



BYGDESPEILET

Kommunal informasjonsavis for Nannestad

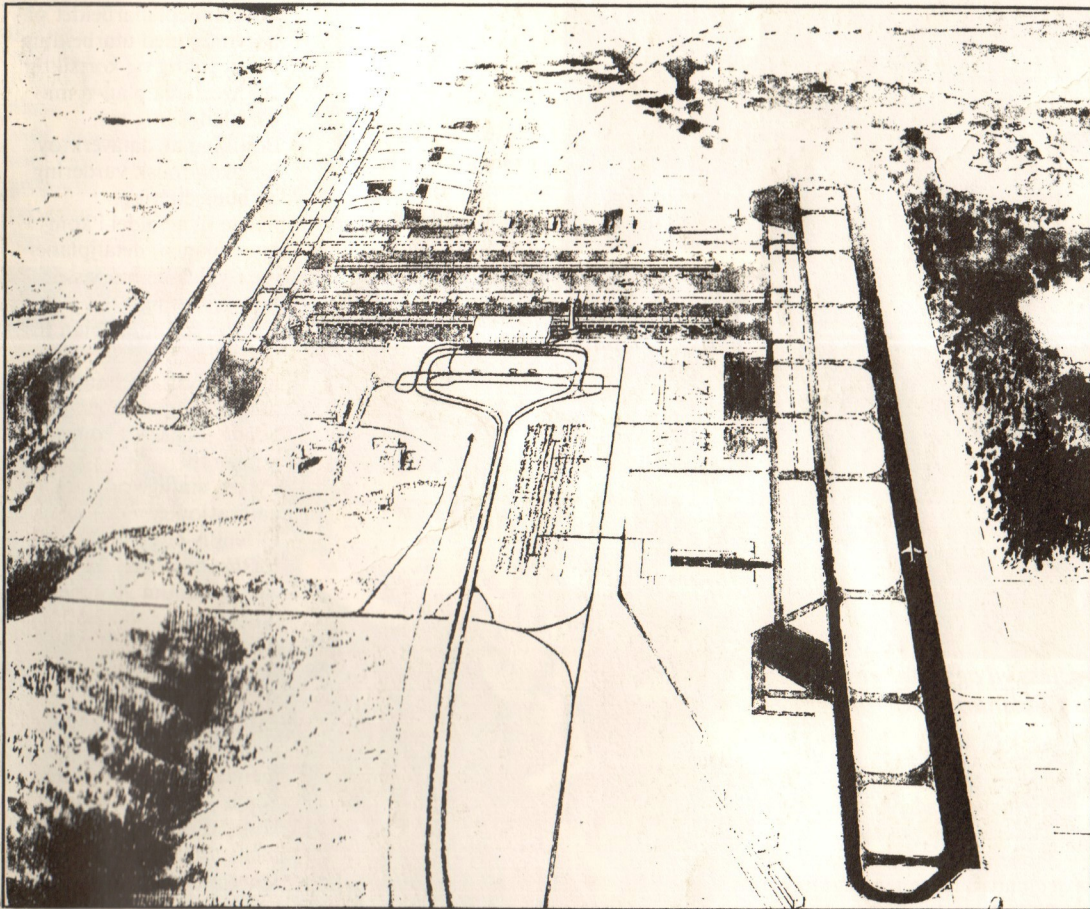
Ekstranummer 2

NOVEMBER 1991

17. ÅRGANG

Utgiver: Nannestad kommune

Luftfartsverket vil ha østlig rullebane!



Enten den enkelte nannestad-sokning skulle være tilhenger eller motstander av en utbygging av Gardermoen til hovedflyplass, gås det spennende tider i møte. Om nå det endelige valg faller på Gardermoen, er det sterke tegn i tiden for at en rullebane nummer to blir å finne øst for den nåværende flyplassen. Hvilket blant annet klart fremgår av Luftfartsverkets fremlagte anbefaling.

Det er helt klart at et østlig alternativ vil være langt mer skånsomt ovenfor Nannestad enn et vestlig valg. Sistnevnte alternativ ville sannsynligvis fått nærmest uante følger for bygda. Derfor, fortsatt i usikkerheten, bør det være positivt å konstatere Luftfartsverkets anbefaling, som blant annet sier at alternativ øst bør velges ut fra flyoperative hensyn. Videre at samme øst-løsning foretrekkes av økonomiske grunner og av miljøsyn, samt at en slik løsning gir den beste

fleksibilitet.

– Ut fra de foreliggende vurderinger er det grunnlag for å trekke den konklusjon at Gardermoen vil kunne bli en god teknisk, operativ og lønnsom hovedflyplass for Oslo-området, sier Luftfartsverket.

Luftfartsverkets hovedkonklusjoner for Gardermoen-utredningen gjengis i dette ekstranummeret av Bygdespeilet.

INNHALDET
DENNE GANG

**EKSTRANUMMER
GARDERMOEN**

OG INTET
ANNET

«BYGDESPEILET»

Kommunal informasjonsavis for Nannestad
Utkommer 4 ganger årlig — opplag: 3 100.

Ansvarlig redaksjonsutvalg:

Inger Flaarud, Svein Erik Kopperud,
Jan Erik Øvergaard, Hans Petter Slettedal
Hans Strøm

Faglig leder: Reidar Otto Brovold.

Sats og trykk: AS Eidsvold Blad

- Til å leve med!



- Tross negative faktorer, en hovedflyplass vil også bringe med seg noe positivt. Spesielt om det blir en østlig løsning, sier ordfører Per Ramsli.

- Slik som Luftfartsverket nå har presentert sin anbefaling om et østlig alternativ for utbygging av Gardermoen, bør dette kunne hilses med en viss optimisme. På den annen side må vi ikke ta noe for opp og avgjort, sier ordfører Per Ramsli.

- Men betyr ikke dette at alle vinder nå blåser i retning av en ny og østlig rullebane på Gardermoen, og at store arealer i Nannestad dermed kan skånes?

- For det første har det enda ikke vært noe endelig valg av Gardermoen. Dessuten må alle kostnader og det hele ses i sammenheng, før Samferdselsdepartementet legger saken fram for Stortinget. Hvilke konklusjoner departementet trek-

ker er ukjent.

- For nannestadsokninger flest virker alternativet positivt?

