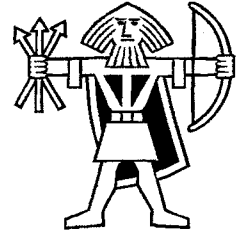


9 AUG 2012

Ullensaker kommune

Plan og næring



Oslo lufthavn AS
Postboks 100
2060 GARDERMOEN

Vår ref: (Oppgis ved svar)
2009/1319-16

Deres ref:

Dato
2.8.2012

MASTERPLAN OSLO LUFTHAVN 2012

Hovedutvalg for overordnet planlegging i Ullensaker kommune behandlet i møte den 20.4.2012 sak nr. 108/12 vedrørende OSL anbefaling i «*Masterplan for Oslo lufthavn 2012*» om lokalisering av en 3. rullebane ved Oslo lufthavn Gardermoen. Utvalget fattet da enstemmig slikt vedtak:

OSL la fram sine anbefalinger i referansegruppens siste møte den 19. april 2012 om plassering av en fremtidig tredje rullebane. Konklusjonen var at OSL anbefaler at alternativ øst legges til grunn for videre prosess i forbindelse med tredje rullebane. Dette innebærer at en ny rullebane i sin helhet vil ligge i Ullensaker kommune.

Dette er en konklusjon Ullensaker kommune er stekt imot. Det er flere momenter som taler imot en slik plassering.

- 1. Først og fremst må OSL legge opp til en mest mulig effektiv drift og utnyttelse av dagens to rullebaner. Det vises i den forbindelse til flyplasser av sammenlignbar størrelse som ivaretar dette på en god måte.*
- 2. Støyproblematikken ved en tredje rullebane vil få konsekvenser for store deler av Ullensaker og Eidsvoll. Det er store bosettingsområder som Sand, Råholt, Mogreina etc. som vil bli berørt i motsetning til om man legger en tredje rullebane vest for dagens eksisterende baner.*
- 3. Det vises også til historikken med etableringen av dagens flyplass og den konsekvens dette fikk for de som bodde på Gardermoen. Dette var en prosess som skapte store utfordringer og det kan skje med de som blir berørt av en østlig plassering av ny rullebane.*

Kopi av saksutskrift følger vedlagt.

Ved en inkurie er ikke dette vedtaket oversendt tidligere, noe vi beklager.

Besøksadresse
Rådhuset, Furusetgt. 12
2050 JESSHEIM
Servicetorget
Åpningstid: 08.00-15.30

Postadresse
Postboks 470,
2051 JESSHEIM

Telefon
66 10 80 00
Telefaks

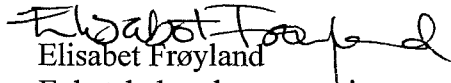
Bankkonto - kommunen
6208 06 11000
Bankkonto - skatt
6345 06 02355


Org.nr.
933 649 768

E-post
postmottak@ullensaker.kommune.no
Internett:
www.ullensaker.kommune.no

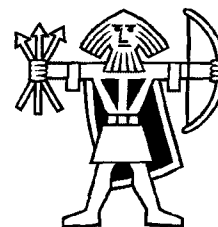
Kommunen vil for øvrig komme tilbake til saken i forbindelse med hørings svar til «*Masterplan OSL 2012 – 2050, plan for langsiktig utvikling i perioden 2012 – 2015*» som nå er sendt ut på høring.

Med hilsen


Elisabet Frøyland
Enhetsleder plan og næring


Bjørn Hagen
Spesialkonsulent

Kopi til:
Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 OSLO



SAKSUTSKRIFT

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
230/12	Hovedutvalg for overordnet planlegging	24.09.2012
93/12	Kommunestyret	08.10.2012

OSL MASTERPLAN, PLAN FOR LANGSIKTIG UTVIKLING I

Vedtak

Ullensaker kommune har mottatt Oslo lufthavn AS' forslag til masterplan for perioden 2012 – 2050 til høring, og kommunestyret har følgende merknader:

