



Særutskrift av møtebok

Til:
Arkivsak

Saksbehandler: Mona Vlietman

Direkte telefon: 67 92 95 53

Vår ref.: 06/2099 - 3/06/17491

Klassering: K25

Dato: 16.06.2006

MS 31/06 Høring av utredning om behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen

Det er fattet følgende vedtak:

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Lørenskog kommune finner grunnlaget for utredningen om vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen, datert mars 2006, utarbeidet av Norconsult på oppdrag av Samferdselsdepartementet, som relevant.
2. Lørenskog kommune vil anbefale Samferdselsdepartementet å arbeide videre med utredningen om en mulig tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen.

15.06.2006 Miljø- og samferdselsutvalget

Forslag framsatt i møte:

Elin Tangen Skeide (V) foreslo:

1. som innstillingen.
2. Lørenskog kommune anbefaler at konsekvensene ved en bygging av en eventuell 3. rullebane på Gardermoen både tydeliggjøres og utredes bredere. Prognosene mht. behov for øket rullebanekapasitet bør verifiseres, ettersom andre flyplasser med to parallelle rullebaner allerede i dag avvikler vesentlig større trafikkmengder enn det som i Norconsults studie tilsier ytterligere en 5. rullebane på Østlandet. Det bør også identifiseres og kostnadsfestes alternative løsninger, inklusive en integrert flyplassløsning hvor 4 eksisterende rullebaner på Østlandet bindes sammen med rask jernbaneforbindelse.
3. Lørenskog kommune påpeker at både alternativet med et evt. vedtak om utbygging av en 3. rullebane, og alternativet med båndlegging og kommunalt bygge- og deleforbud har store kostnader. Kostnadene inkluderer ikke bare anleggskostnadene for

rullebanen men også flytting/innløsning av hele tettsteder og vesentlige kostnader for støybeskyttelse av et stort antall boliger. En 30 år lang trussel om tvangsinnløsning er en vesentlig usikkerhetskostnad som vil oppfattes som ekspropriering uten kompensasjon, og også et alternativ bør konsekvensutredes.

Votering:

Rådmannens forslag pkt. 1. ble enstemmig vedtatt.

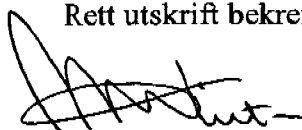
Elin Tangen Skeides forslag til nye punkter 2. og 3. ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens forslag til pkt. 2. fikk ingen stemmer og ble forkastet.

MS-031/06 Vedtak:

1. Lørenskog kommune finner grunnlaget for utredningen om vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen, datert mars 2006, utarbeidet av Norconsult på oppdrag av Samferdselsdepartementet, som relevant.
2. Lørenskog kommune anbefaler at konsekvensene ved en bygging av en eventuell 3. rullebane på Gardermoen både tydeliggjøres og utredes bredere. Prognosene mht. behov for øket rullebanekapasitet bør verifiseres, ettersom andre flyplasser med to parallelle rullebaner allerede i dag avviker vesentlig større trafikkmengder enn det som i Norconsults studie tilsier ytterligere en 5. rullebane på Østlandet. Det bør også identifiseres og kostnadsfestes alternative løsninger, inklusive en integrert flyplassløsning hvor 4 eksisterende rullebaner på Østlandet bindes sammen med rask jernbaneforbindelse.
3. Lørenskog kommune påpeker at både alternativet med et evt. vedtak om utbygging av en 3. rullebane, og alternativet med båndlegging og kommunalt bygge- og deleforbud har store kostnader. Kostnadene inkluderer ikke bare anleggskostnadene for rullebanen men også flytting/innløsning av hele tettsteder og vesentlige kostnader for støybeskyttelse av et stort antall boliger. En 30 år lang trussel om tvangsinnløsning er en vesentlig usikkerhetskostnad som vil oppfattes som ekspropriering uten kompensasjon, og også et alternativ bør konsekvensutredes.