- Plasseringen synes realistisk ut fra det materialet som er lagt fram. Konsekvensene for Nannestad vil bli lettere å hankses med. Det østlige alternativet vil kunne «spare» store deler av kommunen, noe vi hele tiden har vært bekymret for. Men likevel klart uttalt at et vestlig alternativ ikke har vært akseptabelt.

- Til tross for negative faktorer, er det klart at en hovedflyplass på Gardermoen vil kunne bringe med seg mye positivt. Og får vi et østlig alternativ, skal dette være til å leve med, sier ordfører Per Ramsli.

Den videre framdrift

Den videre framdrift for flyplass-utredningene og kommuneplanarbeidet er planlagt slik:

Tid	Statlig behandling	Kommunal behandling
Nov 91	Tiltakshaverne, LV, NSB og vegkontorene utarbeider hovedrapporter.	Kort informasjon om pressemeldingene.
Uke 46 Des 91	Samferdselsdepartementet sammenfatter materiale fra tiltakshaverne til innstilling.	Deadline Bygdespeilet. Møte: Tiltakshaverne orienterer. Kommunen gjennomgår innstilling.
1. kvartal 92	Foreløpig innstilling. Samlet vurdering av planene m/anbefalt alternativ, sendes ut til høring. Ansvar: Samferdselsdep.	Møter: Tiltakshaverne grendegrupper, offentlige etater/etatsjefer, formannskap/kommunestyre, ansatte. Kommunen sender uttalelse til innstilling. Eventuell ny uttalelse og megling.
2. kvartal 92	Endelig innstilling. Stortingsproposisjon, bearbejdet innstilling. Ansvar: Samferdselsdep.	
3. kvartal 92		Kommuneplanarbeidet påbegynnes med utarbeiding av langsiktig og kortsiktig del hvor arealplanen inngår i langsiktig del. Bestilling av dataverktøy for økonomisk vurdering og budsjettering. Skisse til arealdel i kommuneplanen, detaljplaner for flyplassen innpasses. Åpne drøftinger. Høring kommuneplan til offentlige instanser. Reguleringsmessig behandling av flyplassplaner.
4. kvartal 92	Detaljplaner for flyplass med veier og jernbaneforbindelse.	Sendes forslag til kommuneplan til: Fylket, statlige organer, organisasjoner. Offentlig ettersyn av planforslag med frist for uttalelse minimum 30 dager (3 mnd). Fremme forslag til kommuneplan for kommune- styret. Eventuelt sende arealdelen med innsigelser til departementet for godkjenning. Sendt kopi av vedtatt kommuneplan til departement, fylkesmann, fylkeskommune og berørte statlige fagmyndigheter til orientering. Eventuell 3 måneders frist for endring fra departementet. Kunngjøring av endelig kommuneplan. Kan ikke påklages.
2. kvartal 93		

Det legges vekt på informasjon

Alle ledd i planleggingsfasen legger stor vekt på at flest mulig skal bli best mulig informert om det som foregår. Opprettelsen av grendegrupper i vår kommune er en del av dette. Ikke minst viktig her er at det gis muligheter for uttalelser om egne syn og meninger om en flyplassutbygging. Likeledes er det viktig at lag, foreninger og andre organisasjoner blir gitt anledning til å presentere sine meninger. Diverse åpne møter for bygdefolket er holdt, og flere vil komme.

Nannestad kommune følger derfor opp med sin del av informasjonsplikten, og forsøker å nå flest mulig i denne oppgaven. Derfor disse ekstrasnumrene av Bygdespeilet, som det håpes på skal bli lest grundig. Det er i disse avisene lagt vekt på å ikke ta stilling til for eller i mot Gardermoen som storflyplass. Målet er å informere om hvor planleggingen står, samtidig som bygdefolket gjennom grendegruppene og organisasjonene får presentert sine syn på flyplass-saken.

Plansjef Erik Ruud orienterer om vegsystemene om det blir en hovedflyplass.



Og flyplass-spørsmålet opptar de fleste. Her er det en gruppe kommuneansatte som blir orientert.

Hovedkonklusjoner i Luftfartsverkets Gardermo-utredning

Stortinget vedtok 1. juni 1990 å oppdatere/planlegge Gardermoen som ny hovedflyplass for Oslo-området. 18. desember 1990 ble det vedtatt organisering, budsjett og fremdriftsplan.

Fremdriftsplanen baserte seg på at planarbeidet skulle være ferdig 1. november 1991. Deretter skal planene og utredningene til de enkelte etaters anbefalinger sammenstilles av Samferdselsdepartementet og sendes ut på offentlig høring i tre måneder fra 15. desember. Denne prosessen vil være ferdig i mars 1992. Deretter skal det utarbeides en innstilling til Stortinget. Det forutsettes at Stortinget behandler saken i vårsesjonen 1992, dvs. innen midten av juni.

LUFTFARTSVERKETS OPPDRAG OG PLANOPPLEGG

Luftfartsverkets planarbeid omfatter selve flyplassen. Hovedrapporten med konklusjoner er utarbeidet i samarbeid med en rekke firmaer og etater for å fremskaffe grunnlagsmateriale.

Luftfartsverket har benyttet den fremste ekspertise i inn- og utland. Det har i tillegg vært lagt stor vekt på å få gjennomført uavhengige kontrollvurderinger av innenlandske og utenlandske fagmiljøer. Dette gjelder særlig økonomiske og tekniske vurderinger. Det er videre lagt vekt på samarbeide med

flyselskaper, andre brukere og myndigheter.

Hovedrapporten er en sammenstilling og bearbeiding av to flyplass-løsninger basert på bruk av eksisterende rullebane på Gardermoen: Ett Alternativ Vest og ett Alternativ Øst. I tillegg har Luftfartsverket gitt en egen beskrivelse av sammenligningsgrunnlaget (en fortsatt samtrafikk mellom Fornebu og Gardermoen).

Hovedrapporten omfatter teknisk utforming, investeringskostnader, økonomiske analyser og direkte miljømessige konsekvenser av tiltakene.

