

Innst. S. nr. 43.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 - inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.

Dokument nr. 8:2 (1998-99).

Til Stortinget.

1. SAMMENDRAG

I Dokument nr. 8:2 (1998-99) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (GA-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 - inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.»

Behovet for flyplass for allmennflyvirksomheten (GA) i Oslo-området har frem til i dag stort sett vært dekket med bruk av Fornebu, Gardermoen og Kjeller. Etter hvert som planene om ny hovedflyplass for Oslo har utviklet seg, har allmennflygningens behov hele tiden vært en del av planleggingen og lokalisert til Fornebu. I forbindelse med fremleggelse av St.prp. nr. 90 (1991-92) om utbygging av Gardermoen som hovedflyplass, sier departementet at det er nødvendig å etablere en egen småflyplass for Oslo-området. Det settes av 50 mill. kroner som ramme for statens engasjement. Etter å ha undersøkt ca. 20 forskjellige alternativer for en småflyplass i Oslo-området, som alle faller ut av forskjellige grunner, gir departementet opp arbeidet med å finne en egen småflyplass i denne omgang. Det skal i stedet tilrettelegges for småflyaktiviteten på eksisterende fly- og landingsplasser.

En erstatning for Fornebu må i utgangspunktet være en flyplass for Oslo-området. Bruk av private småfly er en viktig del av transportmarkedet i andre land hvor infrastrukturen er til stede. Dette er for mange en effektiv måte å reise på.

Situasjonen er i dag den at ingen alternativ til dagens GA-trafikk fra Fornebu vil kunne la seg gjennomføre

uten å gå på tvers av legitime lokale og regionale interesser innenfor den tidsfrist som er satt. Når Gardermoen står ferdig, vil GA-trafikken ikke ha et sted for sin virksomhet med mindre Fornebu fortsatt kan brukes, enten for en tid eller som en permanent løsning.

Fornebu har siden flyplassen åpnet også vært småflyplass for Oslo-området. Dette har utviklet seg til et stort og fruktbart miljø både med vanlige småfly, historiske fly og for selvbygging av fly. Dette unike miljøet risikerer nå å bli ødelagt og forsvinne, dersom det ikke snarest finnes en løsning i Oslos nærhet.

Oslo som landets hovedstad har behov for en flyplass, i kort avstand fra byen, som kan benyttes av besøkende fly fra andre deler av landet og fra utlandet. Det må også påpekes viktigheten av en slik flyplass i en krisesituasjon, ved nødlanding og til taxi og fotoflygning.

En vesentlig fordel med å opprettholde Fornebu for GA-trafikk er at infrastrukturen allerede er der og en slik trafikk vil kunne bli et positivt bidrag til fremtidige etableringer i tillegg til å gi rom for dagens og morgendagens GA-trafikk.

Fra 7. oktober 1998 kl. 2200 UTC opphørte konsesjonen og godkjenningen for drift av Oslo Lufthavn/Fornebu. Foruten drift av selve lufthavnen omfatter dette også drift av sjøflyhavner ved Fornebu samt andre aktiviteter som er tilknyttet konsesjonen.

På nåværende tidspunkt finnes ingen akseptable løsninger for ny GA-flyplass i Oslo-området.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre

Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, May Britt Vihovde, har i brev av 17. november 1998 mottatt uttalelse fra Samferdselsdepartementet i saken. Uttalelsen følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk Luftfartsplan 1998-2007 hvor det bl.a. uttales:

«Luftfartsverket har vurdert over 20 alternative lokaliseringar utan at noko alternativ ut frå kostnader og krav til flyoperativ standard peiker seg ut som aktuelt prosjekt og med tilslutnad frå brukarhald og frå vertskommunen. Det alternativet som i planprosessen har kome lengst, og som det har vore lagt fram melding om etter plan- og bygningslova, er Eggemoen. Ved folkeavrøysting har eit fleirtal stemt mot å nytte Eggemoen som hovudsmålflyplass for Oslo-området. Departementet må såleis, i samsvar med vedtak i Luftfartsverkets styre, konstatere at ein ikkje ser det som realistisk å finne eit lokaliseringsalternativ for ein ny småflyplass som får lokalpolitisk tilslutnad frå eit fleirtal i folkevalde organ. (...)

