær framtid, slik at man unngår å havne i en situasjon hvor OSL blir for liten og utvidelse blir umulig eller unødvendig kostbart. Båndlegging vil også gi en god forutsigbarhet for de berørte kommunenes egen arealplanlegging.

Fylkesrådmannen mener derfor at det er viktig at et bestemt areal båndlegges i nær framtid. Alternativ Øst, som område som bør båndlegges til bruk for en eventuell tredje rullebane, framtrer som det beste alternative etter de tematiske analysene. Valg av hvilket område som skal båndlegges har liten betydning for Oppland fylke, men det er av stor betydning for oss at det blir gjort et valg som sikrer at Gardermoen blir en kapasitetssterk og funksjonell hovedflyplass.

For Oppland er det viktig at infrastrukturen fra vårt fylke til OSL har god nok kapasitet til å avvikle økning i trafikken. Dette er ikke et tema for Masterplanen i seg selv, men det er viktig at jernbanestasjonens kapasitet og antall parkeringsplasser møter framtidens behov. For både Oppland og Hedmark er det også svært viktig at InterCity-utbyggingen på strekningen Oslo – Lillehammer blir gjennomført så raskt som mulig. I tillegg til E 6 er også E 16 og Fv 33 langs vestsiden av Mjøsa viktige kommunikasjonslinjer til/fra Gardermoen.