Som forutsetning for planleggingen er lagt til grunn at flyplassen skal kunne betjene 12 millioner flypassasjerer i år 2000 og 17 millioner flypassasjerer i år 2010-2015. Av kapasitetsmessige og driftsmessige hensyn forutsettes det at flyplassen bygges med to rullebaner som i åpningsåret kan opereres uavhengig av hverandre. Flyplassanlegget skal være fleksibelt slik at det ivaretar langsiktige utviklingsmuligheter og lett kan tilpasses nye krav og endringer i passasjertall, sikkerhetsbestemmelser og service. Økonomisk er det en målsetting at utbygging og drift av flyplassen skal gi finansiell balanse.

Gardermo-prosjektet er av et så stort omfang at plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredninger skal legges til grunn. Det innebærer gjennomføring av omfattende utredninger om forurensning, naturressurser, kulturminner osv.

Det foreligger også spesifikke rikspolitiske retningslinjer som ligger til grunn.

Utover dette er det forutsatt at

Fornebu nedlegges som flyplass når hovedflyplassen står ferdig.

KONKLUSJONER

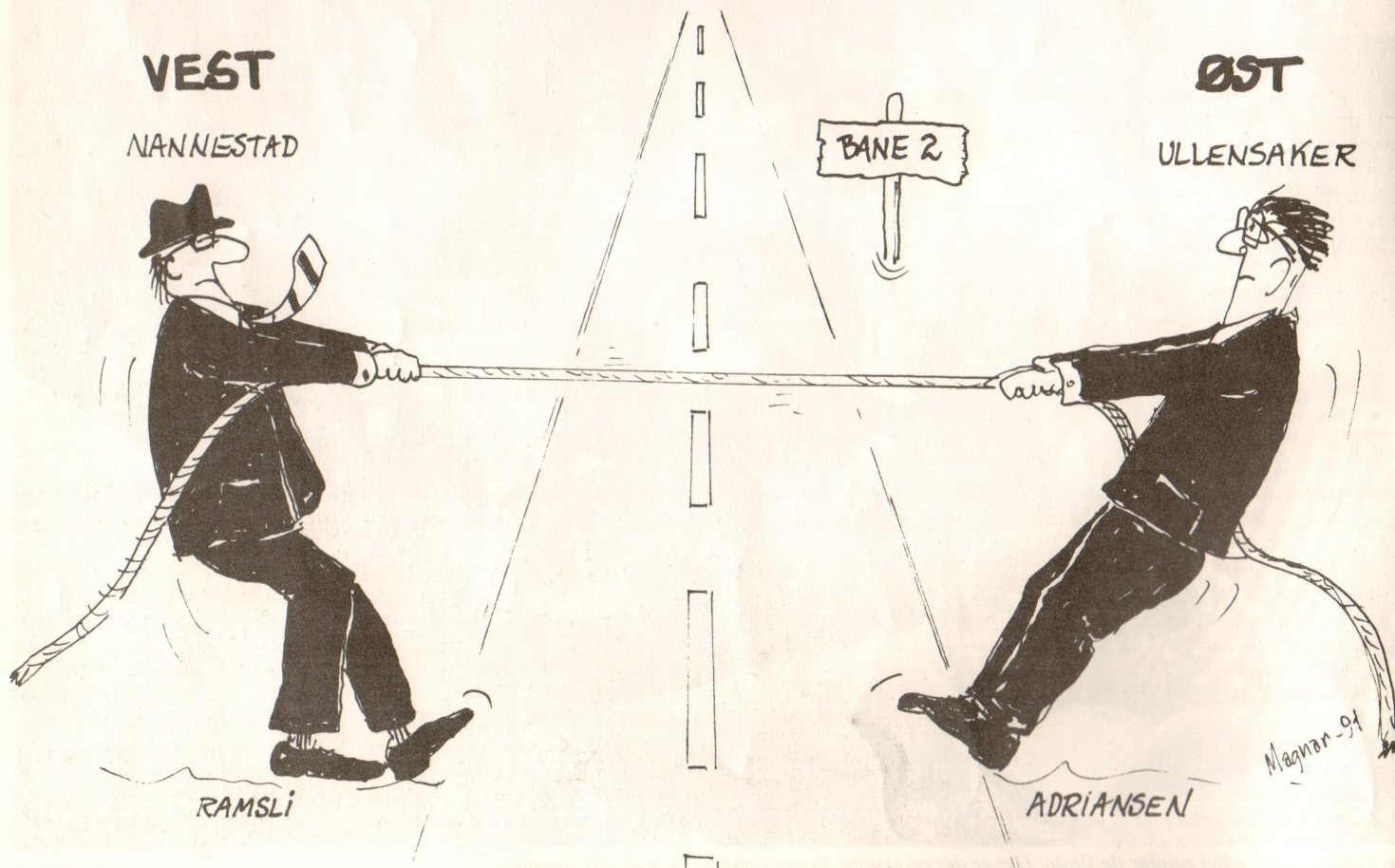
Luftfartsverkets samlede vurdering bygger på konklusjonene fra analysene som er gjennomført på de teknisk/operative, økonomiske og miljø/samfunnsmessige områdene.

Grunnlaget for Luftfartsverkets anbefalte løsning er hvordan de to hovedalternativer: Alt. vest og alt. øst oppfyller de krav og målsettinger som er satt for hovedflyplassen.

Målsettinger for ny hovedflyplass: Den flyoperative sikkerhet ved en ny hovedflyplass følger internasjonale standarder og krav.

I tillegg er det satt opp følgende målsettinger:

- Passasjervennlighet
- Brukervennlig
- Sikker
- Miljøtilpasset
- Tilpasset Forsvaret
- Kostnadseffektiv og lønnsom
- Arkitektonisk tiltalende og landskapstilpasset.
- Fleksibel.



Stedsuavhengige målsettinger

Oppfyllelsen av noen av disse målsettinger er uavhengige av alt. vest og alt. øst. De representerer krav som er blitt oppfylt for begge alternativer:

- Passasjervennlig, brukervennlig, sikker, arkitektonisk tiltalende og landskapstilpasset.

Stedsavhengige målsettinger:

1. Operative forhold.
2. Kostnadseffektiv og lønnsom
3. Miljøtilpasset
4. Tilpasning til Forsvaret
5. Fleksibel.

LUFTFARTSVERKETS ANBEFALING

Operative forhold.

Alt. øst anbefales lagt til grunn ut fra operative forhold.

Anbefalingen begrunnes i at Alt. øst fremstår som bedre enn Alt. vest for alle vurderte flyoperative forhold.