Departementet har etter ei samla vurdering ikkje funne å kunne gå vidare med planlegging og bygging av ein ny småflyplass no.»

Flertallet viser vidare til komiteens innstilling til denne, Innst. S. nr. 228 (1996-97) hvor det uttales:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, legger vekt på at en skal tilby en akseptabel løsning for småflymiljøet i Oslo-området innen oktober 1998 da Fornebu flyplass legges ned. Flertallet viser til at det nå arbeides med å legge til rette for småflyaktiviteten på eksisterende fly- og landingsplasser. Flertallet slutter seg derfor til at en nå ikke går videre med planlegging og bygging av en ny småflyplass for Oslo-området.»

Ved behandlingen av Dokument nr. 8:21 (1996-97) - forslag fra stortingsrepresentantene Hans J. Røsjorde, Per Olaf Lundteigen og Rolf Ketil Bjørn om å utrede fortsatt bruk av deler av Fornebu-området som småflyplass - ble det i komiteens innstilling Innst. S. nr. 153 (1996-97) uttalt:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil bemerke at å nedlegge flyplassen på Fornebu og å bygge ny hovedflyplass var begrunnet ut fra at Fornebu-området var for lite for nødvendig utvidelse av flyplassen og videre ut fra de miljømessige konsekvenser ved å ha flyvirksomhet så nær landets tetteste befolkingskonsentra-

sjon. Det gikk inn som en forutsetning at en skulle finne et nytt sted for avvikling av småflytrafikken.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, uttalte i samme innstilling:

«Flertallet har fått opplyst fra departementet at dersom det fremdeles skal være flyplass på Fornebu etter at Gardermoen er tatt i bruk, vil det i første rekke bety et samfunnsøkonomisk tap ved at deler av området ikke kan tas i bruk til andre og mer samfunnsnyttige formål. Det opplyses videre at fortsatt småflyaktivitet eksempelvis vil bety reduksjon av byggemuligheter for 600-700 boliger. Flertallet har også merket seg at rekreasjonsområder vil bli redusert.

Flertallet har videre merket seg at en småflyplass på Fornebu vil få store konsekvenser i forhold til etterbruk. Departementet opplyser at en småflyplass på Fornebu vil være en fundamental endring av planforutsetningen og åpenbart vil medføre betydelige endringer så vel i overordnede planer som detaljplaner.

Flertallet viser til at opprettholdelse av småflyvirksomheten vil resultere i støy for eksisterende, omkringliggende bebyggelse og rekreasjonsområde. Miljøverndepartementet har via fylkesmannen i Oslo og Akershus meddelt berørte kommuner at det kan tillates en ny bebyggelse i flystøysonen rundt Fornebu fra 1. januar 1998 under forutsetning av at Fornebu nedlegges. Flertallet regner med at kommunene allerede nå har lagt dette til grunn for sin arealplanlegging, og flertallet antar at et nytt vedtak vil gripe negativt inn i planleggingen.

Flertallet kan ikke støtte forslaget om å utrede fortsatt bruk av deler av Fornebu-området som småflyplass. Flertallet er av den oppfatning at de verdifulle arealene må brukes til mer samfunnsnyttige formål. Flertallet legger også vekt på at et nytt vedtak vil få negative miljømessige konsekvenser i form av støy.

Flertallet vil tilrå at dokumentet avvises.»

I tråd med komiteens flertallsinnstilling ble forslaget i dokumentet om å utrede fortsatt bruk av deler av Fornebuområdet som småflyplass avvist.

Flertallet viser til at departementet i brev av 17. november 1998 d.å. uttaler:

«Aktiviteten på Fornebu etter 7.10.98 er planlagt under forutsetning av at hele området er å betrakte som et anleggsområde, og aktivitetene er uforenlig med flytrafikk hvor som helst på området. Statens og Oslo kommunes opplegg for etterbruk av Fornebu gjør det derfor ikke aktuelt å gjenoppta Fornebu som allmennflyplass.»