1. OSL må legge opp til en mest mulig effektiv drift og utnyttelse av dagens to rullebaner og behovet for å båndlegge arealer til en tredje rullebane må vurderes ut fra dette. Det vises i den forbindelse til flyplasser av sammenlignbar størrelse som ivaretar dette på en god måte.
2. Støyproblematikken ved en tredje rullebane etter Alternativ Øst vil få konsekvenser for store deler av Ullensaker og Eidsvoll. Støy som tema er ikke godt nok belyst i høringsdokumentene. Det drøftes ikke konsekvenser i forhold til framtidig utbygging i de berørte kommunene og kartmaterialet er ikke godt nok til å gi et klart bilde av den framtidige støysituasjonen.
3. Det savnes en klarere prioritering og vektning av de forskjellige utredningstemaene innenfor en større samfunnsmessig ramme. For Ullensaker Kommune er det ikke samfunnsøkonomisk fornuftig å legge alternativ Øst til grunn for 3. rullebane.
4. Ullensaker kommune 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. Ullensaker kommune forventer at masterplanen også sendes på høring til berørte grunneiere, naboer og organisasjoner.
5. Ullensaker kommune forutsetter at det er påkrevd med en planprosess etter plan- og bygningsloven og at avklaring av planprosess må skje i nært samarbeide med de berørte kommunene.
6. Ullensaker kommune er ikke tilfreds med at de utfordringer HOP tok opp i sitt vedtak i PS 108.12 fattet 30.04.12 ikke er fulgt opp av OSL og ber om at de kommer med et tilsvar på dette til kommunen og som legges ved Masterplanen.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 08.10.2012

Behandling:

Representanten Heidi Sørum (Frp) ba om å få sin habilitet vurdert.

Repr. Anne Grethe Borgen (AP) erklærte seg inhabil.

Representanten Heidi Sørum ble enstemmig erklært inhabil.

Repr. Anne Grethe Borgen ble enstemmig erklært inhabil.

Repr. Vinjar Tufte (AP) tok sete.

Av 45 representanter var 44 tilstede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Hovedutvalg for overordnet planleggings innstilling ble enstemmig vedtatt.

Saksprotokoll i Hovedutvalg for overordnet planlegging - 24.09.2012

Behandling:

Av 11 representanter var 11 tilstede.

Repr. Tom Staahle (Frp) fremmet flg. forslag med presiseringer i pkt. 3, 4 og 6:

Ullensaker kommune har mottatt Oslo lufthavn AS' forslag til masterplan for perioden 2012 – 2050 til høring, og kommunestyret har følgende merknader:

1. OSL må legge opp til en mest mulig effektiv drift og utnyttelse av dagens to rullebaner og behovet for å båndlegge arealer til en tredje rullebane må vurderes ut fra dette. Det vises i den forbindelse til flyplasser av sammenlignbar størrelse som ivaretar dette på en god måte.
2. Støyproblematikken ved en tredje rullebane etter Alternativ Øst vil få konsekvenser for store deler av Ullensaker og Eidsvoll. Støy som tema er ikke godt nok belyst i høringsdokumentene. Det drøftes ikke konsekvenser i forhold til framtidig utbygging i de berørte kommunene og kartmaterialet er ikke godt nok til å gi et klart bilde av den framtidige støysituasjonen.
3. Det savnes en klarere prioritering og vektning av de forskjellige utredningstemaene innenfor en større samfunnsmessig ramme. For Ullensaker Kommune er det ikke samfunnsøkonomisk fornuftig å legge alternativ Øst til grunn for 3. rullebane.
4. Ullensaker kommune 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. Ullensaker kommune forventer at masterplanen også sendes på høring til berørte grunneiere, naboer og organisasjoner.
5. Ullensaker kommune forutsetter at det er påkrevd med en planprosess etter plan- og bygningsloven og at avklaring av planprosess må skje i nært samarbeide med de berørte kommunene.