Alt. vest ligger ca 2 km lenger vest og ca 2 km lenger nord enn Alt. Øst. I begge disse retninger betyr det en forskyvning nærmere høyere terreng. Dette begrenser flyoperasjoner og vil påvirke bruken av vestre rullebane. Nødvendig sikkerhet kan ivaretas ved at ekstra prosedyrer og rutiner innføres ved bruk av denne banen. Kapasiteten i luftrommet vil som følge av dette bli redusert og begrense fremtidige utviklingsmuligheter for flyplassen.

Alternativ vest tilfredsstillende ikke alle de krav og forutsetninger som er stilt i Planunderlaget, og kan derfor ikke anbefales som hovedflyplass.

Utformingen av flyplassen gir god og effektiv drift for begge alternativene. Ved Alt. vest må virksomheten plasseres både sør og nord for flyoppstillingsområdet. Dette medfører mer trafikk og flere kryssninger av flyoppstillingsområdet og taksebaner enn for Alt. øst.

Planprosessen har avdekket hvilke av de øvrige målsettinger som er blitt oppfylt i ulik grad for de to alternative plasseringene. Ut fra dette er Luftfartsverkets anbefaling basert på vurderinger av følgende målsettinger:

KOSTNADSEFFEKTIV OG LØNNSOM

Alternativ øst anbefales lagt til grunn ut fra økonomiske hensyn.

Investeringene for ny hovedflyplass er anslått til 9,5 milliarder kroner for Alt. øst og 10,2 milliarder kr for Alt. vest ekskl. mva.

Forskjellen skyldes vesentlig de ulike grunnforhold. Ved Alt. øst er det god byggegrunn. Ved Alt. vest er jordmassene finere og mer sammensatte og det kreves omfattende masseutskiftninger. Arbeidene kan gjennomføres med kjente anleggsteknikker.

Alt. øst er beregnet å gi en realavkastning på 6,8 prosent. Alt. vest er beregnet til 6,1 prosent.

Egenkapitalen i en størrelsesorden på 6 milliarder kroner er tenkt finansiert gjennom kapital overført fra statens andel av verdiene på Fornebu og fra det øvrige luftfartsbudsjett.

Beregningene viser at Alt. øst vil ha et lånebehov på 8 milliarder kr. Et slikt lån kan man etter beregningene forrente og avdra på normale vilkår, enten lånet ytes av Staten eller private lånegivere. Samtidig kan egenkapitalen gis en rimelig avkastning gjennom prosjektets levetid. Den finansielle modell gir en god bedriftsøkonomisk løsning.

For begge alternativer anses ønsket om god driftsøkonomi for Luftfartsverket og brukerne oppfylt.

MILJØTILPASSET

Alternativ øst anbefales lagt til grunn av miljøhensyn.

De lokale utslippene til luft er vurdert som små og like for begge alternativene.

Flystøy vil belaste ulike områder og befolkningsgrupper ved de to alternativene, men det er omtrent like mange berørte.

Alt. vest legger beslag på større totalareal.

Alt. vest legger beslag på større arealer dyrket mark og berører vesentlig flere gårdsbruk enn alt. øst.

Ny hovedflyplass gir liten påvirkning på vannbalansen i områ-

det. Risikoen for forurensning av grunnvannet er liten og av lokal karakter. Utslipp fra renseanlegg og for avløpsvann er vurdert å få liten betydning for vannkvaliteten i Leira. Disse forhold er like for begge alternativene.

Alt. øst ligger tettere inntil det vernede ravineområdet og det verneverdige området med dødisgroper enn Alt. vest.

Alt. vest vil gjøre inngrep i sammenhengende områder med forninner. Ved begge alternativene vil områder med sammensatt kulturhistorie fra nyere tid bli berørt.

Antall boenheter er vesentlig større for Alt. øst enn for Alt. vest. Dette vil avbøtes ved tilbud om erstatningsboliger.

Ny hovedflyplass vil være en betydelig vekstimpuls for Ullensaker og Nannestad, uansett alternativ.

Stor innflytting over kort tidsrom kan skape større sosiale problemer og endringer enn ved moderat befolkningstilvekst. Dette er utfordringer som kommunene bør og kan møte med bevisst planlegging og utvikling av tiltak. Disse forhold vil ikke være forskjellig ved de to alternativene.

Utredningene viser at det er liten forskjell mellom alternativene innenfor de fleste fagområder. Men når det gjelder kulturminner og landbruksforhold der avbøtende tiltak vanskelig kan gjennomføres, er Alt. øst klart mer gunstig enn alt. vest.

TILPASNING TIL FORSVARET

Forsvaret har i hele planperioden foretatt et kontinuerlig planarbeide for å kartlegge virkningene av ny hovedflyplass på Gardermoen.

Gjennom Luftfartsverkets planarbeide er det gjort de mulige tilpasninger for at Forsvaret skal kunne fortsette med vesentlige deler av sin virksomhet. Det gjelder begge alternativene.

FLEKSIBEL

Alt. øst anbefales lagt til grunn ut fra målsettingen om fleksibilitet.