Brevet er vedlagt innstillingen.

Flertallet mener at det ikke er aktuelt å gjenoppta Fornebu som flyplass i noen form.

Flertallet viser videre til redegjørelsen i brevet om tilbudet til allmennflytrafikken (GA-trafikken) og til flyeiere som har hatt sine fly stasjonert på Fornebu. Flertallet tar redegjørelsen til etterretning.

Flertallet har merket seg at Luftfartsverket har opplyst at etaten har løpende dialog med småflyeierens interesseorganisasjoner Norsk Aero Klubb og Norsk allmennflyforening (AOPA Norway), bl.a. gjennom

regelmessige møter, og at aktuelle nye tiltak på de enkelte flyplassene vil bli nærmere vurdert i samråd med disse. Flertallet ser dette som positivt.

Flertallet vil tilrå at forslaget i dokumentet avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det fremdeles ikke er dokumentert tilfredsstillende løsning for småflytrafikken.

Disse medlemmer har merket seg tilbudet til allmennflytrafikken (GA-trafikken) og til flyeiere som har hatt sine fly stasjonert på Fornebu, og som flyeiere ikke finner tilfredsstillende.

Disse medlemmer vil peke på at det fremdeles finnes 9 småfly som står igjen på Fornebu og at det ikke er funnet løsning for disse.

Disse medlemmer har også merket seg at sjøflyene rundt Fornebu kan videreføre sin virksomhet inntil reguleringsmessige endringer tilsier at flytting blir påkrevet.

Disse medlemmer mener i likhet med flyeierne, at det er viktig for rekruttering til flygeryrket og småflymiljøet at denne virksomheten er samlet.

Disse medlemmer finner det uheldig at Norges hovedstad og største by mister sin småflyplass i byens nærhet, mens andre land går motsatt vei og utbygger sine småflyplasser i storbyenes nærhet. Det vil også bety et tap for næringslivet på og rundt Fornebu.

Disse medlemmer vil foreslå:

«Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (GA-trafikk) inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.»

Komiteen sitt medlem frå Senterpartiet viser til Senterpartiet sine merknader i Innst. S. nr. 228 (1996-97). Dette medlem viser vidare til Innst. S. nr. 153 (1996-97) og tek fleirtalet si tilråding i den nemnde innstillinga til etterretning.

Dette medlem sluttar seg til fleirtalet si tilråding om at forslaget i Dokument nr. 8:2 (1998-99) vert avvist.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (GA-trafikk) inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:2 (1998-99) - Forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 - inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert - avvises.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 30. november 1998.

Oddvard Nilsen,
leder.

Eirin Faldet,
ordfører.

May Britt Vihovde,
sekretær.

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet til samferdselskomiteen, datert 17. november 1998.

Dokument nr 8:2 (1998-99)

Samferdselsdepartementet viser til brev av 27.10.98 fra samferdselskomiteen hvor det bes om en uttalelse i sak:

Dokument nr. 8:2 (1998-99) Forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 - inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.

1. Samferdselsdepartementets uttalelse

1.1 Generelt

I Dokument 8 nr 8:21 (1996-97) ble det foreslått å utrede fortsatt bruk av deler av Fornebuområdet som småflyplass. I forbindelse med Stortingets behandling av denne saken ble Samferdselsdepartementet bedt om uttalelse og omsvar på 10 spørsmål. Samferdselsdepartementets svar er tatt inn som trykt vedlegg 1 og 2 til Innst. S. nr. 153 (1996-97).

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har det ikke skjedd endringer av vesentlig betydning i forhold til hva Stortinget vektla og bygget sin beslutning på ved behandlingen av Dokument nr 8:21 (1996-97). En viser derfor til Samferdselsdepartementets uttalelser og svar på spørsmål i den sammenheng og slutter seg til disse. En finner det imidlertid ønskelig å redegjøre for Luftfartsverkets avsluttende arbeider på Fornebu og orienterer om de arbeider som skjer i regi av Statsbygg, jf pkt 1.2 nedenfor.