PERIODEN 2012 - 2050

RÅDMANNENS INNSTILLING

Ullensaker kommune har mottatt Oslo lufthavn AS' forslag til masterplan for perioden 2012 – 2050 til høring, og kommunestyret har følgende merknader:

1. OSL må legge opp til en mest mulig effektiv drift og utnyttelse av dagens to rullebaner og behovet for å båndlegge arealer til en tredje rullebane må vurderes ut fra dette. Det vises i den forbindelse til flyplasser av sammenlignbar størrelse som ivaretar dette på en god måte.
2. Støyproblematikken ved en tredje rullebane etter Alternativ Øst vil få konsekvenser for store deler av Ullensaker og Eidsvoll. Støy som tema er ikke godt nok belyst i høringsdokumentene. Det drøftes ikke konsekvenser i forhold til framtidig utbygging i de berørte kommunene og kartmaterialet er ikke godt nok til å gi et klart bilde av den framtidige støysituasjonen.
3. Det savnes en klarere prioritering og vektning av de forskjellige utredningstemaene innenfor en større samfunnsmessig ramme.
4. Ullensaker kommune 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.
Ullensaker kommune vurderer det som uheldig at ikke masterplanen også sendes på høring til berørte grunneiere, naboer og organisasjoner.
5. Ullensaker kommune forutsetter at det er påkrevd med en planprosess etter plan- og bygningsloven og at avklaring av planprosess må skje i nært samarbeide med de berørte kommunene.

Ullensaker, 10.09.2012

Arne Bruknapp
rådmann

Saksbehandler: Bjørn Hagen
Vedlegg: 1. Høring – Oslo Lufthavn AS' Masterplan, brev fra Samferdselsdepartementet datert 5.7.2012
2. OSL Masterplan 2012 - 2050

Saksdokumenter:

SAKEN GJELDER

Samferdselsdepartementet har sendt Oslo lufthavn AS' masterplan for perioden 2012 – 2050 ut på høring fram til 2.11.2012. Masterplanen er i utgangspunktet en plan som OSL utarbeider som ledd i sin egen langsiktige planlegging og er ikke forankret i plan- og bygningsloven. Høringsdokumentene foreligger hovedutvalget og kommunestyret, som avgir kommunens høringsuttalelse.

bygningsloven vil bli lagt til grunn, vil høringsinstansene også få mulighet til å uttale seg om departementets endelige forslag når dette foreligger.

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, utbyggingplaner og kommunal og regional ressurs- og infrastrukturplanlegging.

Tidligere utredninger har konkludert at behovet for en tredje rullebane vil oppstå en gang rundt 2030. Ny teknologi vil ventelig medføre en effektivisering av lufttrafikken både på bakken og i luftrommet. Spesielt har det vært pekt på innføring av satellittbaserte navigasjonssystem. Dette vil blant annet muliggjøre kurvet innflyging. En slik utvikling medfører at et vestlig alternativ igjen vil være aktuelt. OSL har derfor i planarbeidet vurdert et vestlig, nordlig og østlig alternativ. Det nordlige alternativet ble forkastet tidlig i arbeidet med Masterplanen da dette ikke vil gi ønsket kapasitetsøkning. De forskjellige alternativene er vurdert i forhold til følgende hovedtema:

- Flyside
- Terminal/landside
- Miljø, naturressurser og samfunn
- Gjennomføring
- Samfunnsøkonomi

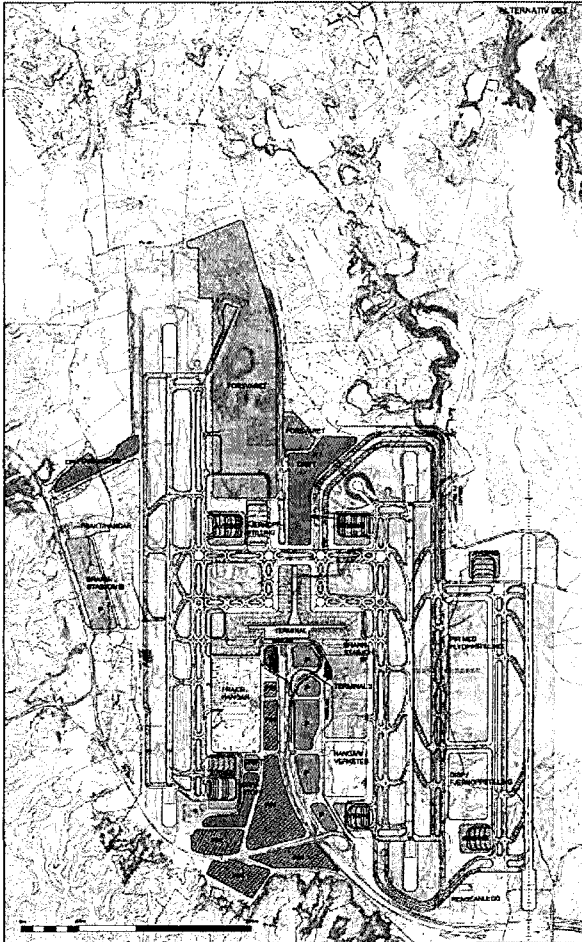
Ettersom lokalisering av en tredje rullebane vil påvirke arealbruken i de berørte kommunene i sterk grad, er det dette forholdet som er vektlagt i det videre saksframlegget. Andre deler av planen som lokalisering av nye terminaler og andre funksjoner har mindre betydning siden disse stort sett vil ligge innenfor dagens flyplassareal. I det etterfølgende vil hovedtrekkene ved de to hovedalternativene «vest» og «øst» gjennomgås slik disse beskrives og vurderes i Masterplanen.