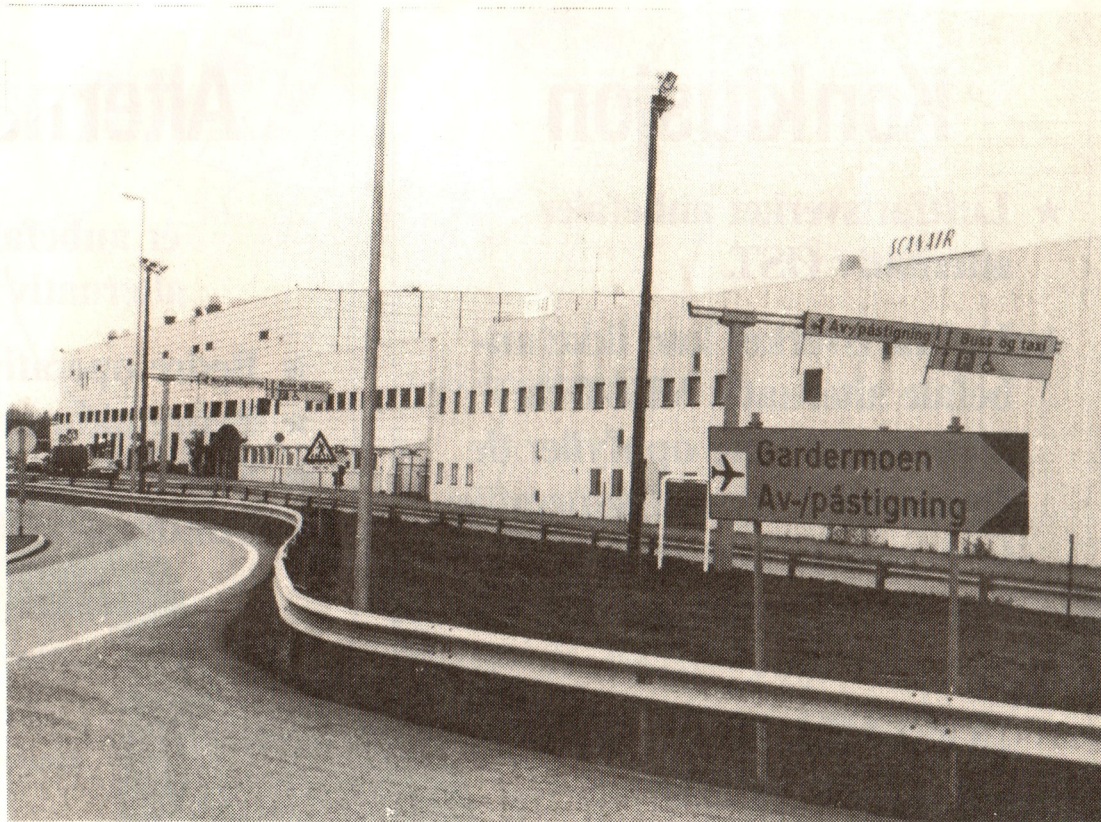
Begge alternativene har en stor innebygd mulighet til å møte endringer i trafikkutvikling, krav til sikkerhet, tollbestemmelser osv. Dette gjelder både ekspedisjonsområdet og flyoppstillingsområdet.

Alt. vest må utnytte arealer nord for ekspedisjonsområdet allerede i åpningsåret. Alt. øst har plass til alle driftsfunksjoner sør for ekspedisjonsområdet, som bl.a. er å foretrekke bedriftsøkonomisk.

ANBEFALING

Ut fra de vurderinger som fremgår ovenfor er det grunnlag for å trekke den konklusjon at Gardermoen vil bli en god teknisk, operativ og lønnsom hovedflyplass for Oslo-området.

Av de to alternativene anbefaler Luftfartsverket Alternativ øst.



Nåværende terminal på Gardermoen. Et nytt terminalbygg vil få helt andre dimensjoner.

Fra planstadium til endelig vedtak

STORTINGSVEDTAK vårsesjon -92

Offentlig

ENDELIG INNSTILLING

Høring desember 1991 – mars 1992

Offentlig

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS
STORTINGSINNSTILLING 15. DES. 1991**