Samferdselsdepartementet har merket seg St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998 - 2007 forelå i Stortinget under behandlingen av Dokument 8:21 (1996-97), og at melding ble behandlet på et senere tidspunkt. Samferdselsdepartementet kan imidlertid ikke se at Stortingets behandling av luftfartsplanen endret på noen forutsetninger mht tidligere beslutninger om nedlegging av Fornebu. På bakgrunn av forslagene i meldingen og komiteens merknader i denne sammenheng, vil Samferdselsdepartementet orientere om situasjonen for GA-trafikken, og om tilbudet til småflyeierne som har hatt sine fly stasjonert på Fornebu, jf pkt 1.3 nedenfor.

Samferdselsdepartementet gjør videre oppmerksom på at tre flyeiere 02.10.98 fremsatte begjæring om midlertidig forføyning med krav om at staten ikke skulle sette i verk hindringer for fortsatt bruk av Fornebu som allmennflyplass inntil Stortinget har behandlet Dokument 8-forslag fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om allmennflytrafikken i Oslo-området. Oslo Namsrett avsa 09.10.98 kjennelse hvor det framgår at begjæringen ikke tas til følge. Det framgår av rettens merknader at staten fikk medhold i sin prinsipale anførsel om at domstolen ikke hadde kompetanse til å ta saksøkernes

påstand til følge. Kjennelsen ble forkynt 14.10.98 og fristen for kjæremål til lagmannsretten utløp 28.10.98.

1.2 Luftfartsverkets avsluttende arbeider på Fornebu og arbeidene som for tiden pågår i regi av Statsbygg

I overensstemmelse med krav ICAO stiller ved stengning av en flyplass er rullebanen merket med hvite kryss. Banens hvite midtstripe er harvet opp. Fra 7.10.98 ble det etablert utvidet vakthold for å sikre de verdier som ligger på Fornebu.

Den første perioden etter nedleggelsen vil Luftfartsverket administrere området hvoretter Statsbygg vil overta denne oppgaven og utføre den driftsmessige betjening av Fornebu i samarbeid med Oslo kommune. Luftfartsverkets klargjøring vil omfatte fjerning av løsøre, rydding, istandsetting, avvikling av leie/festeforhold og demontering av flyteknisk utstyr.

Ansvar for planleggingen av etterbruken av statens arealer m v ble fra 1.1.95 overført til Statsbygg. Statsbygg har hovedansvaret for opprydding forurensninger og vil intensivere dette etter nedleggingen. Det vil bli gravd sjakter på nærmere 2 meters dybde for kartlegging av mulig forurensning under asfalterte flater. I tillegg vil det bli gjennomført grunnboringer over store deler av området i løpet av 1999. Arbeidet er igangsatt 02.11.98.

Forurensningslokaliteten er spredt over hele området, og oppryddingen vil skje gradvis i forhold til kapasiteten i et behandlingsanlegg for forurensende masser samt forhold til utbyggingsrekkefølgen. Arbeidet vil medføre massetransport samt mellomagring av masser internt på området.

Luftfartsverket vil i løpet av høsten foreta asfaltundersøkelser for å skaffe kunnskaper til senere bruk mht dimensjoneringsmetoder og -kriterier for rullebaner på andre lufthavner. Telenor's etablering på området krever fjerning av asfalt. Etablering av vann, avløp og veg vil få innvirkning på Fornebu som helhet.

Statsbygg og Oslo kommune har utført konsekvensutredning knyttet til etterbruken av Fornebu. Konsekvensutredningen er godkjent av Planleggings- og samordningsdepartementet etter forelegg for Miljøverndepartementet i 1997.

Enkeltprosjekter som Telenor's utbygging har gjennomgått egen behandling etter bestemmelsene om konsekvensutredninger. Det er også satt i gang konsekvensutredning av ulike transportløsninger til Fornebu, slik det er omtalt i St.prp. nr. 64 (1997-98). Det er lagt opp til en utredning i to deler, der del 1 skal søke å avklare prinsippet om banebetjening av Fornebu. Samferdselsdepartementet har overtatt rollen som ansvarlig myndighet for transportløsninger til Fornebu fra Bærum kommune.