ALTERNATIV VEST

Flyside

På grunn av omliggende terreng kan det ikke foretas rettlinjert inn- og utflyging i nord fra en slik bane. En vil derfor være avhengig av satellittbaserte navigasjonssystem. Disse er imidlertid mer sårbare enn dagens instrumentlandingsystemer (ILS). Det antas at ILS vil være i bruk fram til 2030 parallelt med at satellittbaserte system innføres. Rullebanen er forskjøvet 3.600 m mot nord (pga raviner/grunnforhold mv). International Civil Aviation Organization (ICAO) anbefaler en avstand mellom parallelle rullebaner på 1.035 m for uavhengige operasjoner, men denne avstanden skal økes med 30 m for hver 150 m banene er forskjøvet i forhold til hverandre. Det vil si at for at de to vestre banene skulle kunne opereres uavhengig av hverandre burde avstanden mellom dem ha vært 1.755 m, men raviner og dårlige grunnforholdene er til hinder for en slik plassering. For alternativ vest er den samlede kapasitet på de tre banene beregnet til maksimalt 125 planlagte bevegelser per time. Etter prognosene for vekst i antall flybevegelser per time nås kapasitetstaket rundt år 2060.

For å unngå kryssing av eksisterende vestre rullebane, må det bygges en forbindelse fra eksisterende parallelle taksebaner frem til om lag midten av ny rullebane, totalt ca. 1.900 løpemeter doble taksebaner. Dette innebærer bygging av ca. 165.000 m² nye taksebaner.



Figur 2. Soneplan alternativ øst

Miljø, naturressurser og samfunn

Støy

I tabellen nedenfor er vist antall boliger innenfor 5dB-intervaller av det døgnekvivalente støynivå, L_{Aeq24t} .

Støyintervall L_{Aeq24t}	År			
	2030	2040	2050	2050 med nye fly
50-55	2431	2707	2970	1331
55-60	771	851	927	394
60-65	205	222	229	90
65-70	21	28	35	10
>70	1	1	1	0

Tabell 2. Antall boliger innenfor 5dB-intervaller av det døgnekvivalente støynivå for alternativ øst

Vannbehandling og grunnvann

Dybden til grunnvannet ved alternativ øst er mer enn 10 m. Oppsamlet vann kan infiltreres, og grunnvannbalansen vil neppe påvirkes vesentlig.

75 % av avrenning fra tredje rullebane vil drenere via grunnvannet mot nordøst og ca. 25 % vil gå mot sør. Belastningen på grunnen langs en ny rullebane vil være i en størrelsesorden som trolig er akseptabel selv uten beskyttelsestiltak utover de som benyttes på Gardermoen i dag. Kjemikaliebelastningen i dette området vil ligge høyere enn dagens belastning på

Naturmiljø

Alternativ vest vil legge beslag på viktige vinterbeiteområder for elg og være en barriere for trekkende elg.

Alternativet berører ingen viktige naturtypelokaliteter. Alternativet er vurdert å ha ubetydelig konsekvens for naturtypelokaliteter.

Alternativet berører utkanten av Aurmoen landskapsvernområde som innehar internasjonale limnologiske verneverdier. Området har høy til svært høy verdi i forhold til biologisk mangfold. Alternativet er vurdert å ha middels negativ konsekvens for landskapsvernområdet.