Rett utskrift bekreftes:



Mona Vlietman
utvalgssekretær



Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Miljø- og samferdselsutvalget	031/06	15.06.06

Høring av utredning om behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen

Vedlegg:

1. Brev fra Samferdselsdepartementet, datert 27.03.06, vedrørende høring av utredning om behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen.
2. Vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen, datert mars 2006, utarbeidet av Norconsult på oppdrag av Samferdselsdepartementet.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Assessing the potential need of a third runway at (OSL) Oslo Airport Gardermoen, datert 13. mars 2006, utarbeidet av Gfl på oppdrag av Norconsult.

Sammendrag:

Samferdselsdepartementet har gitt Norconsult AS i oppdrag å gjennomføre en uavhengig vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen. Analysen viser at det før eller senere vil bli behov for en tredje rullebane dersom man skal kunne håndtere forventet trafikkutvikling. Tidspunktet for når behovet for en tredje rullebane oppstår vil først og fremst avhenge av økonomisk utvikling, konkurransesituasjonen i luftfarten, avgiftspolitikken og i hvilken grad det i framtida blir mulig å fordele trafikken over driftsdøgnet.

Med en sterk økonomisk utvikling og økt konkurranse mellom flyselskapene vil behovet for en tredje rullebane sannsynligvis melde seg en gang i perioden 2020 – 2030. Svak økonomisk utvikling, kombinert med økte avgifter og mindre konkurranse, innebærer at behovet sannsynligvis melder seg en gang i perioden 2030 – 2040. For å unngå hyppige trafikkavviklingsproblemer som følge av kapasitetsbegrensning må gjennomføring av optimaliserende tiltak og planlegging av en eventuell tredje rullebane starte i tide. Ved langsiktig strategisk planlegging som berører utvikling av framtidig infrastruktur vil det her være naturlig å forholde seg til et trafikkscenario "over middels". Man bør derfor arbeide ut fra et scenario hvor behov for en tredje rullebane antas å komme før 2030.

Saksopplysninger:

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet vedrørende utredning om behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen (vedlegg 1), samt til rapporten om behovet for dette (vedlegg 2).

Oslo Lufthavn, Gardermoen (OSL) har i dag to rullebaner, som ligger i Ullensaker og Nannestad kommuner. Blant annet med tanke på å avklare behovet for å sikre arealer til en eventuell fremtidig tredje rullebane tok OSL i 2001 initiativ til å utarbeide en egen lufthavnplan for flyplassen på Gardermoen. Lufthavnplanen ble etter styrebehandling i OSL og Luftfartsverket (nå Avinor) oversendt Samferdselsdepartementet vinteren 2003. Senere har både Akershus fylkeskommune og Ullensaker kommune innledet henholdsvis en fylkesdelplanprosess og en kommunedelplanprosess som har til formål blant annet å avklare arealbehovene rundt OSL. Siden begge har stilt seg kritiske til konklusjonene i OSLs lufthavnplan, har de etterlyst Samferdselsdepartementets syn på behovet for å sikre arealer til en tredje rullebane. Dette er bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet har gitt Norconsult AS i oppdrag å gjennomføre en uavhengig vurdering av behovet for en tredje rullebane. Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) har vært underleverandør til Norconsult, jf. vedlegg 1 i ikke vedlagte saksdokumenter.

Utredningen besvarer følgende spørsmål:

- Vil det i framtida oppstå behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn, Gardermoen.
- Dersom det første spørsmålet besvares bekreftende; når vil i så fall behovet for en tredje rullebane oppstå?

Analysen viser at det første spørsmålet kan besvares bekreftende. Tidspunktet for når behovet for en tredje rullebane oppstår vil først og fremst avhenge av økonomisk utvikling, konkurransesituasjonen i luftfarten, avgiftspolitikken og i hvilken grad det i framtida blir mulig å fordele trafikken over driftsdøgnet.