4. nov. -91

Internt i
Nannestad
og
Ullensaker
kommuner

**Luftfarts-
verket
hovedrapport**

**NSB
hoved-
rapport**

**Akershus og
Oppland veg-
kontor
HOVEDRAPPORT**

**Forsvaret
hoved-
rapport**

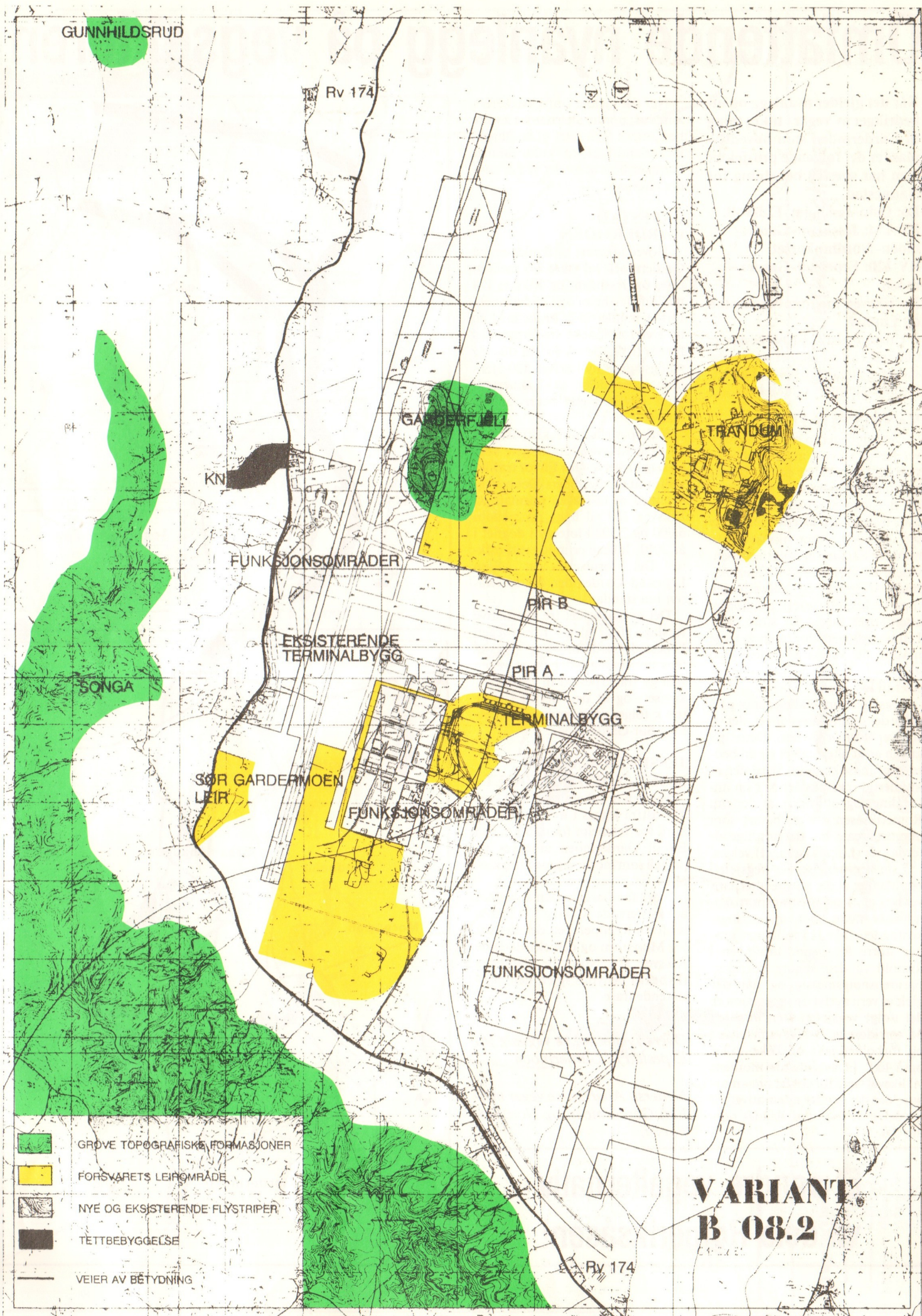
Konklusjon

- ★ Luftfartsverket anbefaler alternativ ØST.
- ★ Luftfartsverket kan ikke anbefale alternativ VEST da alternativet ikke oppfyller de flyoperative og driftsoperative krav som er lagt til grunn for hovedflyplassen.

Alternativ øst

er anbefalt framfor
alternativ vest p.g.a.

- ★ Bedre operative forhold
- ★ Bedre økonomi
- ★ Større fleksibilitet
- ★ Mindre miljøkonsekvenser



GUNNHILDSRUD

Rv 174

GARDERFJELL

TRANDUM

KN

FUNKSJONSOMRÅDER

PIR B

EKSISTERENDE
TERMINALBYGG

PIR A

SONGA

TERMINALBYGG

SØR GARDEMOEN
LEIR

FUNKSJONSOMRÅDER

FUNKSJONSOMRÅDER

- GROVE TOPOGRAFISKE FORMASJONER
- FORSVARETS LEIROMRÅDE
- NYE OG EKSISTERENDE FLYSTRIPER
- TETTBEBYGGELSE
- VEIER AV BETYDNING

**VARIANT
B 08.2**

Rv 174

Omfattende nyanlegg på vegsektoren

Når det gjelder nyanlegg og utbedringer av veger i tilknytning til Gardermoen som hovedflyplass er det følgende prosjekter som har spesiell betydning for Nannestad.

E6: Oslo-Jessheim-Eidsvoll.

RV 174: Jessheim-Gardermoen-Nordmorkorset.

RV 120: Erpestad-Gardermoen.

Ny riksveg mellom Nannestad og Lunner.

Utbyggingen av E6 ble beskrevet i forrige ekstrasnummer av Bygdespeilet, og dette prosjektet blir derfor ikke nærmere omtalt her.

NANNESTAD-LUNNER

Det foreligger to hovedalternativer for ny riksveg mellom Nannestad og Lunner. For det nordligste alternativet (gjennom Bjerke) er det dessuten en rekke varianter for hvor traseen skal legges. Alternativ syd passerer Romeriksåsen like nord for Råsjoen og Bjertnessjøen, videre krysses Åsvegen (nær Årstad), Leirelva og Hovedvegen (nær Ukkestadkrysset). Det nordre alternativet følger for store deler Leiravassdraget, dog uten å følge nåværende vegtrase. Videre ned gjennom bygda er det flere alternativer til løsninger.

Vegsjefens anbefaling går ut på å velge det søndre alternativet, det vil si over Romeriksåsen. Dette på grunn av at alternativet gir en bedre samfunnsøkonomi. Vegsjefen er imidlertid ikke påstående i sin anbefaling, og uttrykker at dersom Romeriksåsen ønskes bevart som uberørt areale, bør det nordlige alternativet (Leiravassdraget) velges.

I sin begrunnelse sier Vegsjefen blant annet at det nordre alternativet nok gir den beste transportøkonomiske nytte, men investeringskostnadene blir 145 millioner kroner større for denne løsningen i forhold til den søndre korridor. Forurensningsmessig og når det gjelder vern av dyr og vegetasjon er det ifølge vegsjefen liten forskjell på korridorene. Drikkevannskilder og forholdet jakt og fiske stilles også likt. Et avgjørende moment vil likevel være forholdet om «marka», der det søndre alternativet vil «avdele» 35 kvkm av dennes nordre del.

Når det gjelder trafiksikkerhet anses det nordre alternativet å være best, mens forholdet til landbruk, kulturlandskap og kulturminner kommer best ut av det ved et søndre alternativ.

ERPESTAD-GARDERMOEN

Hovedadkomst til flyplassen på Gardermoen vil være E6 mellom Oslo og Jessheim, og Riksvei 174 mellom Jessheim og Gardermoen. Det er imidlertid et ønske med en ny tverrforbindelse fra Erpestad i Holter til Gardermoen. En slik veg vil også gi en ny Riksveg 120 gjennom store deler av Nannestad, samt knytte bygda bedre til flyplassen.

Ved spesielle trafiksituasjoner vil også Riksveg 120 fungere som en slag «reserve» for E6 for trafikk sydfra til Gardermoen. Det er regnet med at trafikken normalt på Riksveg 120 vil ligge på mellom 6.000 og 7.500 kjøretøy i døgnet i år 2010. Tallene er imidlertid usikre. Det forutsettes at vegen Erpestad-Gardermoen får en relativt bra standard.

Det er utarbeidet tre alternative forslag for den nye vegen Erpestad-Gardermoen. Vegsjefens anbefaling lyder på at vegen skal gå fra Erpestad til Ukkestadkrysset, og at den derfra i store trekk følger nåværende trase i retning Sør-Gardermoen.