Alternativet berører ingen registrerte forekomster av rødlistearter direkte, og er vurdert å ha ubetydelig konsekvens for rødlistearter.

Luftkvalitet

På grunn av lange takseavstander er alternativ vest det dårligste av de to.

Klima

Alternativene er likeverdige.

Jord- og skogressurser

De største jordbruksarealene ligger i dette utbyggingsalternativet og utbyggingen vil dekke store deler med dyrket mark, ikke minst i anleggsperioden. Den dyrkbare marken har svært høy verdi. Nannestad har valgt en jordvernstrategi med formål å minimere inngrep i jordressurser, kulturlandskap og øvrig grøntstruktur. Området er i hovedsak avsatt som LNF-område i kommuneplanen. I nord vil rullebanen dekke et skogområde, angitt som område med høy verdi på markslagskartet. Alternativet er vurdert til stor negativ konsekvens for jord- og skogressurser.

Grusressurser

Ifølge NGU utgjør grusressursene i Moreppen ca. 1,5 millioner m³. Massene er her imidlertid lite egnet for grusdrift på grunn av høyt grunnvannspeil og med til dels ensartede og finkornete masser. Det er i hovedsak den groveste grusen som er mest etterspurt og verdien av de uttakbare massene er derfor beskjeden. Dette utbyggingsalternativet består i dag av større landbruksområder og grusressursene er dermed også bundet opp gjennom eksisterende arealbruk. Alternativet vurderes å gi noe til middels negative konsekvenser.

Nærmiljø

Tiltaksområdet er anslått til 2.700 daa, og influensområdet ca. 12.900 daa. Alternativet går fra Vigstein til litt nord for Nordmorkorset. Mesteparten av den berørte bebyggelsen ligger langs riksvei 176. I influensområdet er det i underkant av 200 boliger, og ca. 480 beboere. Det er fem fellesfunksjoner som berøres, herunder et grendehus, en butikk/forretningsbygg, kirke og forsamlingshus. I tillegg vil jordbruksareal, annet privat areal og grøntstruktur gå tapt, sykkelstier må legges om, deler av Rv 176 vil forsvinne, samt at opplevelsespunkter og fellesfunksjoner ikke lenger kan brukes.

Friluftsliv

Alternativ vest vil beslaglegge området rundt Vigsteinen som har betydning for opplevelseskvalitet og kunnskapsverdi. Det er ingen registrerte tilrettelegginger utover Rudsmarka natursti. Alternativet vil påvirke deler av Aurmoen landskapsvernområde.

Driftsoperative forhold

Eksisterende brannstasjon i øst kan også dekke en ny rullebane innenfor akseptabel responstid.

Det må etableres to nye avisingsplattformer.

Geotekniske forhold

Alternativ øst kan bygges med massebalanse, men valgt lengdeprofil vil gi ca. 25 % overskuddsmasser dersom deler av gravemassene ikke er egnet som forsterkingslag. Eventuelle overskuddsmasser, anslagsvis 0,8 millioner m³ bør kunne anbringes på depoter lokalt.

Grunnforholdene ved alternativ øst er gode. Grunnen består stort sett av sand og grus. Mindre linser med leire forekommer. Disse må skiftes ut med andre masser. Massene er av en slik kvalitet at det kan være mulig å oppnå tilnærmet massebalanse.

Anleggskostnader for alternativ øst (ikke medregnet kostnader til bærelag av knust stein, asfalt, lysanlegg, oppmerking og navigasjonsanlegg) er beregnet til 900 millioner kroner.

Terminal og landside

En ny terminal er i alternativ øst lokalisert i dagens driftsområde sydøst for dagens terminal i et område på ca. 280 daa (Figur 2). Området gir plass til terminal med forplass samt vel 20 nye flyoppstillingsplasser. Når behovet for oppstillingsplasser øker utover dette, bygges en ny pir med tosidig flyoppstilling i området mellom østre rullebane og den nye tredje rullebanen, hvor vil være plass for 44 nye oppstillingsplasser.

Tilknytning til eksisterende terminal.