Faktorer som påvirker flyreiseetterspørselen

Det vil være en rekke faktorer som påvirker folks reiseatferd. Dersom man velger å gjennomføre en flyreise vil det antagelig være på bakgrunn av forhold som:

- Hvem som eventuelt skal reise (personlige egenskaper og sosioøkonomisk status).
- Hvorfor man ønsker å reise.
- Hvor man reiser fra.
- Hvor man ønsker å reise.
- Total reisetid, reisekostnad og bekvemmelighet ved å benytte fly.
- Total reisetid, reisekostnad og bekvemmelighet ved å benytte andre transportmidler.

I den nasjonale persontransportmodellen, jf. rapportens kapittel 2.2, er det forsøkt å ta hensyn til faktorer som langt på vei dekker disse punktene. Selv om de aktuelle atferdsrelevante faktorene håndteres i modellen som egne variable vil vi uansett være usikre på om modellens følsomhet overfor endringer i variablene gjenspeiler realistiske effekter. Det finnes samtidig flere forhold som vi i dag vet påvirker reiseetterspørselen på fly, men som ikke håndteres av modellsystemet. Hvilke faktorer som kan tas med i modellen er blant annet begrenset av hvilke data som finnes tilgjengelig. Dette gjelder først og fremst mangel på data for bruk i estimeringsarbeidet, men også bristende tilgang på gode prognoser for ytre variable som kan tenkes å endre seg i løpet av prognoseperioden.

Trafikkprognoser

For å kunne vurdere framtidig trafikkutvikling på OSL er det utarbeidet prognoser over antall flypassasjerer ved hjelp av den nasjonale persontransportmodellen (NTM5) og modellen for internasjonale flyreiser til og fra Norge (Fønix). I tillegg er det utnyttet data fra den

internasjonale persontransportmodellen (ITM), som for tiden er under utvikling i regi av Nasjonal transportplan (NTP). Passasjerprognosene er omsatt til prognoser over antall flybevegelser, hvor det er tatt hensyn til en estimert utvikling når det gjelder forholdet mellom frekvensøkning, flystørrelse og antall passasjerer per flygning.

Trafikkprognosene er utarbeidet med hensyn til tre alternative utviklingsbaner (høy, middels og lav), hvor det tas utgangspunkt i ulike scenarier vedrørende økonomisk utvikling, konkurransesituasjonen og avgiftsnivå i luftfarten.

Kapasitet med to rullebaner

Det er gjennomført en analyse av hvilket optimaliseringspotensial som ligger i videre utnyttelse av eksisterende rullebanesystem med to rullebaner. Vurdering av banekapasiteten er nærmere dokumentert, jf. vedlegg 1 i ikke vedlagte saksdokumenter. Kapasitetsvurderingen baseres blant annet på opplysninger og materiale mottatt fra Avinor og OSL, og det er gjennomført tre møter med lufthavnens operative ledelse i løpet av prosjektperioden. Beregningsforutsetninger og vurderinger knyttet til bruk av grunnlagsdata er således avklart i forhold til Avinor/OSL.

Kapasitetsbegrepet reflekterer trafikksystemets evne til å håndtere trafikkavviklingen over en gitt tidsperiode. Med trafikksystem mener vi her rullebanesystem, apron (forplass/ekspedisjonsplattform) og terminal. Tidsperioden er vanligvis uttrykt som et år, de seks travleste månedene i et år, et døgn eller en time. For at systemet skal kunne utnytte maksimal kapasitet må det finnes et jevnt behov for trafikkavvikling. Innen luftfarten er det i praksis umulig å ha et kontinuerlig avviklingsbehov gjennom hele betjeningstiden, noe som ville innebære at det hele tiden finnes fly som er klare for take-off eller landing uten at det forekommer forsinkelser. Ved planlegging av flyplasser må man ta hensyn til at det skal være tilstrekkelig kapasitet for å kunne håndtere svingninger i "etterspørselen". Man må med andre ord holde et tilfredsstillende servicenivå slik at man oppnår god punktlighet og ikke overskrider grensen for hva som aksepteres av akkumulerte forsinkelser. Det må likevel forutsettes at en forholdsvis høy andel av trafikken til en viss grad vil kunne forårsake forsinkelser. Denne kapasiteten kan beskrives som praktisk kapasitet.