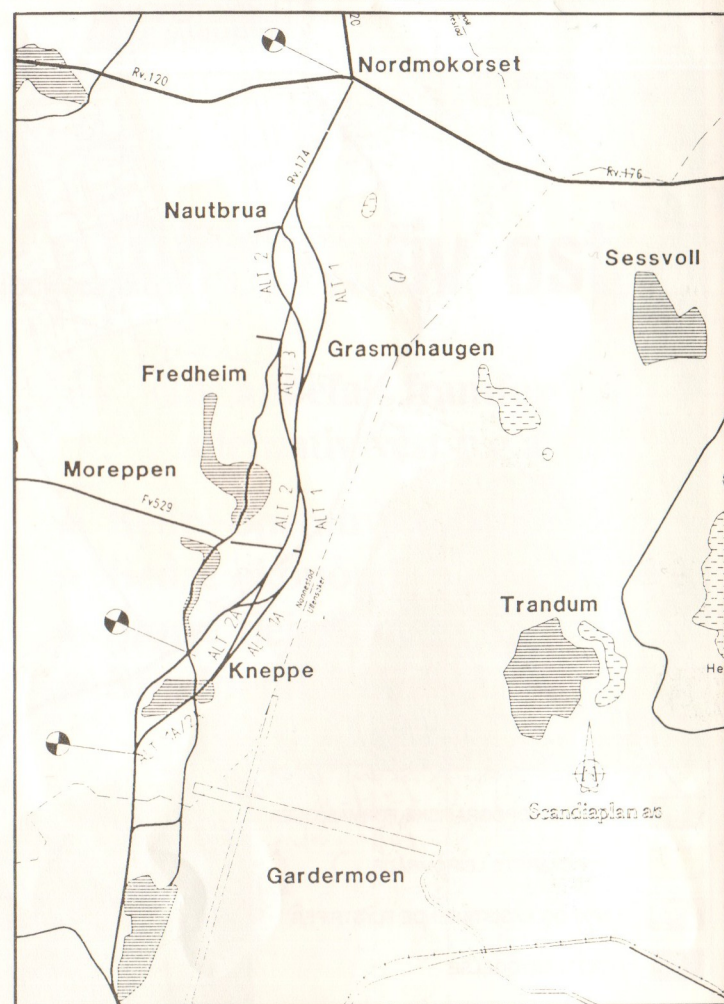
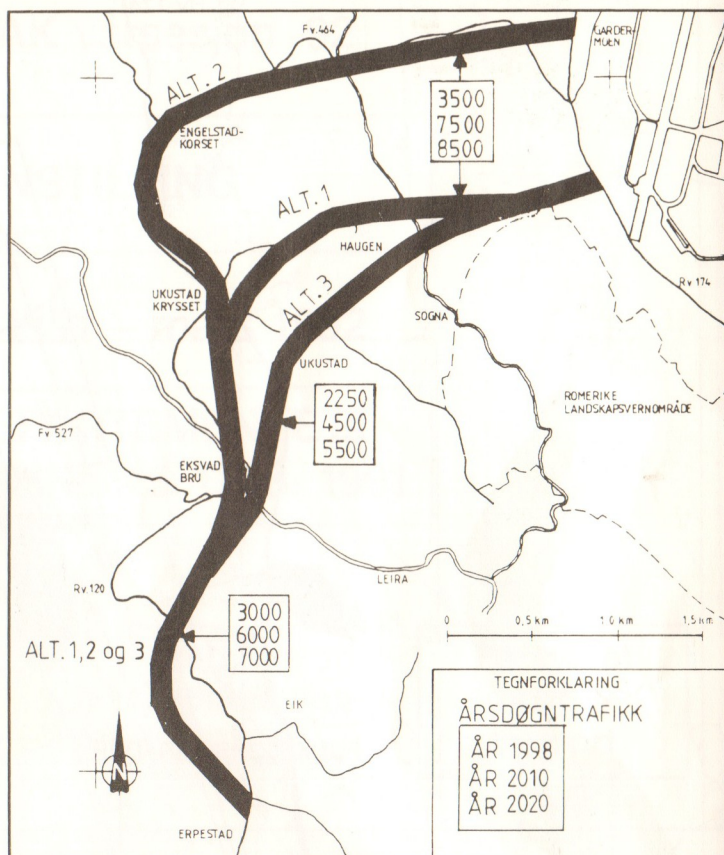
JESSHEIM-GARDERMOEN-NORDMOKORSET

Vegsjefen anbefaler at Riksveg 174 østfra legges i ny trase øst og nord for Jessheim fram til E6. Fra E6 til Gardermoen anlegges ny parsell som motorveg med fire kjørefelt.

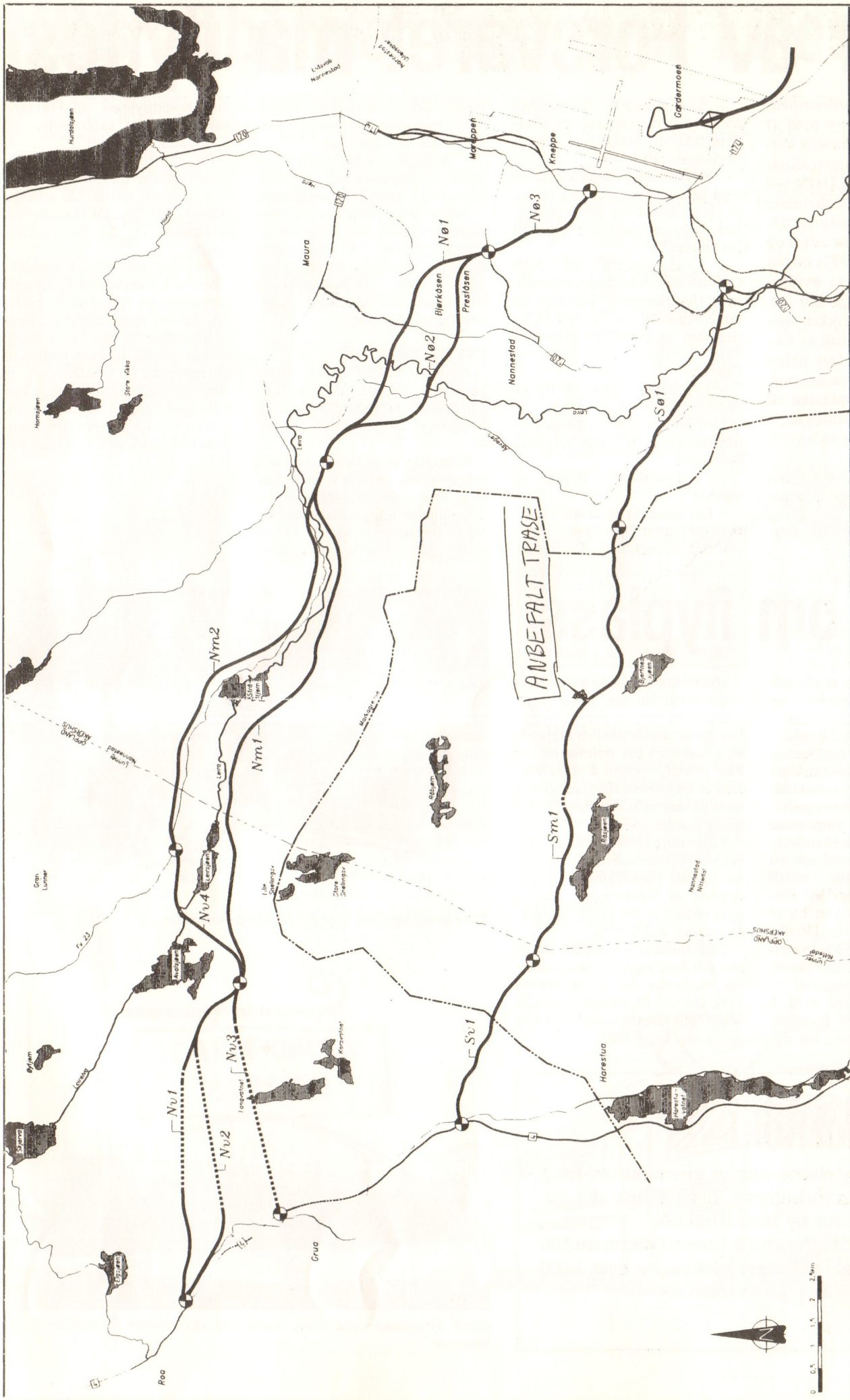
Nord for Gardermoen anbefales at eksisterende Riksveg 174 benyttes forbi Kneppfeltet, deretter øst for Moreppen og den eksisterende Riksveg 174. Nord for Nautbrua (Lybekk) benyttes igjen den eksisterende trase.