Avstanden fra eksisterende terminal til en ny terminal vil bli på ca. 550 m. Det må forutsettes at det bygges en pir fra T1 mot sydøst, øst for Flyporten og Park Inn frem til ny terminal. Adkomst fra landside til terminal. Som i alternativ vest forutsettes det at eksisterende jernbanestasjon beholdes, men forsynes med en søndre utgang med direkte forbindelse til en ny terminal. Avstand fra stasjon til ny terminal vil bli ca. 500 m. Adkomsten til ny terminal fra riksvei 35 forutsettes å skje via en direkte avkjørsel fra krysset mellom riksvei 35 og Lufthavnveien. Det forutsettes videre at det fra forplassen til ny terminal bygges egen vei-sløyfe til Lufthavnveien med direkte påkjøring til denne. Forplassen gis også forbindelser til lokalveinettet (nordre og søndre tverrvei) og derved gode kjøreforbindelser til eksisterende terminal.

Reetableringsområder

Ca. 190 daa brukes i dag til ulike driftsfunksjoner og lufthavnens administrasjon og ca. 90 daa til hangar og manøvreringsområder for SAS, 35 daa til hangar/manøvreringsområde, 20 daa til offentlig parkering og 120 daa er ikke i bruk. Planen for alternativ øst viser erstatningsområde for driftsfunksjoner på ca. 230 daa på nordsiden av de nye taksebaner P og V. Den nordre del av SAS-hangaren forutsettes erstattet med tilsvarende utvidelse på sydsiden av bygningen.

Reetableringskostnader

Kostnadene for reetablering av bygg og anlegg i området for ny terminal anslås til ca. 500 millioner kroner høyere for alternativ øst enn for alternativ vest.

eksisterende østre bane, men nedbrytningskapasiteten i grunnen er god på grunn av de geologiske forholdene og stor avstand til grunnvannet.

Sogna og Vikka mates med grunnvann og er sterkt påvirket av grunnvannskvaliteten. Det forutsettes at det etableres tilfredsstillende beskyttelsestiltak for grunnvannet. Da vil ikke vassdraget bli påvirket som følge av endringer i grunnvannskvaliteten. Tilførsel av overvann til vassdraget vil forbli uendret sammenlignet med dagens situasjon. Det østre alternativet vil derfor medføre liten konsekvens for vassdragene.

Traseen for rullebanen kommer i konflikt med innsjøene Bakketjern og Vesle Bakketjern og disse tjernene må sannsynligvis fylles igjen. Alternativet vil ligge nær andre grytehullsjøer i Elstad landskapsvernområde og det kan medføre stor konsekvenser uten nødvendige tiltak.

Det er begrenset behov for oppsamling, men det vil kreves to nye avisingsplattformer. Overvann kan infiltreres. Kostnad anslått til 737,5 millioner kroner. I tillegg kommer kostnader til rensing av avisingskjemikalier, enten ved Gardermoen renseanlegg eller i et eget renseanlegg for lufthavnen.

Det foreligger en risiko for at det kan påtreffes forurenset grunn fra tidligere aktiviteter langs Ringbanen.

Naturmiljø

Alternativet påvirker ingen registrerte viltlokaliteter i naturbase, men vil kunne influere på Danielsetertjern og Stormosan som er yngleområder for krikand og kvinand. Deler av området kan i liten utstrekning benyttes som vinterbeite av elg. Alternativet er vurdert å ha liten negativ konsekvens for vilt.

Alternativet beslaglegger arealer i Elstad landskapsvernområde og Bakketjern. Alternativet kommer også nær Danielsetertjern som er en kalksjø og Bakketjern vest som er intakt høgmyr. Alternativet har store negative konsekvenser for naturtypelokaliteter.

Alternativet berører deler/utkanten av Elstad landskapsvernområde. Alternativet er vurdert å ha stor negativ konsekvens for dette området.

Alternativet berører i liten grad truede arter. Alternativet er vurdert å ha ubetydelig/liten konsekvens for forekomst av rødlistearter.

Luftkvalitet

På grunn av noe kortere takseavstander er alternativ øst det beste av de to.

Klima

Alternativene er likeverdige.