Det er i utredningen identifisert relevante optimaliseringstiltak knyttet til luftromstruktur, oppgradering av flyplassens taksebanesystem, redusert atskillelse mellom flyene og trafikksammensetning. Andre byggetiltak enn bygging av en tredje rullebane er vurdert som nødvendige, men ikke kritiske med hensyn til å øke kapasiteten siden det ikke er her de fundamentale flaskehalsene ligger.

Ved vurdering av flyplassens kapasitet sammenlignet med forventet trafikkmengde er det nødvendig å forholde seg til kapasitet per time (dimensjonerende maksimaltime). Drøfting av kapasiteter per år (årskapasitet) vil ikke være hensiktsmessig siden andelen trafikk som belaster dimensjonerende maksimaltime erfaringsmessig varierer med total trafikkmengde på flyplassen. Dette henger sammen med i hvilken grad det lar seg gjøre å utnytte driftsperioden ved å operere med flere trafikktopper og mer eller mindre "kontinuerlig" høy trafikkavvikling.

Lufthavnplanen for 2001 (Oslo Lufthavn 2002) viste et kapasitetspotensial i praktisk ruteplansammenheng på 85 flybevegelser per time. Kapasitetsberegninger foretatt av utreder viser et motsvarende kapasitetspotensial på mellom 85 og 90 flybevegelser per time. Trafikkprognosen er brutt ned fra trafikk per år til antall flybevegelser i typisk maksimaltime, og beregningene tar implisitt utgangspunkt i en trafikkfordeling over døgnet som er basert på erfaringstall fra andre sammenlignbare lufthavner. Med antatt *middels* trafikkutvikling

forventes inntil 90 flybevegelser i typisk maksimaltime i år 2030, hvilket innebærer at kapasitetsgrensen innhentes.

Behov for eventuell tredje rullebane

Når en skal anslå tidspunktet for når behov for en tredje rullebane melder seg, er det strengt nødvendig å forholde seg til trafikkmengde per time, målt i antall flybevegelser. Trafikken i dimensjonerende maksimaltime er avhengig av årsvariasjoner, ukevariasjoner og døgnvariasjoner. Det er vanlig praksis å framstille disse variasjonene som forholdet mellom trafikkmengde i en typisk maksimaltime og den totale trafikkmengden i løpet av ett år. Dersom årsvariasjonen og ukevariasjonen antas tilnærmet konstant vil det i prinsippet være døgnvariasjonene som blir bestemmende for hvor mange flybevegelser trafikksystemet klarer å håndtere i løpet av ett år. Det vil også forekomme svingninger i antall passasjerer per flybevegelse, spesielt vil det i høysesongen være en høyere kabinfaktor. I de fleste tilfeller vil disse svingningene være av mindre betydning, slik at divergens i omregningsfaktorer for antall passasjerer og antall flybevegelser ikke påvirker forventningsverdien på flybevegelser i dimensjonerende time. For å evaluere kapasitetspotensialet relatert til forventet trafikkmengde er årstrafikken regnet om til typisk maksimaltime, i henhold til ICAO definisjon (inntreffer minst 30 ganger per år).

For å bestemme omregningsfaktoren mellom antall flybevegelser per år og antall flybevegelser i dimensjonerende maksimaltime tar vi utgangspunkt i erfaringstall fra sammenlignbare lufthavner.

I 2005 hadde Oslo lufthavn 195 000 flybevegelser og 15.9 millioner passasjerer. Med 65 flybevegelser i typisk maksimaltime gir dette en trafikkfaktor på 0.033 prosent. Analyse av et utvalg lufthavner i USA viser at lufthavner med 10-20 millioner passasjerer per år har mellom 8 og 12 prosent av de daglige trafikkmengdene i typisk maksimaltime. Dette bekreftes av statistikk fra OSL hvor gjennomsnittlig 9 prosent av døgntrafikken, på virkedager i representative uker 2004 og 2005, foregår i typisk maksimaltime.