Aktiviteten på Fornebu etter 7.10.98 er planlagt under forutsetning av at hele området er å betrakte som

et anleggsområde, og aktivitetene er uforenlig med flytrafikk hvor som helst på området. Statens og Oslo kommunes opplegg for etterbruk av Fornebu gjør det derfor ikke aktuelt å gjenoppta Fornebu som allmennflyplass.

1.3 Tilbudet til allmennflytrafikken (GA-trafikken) og til flyeiere som har hatt sine fly stasjoner på Fornebu

I St.meld. nr 38 (1996-97) redegjorde Samferdselsdepartementet for arbeidet med å finne en egnet løsning for GA-trafikken og småflyeierne som har hatt sine fly stående på Fornebu. Samferdselsdepartementet fant etter en samlet vurdering ikke å kunne gå videre med planlegging og utbygging av en ny småflyplass, men baserte seg på å finne en akseptabel løsning hvor en tilrettela for småflyaktiviteten på eksisterende fly- og landingsplasser, se nærmere omtale side 41 - 42 i meldingen.

Luftfartsverket redegjorde i brev av 10.09.98 til 54 flyeiere foruten til 10 vertskommuner/flyplasseiere og de to interesseorganisasjonene Norsk Aero Klubb (NAK) og Norsk allmennflyforening (AOPA Norway) for et tilbud i forbindelse med flyttingen fra Fornebu. For nevnte 54 flyeierne kan oppsummeres følgende:

Ca. 10 fly har flyttet til Oslo lufthavn, Gardermoen
 9 fly står igjen på Fornebu
 7 fly er sjøfly/ombygget til sjøfly
 7 fly har flyttet til Notodden lufthavn
 6 fly har flyttet til Kjeller
 3 fly har flyttet til Sandefjord lufthavn, Torp
 1 fly har flyttet til Eggemoen flyplass
 1 fly har flyttet til Jarlsberg flyplass
 1 fly (vrak) har flyttet til Hamar flyplass
 1 fly har flyttet til Klanten/Gol
 ca 8 fly har flyttet til ukjent sted

Luftfartsverket har gitt disse opplysninger 03.11.98, og det gjøres oppmerksom på at en del flytting trolig er av midlertidig karakter.

Fra det tidspunkt Stortinget behandlet St.prp. nr. 90 (1991-92) Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret, har det vært forutsatt at tiltak overfor småflytrafikken, også på andre flyplasser enn Gardermoen, skal finansieres innenfor rammen til Oslo Lufthavn AS med inntil 500mill kr. Luftfartsverket opplyser at det til tiltakene nevnt nedenfor, inklusiv tiltakene på Gardermoen er benyttet/gitt tilsagn om 320mill kr.

Nedenfor redegjøres nærmere for situasjon og tiltak på de eksisterende flyplasser.

1.3.1 Oslo lufthavn, Gardermoen

I forbindelse med Stortingets behandling av nevnte melding og tidligere St.prp. nr. 90 (1991-92), ble det forutsatt at fly som er utrustet for instrumentert flyging (IFR), og som benyttes i forretningsmessig sammenheng skulle tilbys plass på Gardermoen. Ca 1/3 av alle de tidligere Fornebu-brukerne er på grunnlag av disse kriterier gitt tilbud om plass på Gardermoen. Oslo

Lufthavn AS har siden sist sommer gjennomført en rekke tiltak med sikte på å kunne ta imot disse fly, det gjelder felles fasiliteter som drivstoffanlegg, vaskeplass og avisingsplass. Dessuten er det opparbeidet tomtearealer med tilhørende opplegg for vann, varme og sanitæranlegg for oppføring av småflyhangarer på permanent basis, oppstillingsplasser samt arealer hvor flyeierne kan leie arealer i midlertidige «rubbhaller» som er under oppføring.