Jord- og skogressurser

Området består av hovedsakelig skog. Området for dette utbyggingsalternativet er i kommuneplanen unntatt rettsvirkning men underliggende formål er erverv. Dette betyr at jord- og skogbrukshensyn ikke er gitt prioritet. Alternativet er vurdert til fra noe til middels konsekvens.

Økonomi

Samlet sett vil alternativ øst være anslagsvis 3 milliarder kroner billigere enn alternativ vest. Kapasitetsmessig levetid vil være ti år lengere enn alternativ vest.

OPPSUMMERING AV MASTERPLANEN

Tabellen nedenfor gjengir OSLs vurderinger temavis. OSL har ikke vektet de ulike tema forskjellig.

Vurderingstema	Alternativ Vest	Alternativ Øst
1 FLYSIDE		
Flyoperative forhold		
Navigasjonshjelpemidler	Krever ny teknologi	Krever ikke ny teknologi
Samlet kapasitet / levetid	125 bev./time	135 bev./time, 10 år lengre levetid
Hindersituasjon PANS OPS	Krever ny teknologi	Krever ikke ny teknologi
Takseavstander	Gj.snitt 5320 m takselengder	Gj.snitt 3350 m takselengder
Kontrolltårn Kapasitet/sikt	5250 m siktlenge. (mulig nytt tårn?)	2800m siktlenge.
Driftsoperative forhold		
Brannstasjon.	Krever én ny brannstasjon	Krever ikke nye brannstasjoner
Avisingsplattformer	Krever én ny plattform	Krever to nye plattformer
Geotekniske forhold		
Massebalanse/deponi	Masseoverskudd 9,5 mill. m3	Tilnærmet massebalanse
Kompleksitet grunnforhold	Store kvikkleireavsetninger	Svært gode grunnforhold
Anleggskostn. u/overbyg.	3500 – 3900 mill. kr	900 mill. kr
Byggetid	1 år lengre byggetid enn Alternativ Øst	1 år kortere byggetid enn Alternativ Vest
2 TERMINAL/LANDSIDE		
Lokalisering	Like i Fase 1, dårligst i Fase 2	Like i Fase 1, best i Fase 2
Tilgjengelige arealer	Ingen signifikante differanser	Ingen signifikante differanser
Tilknytning til terminal og tog	Ingen signifikante differanser	Ingen signifikante differanser
Kapasitetspotensiale	Ingen signifikante differanser	Ingen signifikante differanser
Landside, adkomst/parkering	Ingen signifikante differanser	Ingen signifikante differanser
Reetableringskostnader	Flytte frakt. 500 mill.kr billigere enn Øst	Flytte drift og adm.
3 MILJØ OG SAMFUNN		
Støy	Flest sterkt -, men færrest totalt plaget	Færrest sterkt -, men flest totalt plaget
Vann og grunn	Nødv. VA-infrastruktur: 1390 mill.kr	Nødv. VA-infrastruktur 740 mill.kr
Naturmiljø	Mindre påvirkning	Stor påvirkning
Luftforurensning	2 km lengre takselengder	Kortest takselengder
Klima	Ikke signifikante differanser	Ikke signifikante differanser
Jord- og skogressurser	Beslaglegger dyrket mark av høy verdi	Skogsområde avsatt til næring
Grusressurser	Beslaglegger beskjedne forekomster	Beslaglegger store forekomster
Nærmiljø	14 gårder, 200 boliger, 5 fellesf. berøres	20 boliger og 0 fellesfunksj. berøres
Friluftsliv	Ingen planlagte endringer i arealbruk	Skogsområde avsatt til næring
Kulturminner	Mange kulturminner, stort funnpotensial	Færre kulturminner, disp. foreligger
Forsvaret Trandum Sessvoll	Berører ikke Forsvarets områder	Berører ikke Forsvarets områder
Grunnerverv	900 mill.kr, inkl. omr. Ved GA-terminal	1000 mill.kr, verdsatt som næringsareal
4 SAMFUNNSØKONOMI	Dårligst	Best

Tabell 3. Oppsummering av OSLs vurdering av konsekvenser for de banealternativene

Avinor og OSL's anbefaling

På bakgrunn av gjennomførte analyser og vurderinger, anbefaler Avinor og OSL at «Alternativ Øst» blir båndlagt til fremtidig 3. rullebane for å sikre fortsatt utvikling av OSL som:

- Funksjonell og kapasitetssterk hovedflyplass
- Primært knutepunkt i det norske transportsystemet
- Pådriver for regionalt og lokalt næringsliv
- Tjenesteyter overfor flyselskaper, aktører og brukere

I henhold til plan- og bygningslovens kap. 15 om innløsning og erstatning, kan både kommuneplan og reguleringsplan gi grunneiere grunnlag for å kreve erstatning når formålet er offentlig trafikkområde.