Det finnes imidlertid en del lufthavner med store trafikkmengder hvor trafikkandelen i dimensjonerende time er lavere, for eksempel London Heathrow og Frankfurt (ned mot 0.02 prosent). Disse lufthavnene opererer på kapasitetsgrensen det meste av dagen, med flere trafikktopper. Dette er imidlertid ekstreme verdier og det vil være naturlig å anta at trafikkandelen i dimensjonerende time på Oslo Lufthavn i prognosesituasjonen vil ligge et sted mellom dagens nivå (0.033 prosent) og ekstremsituasjonen (0.02 prosent), avhengig av scenario for trafikkutvikling.

Med utgangspunkt i disse omregningsfaktorene for ulike nivåer på trafikkmengder antar vi andel av trafikken i dimensjonerende time som funksjon av trafikkmengde per år, estimert mot gjennomsnittsverdiene i Tabell 6.1 og en antatt nedre grenseverdi på 0.02 prosent. Andelen er avhengig av hvor mange trafikktopper man har innenfor driftsperioden, og det er høyst usikkert hvordan dette vil arte seg i framtiden. Dette er ikke kun et spørsmål om driftsmessige forhold, men er også avhengig av hvilke markedssegmenter som forventes å øke mest. En relativt sett sterk økning i privatreisemarkedet som følge av utvikling i lavpristilbud kan tilsi at en fordeling på flere trafikktopper er gunstig med hensyn til variasjon i reiseetterspørselen, men vi har ikke tilstrekkelig empirisk grunnlag til å slå fast i hvilken grad dette vil påvirke omregningsfaktorene.

Med 351 900 flybevegelser per år, som i trafikkprognosens alternativ middels i år 2030, jf. kapittel 4.4), gir dette en omregningsfaktor på 0.026 prosent og 90 flybevegelser i dimensjonerende maksimaltime i år 2030. I disse beregningene ligger en forutsetning om at

trafikken i framtida, i større grad enn i dagens situasjon, vil fordele seg jevnere over driftsdøgnet. Hvorvidt den optimaliserte timekapasiteten kan tillate avvikling av forventet trafikkmengde vil blant annet være avhengig av i hvilken grad det lar seg gjøre å operere med flere trafikktopper over døgnet. Dette er en kritisk faktor som påvirker tidspunktet for når det blir nødvendig med en tredje rullebane for å kunne håndtere trafikkveksten.

Kapasitetsberegningene som er utført av GfL viser at den praktiske timekapasiteten (for ruteplanlegging) med to rullebaner vil ligge på 85-90 flybevegelser per time etter optimalisering av trafikksystemet, hvilket er marginalt høyere enn hva som kom fram i Lufthavnplan 2001 (85 flybevegelser i praktisk ruteplansammenheng).

Med utgangspunkt i Figur 6.1, side 23, kan en tolke beregningsresultatene, gitt de forutsetninger som er beskrevet tidligere i denne rapporten. Det er overveiende sannsynlig at behov for en tredje rullebane vil melde seg en gang mellom år 2020 og 2040.

Med en sterk økonomisk utvikling og økt konkurranse mellom flyselskapene vil behovet for en tredje rullebane sannsynligvis melde seg en gang i perioden 2020-2030. Svak økonomisk utvikling, kombinert med økte avgifter og mindre konkurranse, innebærer at behovet sannsynligvis melder seg en gang i perioden 2030-2040. Behovet for økt kapasitet vil melde seg gradvis ved at man oftere og oftere opplever at trafikksystemet i perioder ikke klarer å håndtere trafikketerspørselen. For å unngå hyppige trafikkavviklingsproblemer som følge av kapasitetsbegrensning må gjennomføring av optimaliserende tiltak og planlegging av en eventuell tredje rullebane starte i tide. Ved langsiktig strategisk planlegging som berører utvikling av framtidig infrastruktur vil det her være naturlig å forholde seg til et trafikkscenario "over middels". Man bør derfor arbeide ut fra et scenario hvor behov for en tredje rullebane antas å komme før 2030.