Hittil har 8 selskaper (med rundt 10 fly) inngått leieavtaler om hangarplass i disse «rubbhaller». Inntil videre får disse selskaper/småflyeiere parkere sine fly kostnadsfritt på flyoppstillingsplass utenfor det tidligere administrasjonsbygget på vestsida av flyplassen. Det har hittil ikke vært meddelt interesse for midlertidig leie av flyoppstillingsplass. Noen selskaper som eier fly har inngått avtale om oppføring av egne bygg.

Oslo Lufthavn AS har etablert GA-terminal med fasiliteter for toll og immigrasjonskontroll. Terminalen drives av et eget eksternt selskap etter anbudskonkurranse. Terminalen har stor kapasitet og det ytes service innenfor alle typer handling. Alle besøkende taxi-, klubb- og privatfly, både fra inn- og utland til Gardermoen skal benytte GA-terminalen. Terminalen er lokalisert nær hangarer og flyoppstillingsområde for de øvrige GA-brukere som har base på Gardermoen.

GA-flyging på Gardermoen er underlagt slot-koordinering på linje med alle øvrige større flyplasser i Europa. Det tilgjengelige antallet slots er høyere enn på Fornebu. I løpet av november 98 vil lufttrossrestriksjonene gradvis bli opphevet også for GA-trafikken. Med unntak for timen mellom kl 8.00 og 09.00 vil det vinteren 1999 være tilgjengelig mer enn 10 ledige slots pr time for såkalte ad-hoc flygninger på flyplassen.

1.3.2 Sjøflyene i Oslofjorden

Luftfartsverket sendt 17.07.98 ut kunngjøring (AIC A27/98) om stengning av Oslo lufthavn, Fornebu og åpning av Oslo lufthavn, Gardermoen der det ble gjort oppmerksom på at opphør av driften av Fornebu også omfattet drift av sjøflyhavner ved Fornebu samt andre aktiviteter i tilknytning til konsesjon for drift av Fornebu.

Til tross for dette har Luftfartsverket fått informasjon om at det fortsatt foregår sjøflyaktivitet rundt Fornebu. De ulike sjøflygrupperingene på Fornebu ble derfor tilskrevet den 19.10.98 og bedt om å redegjøre for de virksomhetene som har blitt videreført etter stengningen av Fornebu.

I tilbakemeldingene fra brukerne vises det til at småflyeiere/selskaper med sjøfly allerede har sendt inn søknader om tillatelse til å opprettholde sin sjøflyvirksomhet rundt Fornebu som på landingsplasser til ikke allmenn bruk/naturlig landingsplass. Etter henvendelse til plansjefen i Bærum kommune, har Luftfartsverket fått opplyst at kommunen vil stille seg positiv til at sjøflyene kan opprettholde sin virksomhet rundt Fornebu fram til reguleringsplanene for disse områdene er ferdigbehandlet. På denne bakgrunn har Luftfartsverket

trukket den konklusjon at sjøflyene rundt Fornebu kan videreføre sin virksomhet inntil eventuelle reguleringsmessige endringer tilsier at flytting blir påkrevet. Det vil imidlertid bli forutsatt at brukerne innhenter de nødvendige tillatelser på vanlig måte i henhold til luftfartsloven.

1.3.3 Notodden lufthavn

Notodden lufthavn er påtenkt en rolle som skole- og treningsflyplass for småfly. På lufthavnen er det opparbeidet nytt flyoppstillingsområde for småfly. Dessuten er det opparbeidet og tilrettelagt tomteområde med vann, veg m v for selskaper som ønsker å sette opp hangarer på arealer i tilknytning til det nye flyoppstillingsområde. I tillegg skal det etableres nytt drivstoffanlegg for småflybrukere. Tiltakene er gjennomført med tilskudd fra staten. Kommunen opplyser at det er mulig for flere småflyeiere å leie arealer for oppføring av hangarer.