Plan- og bygningslovens del II, Nasjonale planoppgaver §§ 6-1 – 6-4, gir staten hjemmel til å foreta beslutninger som griper inn i arealplanleggingen i den enkelte kommune. § 6-4, *Statlig arealplan* gir staten rett til å vedta en plan. Departementet trer da inn i den myndighet som kommunestyret har i henhold til lovens § 3-2. Alternativt kan staten henstille til kommunen at den utarbeider plan. § 6-3, *Statlige planbestemmelser*, gir staten hjemmel til å nedlegge forbud mot nærmere angitte tiltak innenfor nærmere avgrensede geografiske områder med mindre de er hjemlet i plan. Plan- og bygningslovens Kap. 13 omhandler midlertidige forbud mot tiltak. § 13-4 gir staten anledning til å nedlegge bygge- og deleforbud i forbindelse med tiltak etter §§ 6-3 og 6-4.

Etter rådmannens vurdering er det viktig at kommunen har god styring med prosessene i forbindelse med tredje rullebane. Dette for å sikre god medvirkning lokalt og at lokale hensyn blir ivaretatt best mulig. Etter rådmannens vurdering vil en statlig styring av prosessene, fram til ferdigstilling av en tredje rullebane, være uheldig i forhold til de berørte lokalsamfunn. Sentralt her er at det blir kortest mulig avstand mellom de berørte og de myndigheter som skal fatte de nødvendige beslutningene. Derfor frarådes det at planlegging av en tredje rullebane blir gjennomført som en statlig plan. Regelverket gir staten mange andre muligheter til å ivareta sine interesser uten å gripe direkte inn i forhold til det kommunale selvstyre.

Med hensyn til den løpende saksbehandling av reguleringsplaner, dispensasjoner med mer, vil rådmannen inntil videre tilrå en viss aktsomhet for tiltak av støvfølsom karakter i de områder som kan få økt støybelastning, eller på annen måte berøres som følge av en tredje rullebane. Imidlertid er støyprognosene nå for unøyaktige til klart å kunne definere et område geografisk. Det må derfor utøves et visst skjønn. Først og fremst må det tillegges vekt i saker vedr dispensasjon fra kommuneplanen, men også i saker hvor det for regulerte områder ønskes å legge til rette for en økning i antall boenheter må dette vurderes (f.eks fra eneboliger til tomannsboliger). Over lengre tid, vil en slik situasjon være uholdbar. Av den grunn er det viktig at spørsmålet om lokalisering av en tredje rullebane avklares så raskt som mulig, og at nødvendige endringer av planer kan gjøres og forutsigbarhet sikres for berørte (grunneiere mv). Ut over disse merknadene er det rådmannens oppfatning at utredningen er dekkende på dette nivå.

KONKLUSJON

Rådmannen konstaterer at OSL ut fra en totalvurdering anbefaler at alternativ øst legges til grunn for det videre arbeidet med en tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen.

OSL må legge opp til en mest mulig effektiv drift og utnyttelse av dagens to rullebaner og behovet for å båndlegge arealer til en tredje rullebane må vurderes ut fra dette. Det vises i den forbindelse til flyplasser av sammenlignbar størrelse som ivaretar dette på en god måte.

Støyproblematikken ved en tredje rullebane etter Alternativ Øst vil få konsekvenser for store deler av Ullensaker og Eidsvoll. Støy som tema er ikke godt nok belyst i høringsdokumentene. Det drøftes ikke konsekvenser i forhold til framtidig utbygging i de berørte kommunene og kartmaterialet er ikke godt nok til å gi et klart bilde av den framtidige støysituasjonen.