Konklusjon

Med en sterk økonomisk utvikling og økt konkurranse mellom flyselskapene vil behovet for en tredje rullebane sannsynligvis melde seg en gang i perioden 2020-2030. Svak økonomisk utvikling, kombinert med økte avgifter og mindre konkurranse, innebærer at behovet sannsynligvis melder seg en gang i perioden 2030-2040. For å unngå hyppige trafikkavviklingsproblemer som følge av kapasitetsbegrensning må gjennomføring av optimaliserende tiltak og planlegging av en eventuell tredje rullebane starte i tide. Ved langsiktig strategisk planlegging som berører utvikling av framtidig infrastruktur vil det her være naturlig å forholde seg til et trafikkscenario "over middels". Man bør derfor arbeide ut fra et scenario hvor behov for en tredje rullebane antas å komme før 2030. Vurdering av usikkerheten i beregningene tilsier at behovet tidligst vil melde seg etter år 2020.

Det første spørsmålet kan besvares bekreftende om man har et tilstrekkelig langt tidsperspektiv å forholde seg til. For at analysen skal ha relevans i strategisk arealplanlegging på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå er det imidlertid naturlig å forholde seg til en tidshorison som strekker seg maksimalt 25-30 år fram i tid. En videre framskrivning er mulig, men en havner da utenfor det tidsperspektivet hvor det med rimelig grad av troverdighet vil være forsvarlig å gi prediksjoner på de forklaringsfaktorene som påvirker reiseetterspørselen. Det vil også være meget vanskelig å forutse hvilken teknologisk utvikling en kan forvente etter år 2030.

Vurdering:

Rådmannen vil vise til at Lørenskog kommune fra tidlig på 90-tallet og fram mot i dag ved flere anledninger har gitt uttalelser til først Gardermoen som ny hovedflyplass og seinere til

både inn- og utflygingstraséer så vel som forskrift om støyforebygging ved Oslo Lufthavn Gardermoen, jf. seinest MS-utvalgssak nr 002/04 den 12.02.04.

Rådmannen vil vise til at en må være oppmerksom på at verken trafikkprognoser eller kapasitetsvurderinger er en eksakt vitenskap, til det finnes alt for mange utforutsigbare faktorer som kan påvirke utviklingen. Det er imidlertid mulig, under gitte forutsetninger, å beskrive en sannsynlig utvikling for dermed å kunne identifisere potensielle kapasitetsproblemer. Med tanke på videre strategisk planlegging av lufthavnen vil det i denne sammenhengen være tilstrekkelig at et mulig kapasitetsbehov blir sannsynliggjort slik at man tidsnok kan iverksette nødvendige tiltak.


Rådmannen vil vise til at for å besvare spørsmålene, om og når det vil oppstå behov for en tredje rullebane, må en ta hensyn til hvilket potensial det ligger i å videreutvikle og optimalisere utnyttelsen av det eksisterende anlegget på lufthavnen. Samtidig vil en optimalisering av anlegget på OSL, med etterfølgende muligheter for å utvide flytilbudet til og fra lufthavnen, i seg selv kunne bidra til en økning i reiseetterspørselen. Denne balansen mellom tilbud og etterspørsel håndteres på en konsistent måte, selv om det er den generelle økonomiske utviklingen i samfunnet (sammen med prisutvikling på transporttjenester) som vil være den viktigste drivkraften i markedet for flytransport.

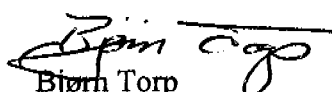
Rådmannen finner grunnlaget for utredningen som relevant, og vil anbefale for utvalget at Samferdselsdepartementet arbeider videre med utredningen om en mulig tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen.

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Lørenskog kommune finner grunnlaget for utredningen om vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen, datert mars 2006, utarbeidet av Norconsult på oppdrag av Samferdselsdepartementet, som relevant.
2. Lørenskog kommune vil anbefale Samferdselsdepartementet å arbeide videre med utredningen om en mulig tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen.

Lørenskog den 2. juni 2006


Arne Heilemann
rådmann


Bjørn Torp
miljøvernssjef