Våren 1998 ble det klart at skoleflyselskapet Air Team AS med 4 småfly ville flytte til Notodden. Grunnen til dette var bl a at plassen er instrumentert og fordi Notodden kommune har sagt seg interessert i å få tilført virksomheter innenfor skoleflyging og firmaer som utfører vedlikehold av småfly.

Videre har firmaet Nor-Mek AS flyttet fra Fornebu til Notodden. Firmaet foretar vedlikehold og reparasjoner av småfly samt omlegging av hjul/flottører bl a for mange av sjøflyene som har holdt til i Oslofjorden. Selskapet har disponert egen hangar på Fornebu. Notodden lufthavn kan tilby egen sjøflyhavn.

I forbindelse med nedleggingen av Fornebu har 7 småfly flyttet til Notodden. I hvilken grad det er aktuelt med flere tiltak på plassen, vil være avhengig av plassens videre rolle som base/treningsflyplass for småfly og hvor mange av de overførte småfly som vil bli permanent på Notodden.

1.3.4 Rakkestad flyplass

Rakkestad kommune har med tilskudd fra staten gjennomført en oppgradering av en gammel flystripe til en fullverdig småflyplass. Banen ble ferdig asfaltert i oktober 98, og i løpet av de nærmeste dager vil det bli tilgjengelig et nytt asfaltert område for oppstilling av 12 småfly.

Rakkestad flyplass vil først og fremst være et tilbud som treningsplass. Rakkestad kommune opplyser at aktuelle leiearealer for hangarer er regulert, og at det

kan påregnes kort behandlingstid for søknader om oppføring av hangarer.

I tillegg til at det gjenstår noe asfalteringsarbeid, vil det i 1999 kunne være aktuelt å vurdere nærmere etablering av bane- og innflygingslys på flyplassen.

1.3.5 Kjeller flyplass

Kjeller flyplass er i dag base for ca 56 sivile småfly. Skedsmo kommune har i lengre tid vært opptatt av at trafikknivået på plassen ikke skal øke utover dagens virksomhet slik at befolkningen i boligområdene rundt flyplassen ikke skal få økte miljøulemper. Det har derfor vært fokusert på mulighetene for å legge om de eksisterende prosedyrene for inn- og utflyging, samt gjennomføre støydempingstiltak på enkelte av småflyene på plassen.

Luftforsvarets forsyningskommando (LFK) er av den oppfatning at småflyvirksomheten på Kjeller er et viktig bidrag til rekrutteringen av flygere i Norge. Av den grunn ble det fra LFK's side åpnet for at 6 klubbfly kunne overføres til Kjeller i forbindelse med stengningen av Fornebu. En forutsetning for overføringen har vært at disse flyene støydempes. Etter avtale med Luftfartsverket vil LFK bli tildelt et rammetilskudd for støydemping av overførte småfly. Støydempingen gjennomføres etter kriterier satt opp av Luftfartsverket. I tillegg kan det i løpet av 1999 bli aktuelt å gjennomføre infrastrukturtiltak.

1.3.6 Andre plasser hvor det kan være aktuelt å gjennomføre tiltak i 1999

Luftfartsverket vil vurdere i hvilken grad det kan bli aktuelt å gjennomføre tiltak på Jarlsberg flyplass og Hamar flyplass. Ved månedsskiftet okt./nov. 98 var imidlertid kun 1 småfly flyttet til Jarlsberg, og ikke noe (bortsett fra et flyvrak) var flyttet til Hamar. Det nevnes at Luftfartsverket har hatt samtaler med Ringerike kommune med sikte på eventuelt å vurdere Eggemoen som småflyplass for nordvestre del av Oslo-området. Det kan videre bli aktuelt å gjennomføre tiltak på Rygge flyplass i 1999 hvis en pågående utredning om Rygge som sivil flyplass gir åpning for denne type bruk.

Luftfartsverket har opplyst at etaten har løpende dialog med småflyeiernes interesseorganisasjoner Norsk Aero Klubb og Norsk allmennflyforening (AOPA Norway), bl a gjennom regelmessige møter, og at aktuelle nye tiltak på de enkelte flyplassen vil bli nærmere vurdert i samråd med disse.