Øverst: Alternative vegvalg fra Erpestad til Gardermoen.

Nederst: Alternative veger mellom Gardermoen og Nordmorkorset.



Et søndre vegalternativ vil dele Romeriksåsen!



Alternative veglinjer

Statens vegvesen, Oppland

Hovedplan Rv4 - Rv174

ViaNova AAS-JAKOBSEN
 MOEN OG FESTE

Tegnforklaring:

- Alternative veglinjer
- Alternative traseer for Rv120/Rv174
- - - - - Grense for Østmarka
- · · · · Fylkesgrense
- Kommunegrense

Deler av Forsvaret må flyttes

Forsvarets Gardermoen-utredning konkluderer med at hovedflyplassen vil ha stor innvirkning på Forsvarets situasjon på Gardermoen. Dette ved at Luftforsvarets rullebanekonsepter legger beslag på betydelige arealer som eies og brukes av Forsvaret. Flystøyen vil gjøre store deler av øvingsområdene ubrukelige for utdanning, og flytrafikken begrenser Forsvarets bruk av tekniske hjelpemidler. Det pekes også på at utviklingen av næringsområder ved flyplassen vil kunne føre til et utbyggingspress på Forsvarets arealer.

Konsekvensene er at Forsvarets virksomheter må flyttes til andre steder. Hæren har for begge rullebane-alternativene valgt følgende flyttinger:

- Søndenfjeldske Dragonregiment, Hærens jegerskole og Trandum tekniske verksted flyttes til Rødsmoen ved Rena.

- Infanteriets øvingsavdeling nr 1 på Sessvollmoen deles og flyttes til Heistadmoen og Terningmoen. Rep.senter og transittleir flyttes til Hauer seter.

- Virksomheten på Sør-Gardermoen, Akershus forsvarsdistrikt/Jegerkorpset, Akershus infanteriregiment nr 4 med FN-tjenesten og mobiliseringsforvaltningen flyttes til Hauer seter og Onsrud.

- Intendanturregimentet flyttes til Sessvollmoen.

Luftforsvaret har for begge rullebanealternativer valgt følgende flyttinger:

- Rekruttskolen flyttes til Værnes.

- Det anlegges et skvadronområde for kampfly på Torp.

- 335 skvadronens B-wing og

EKKO-avdelingen flyttes til Rygge.

- Flystasjonens ammunisjonslager flyttes til Hauer seter.

- Anleggene i Garderfjell må flyttes og innpasses dels på flystasjonen og i hovedflyplassen.

Ved det østre rullebanevalget beslaglegges nåværende flystasjon ved hovedflyplassen. Det må derfor bygges ny flystasjon, integrert i hovedflyplassen. Hovedmagasinet for intendantur og teknisk materiell flyttes til Kjeller.

INVESTERINGER

Flyttekostnadene ved det østre konsept er beregnet til 3,4 milliarder kroner. Driftsbeparelserne er beregnet til 20 millioner kroner pr år.

Som en følge av Luftfartverket valg av østre rullebane vil Forsvaret få et brutto investeringsbehov på 3,4 milliarder kroner. Med fratrukk for de investeringer som en likevel måtte gjøre i Gardermoen-området

uten hovedflyplass, vil Forsvaret har et udekket kapitalbehov på 2,75 milliarder kroner.

En utflytting av de nevnte Forsvarets enheter fra Gardermoen vil føre til at det mistes 520 arbeidsplasser i distriktet for Hærens vedkommende og 57 for Luftforsvaret.

Forsvaret kan utnytte Sessvollmoen og Trandum til virksomheter som ellers må flyttes ut av området, dersom disse enhetene ikke er så følsomme for støy. Sessvollmoen kan således ta imot Intendanturregimentet fra Gardermoen, og sammen med andre enheter kan det bygges opp et rasjonelt transportsenter for Hæren der. Trandum kan nyttes som magasinleir.

Fakta om flyplass

De som lager prognoser er alle enige om at luftfart er et område som vil øke sterkt i årene som kommer. I 1990 reiste tilsammen 7,6 millioner passasjerer til eller fra Gardermoen og Fornebu, Oslo-området to flyplasser. Innen årtusenskiftet vil dette øke til 12 millioner passasjerer. For år 2020 er prognosene hele 22 millioner passasjerer.

Det dreier seg dermed om en dramatisk økning, både i antall passasjerer og flybevegelser. Fornebus totale kapasitet kan bli ni millioner passasjerer og 150.000 flybevegelser årlig. I 1990 sto Fornebu alene for 6,7 millioner passasjerer og 135.000 flybevegelser.

Kapasiteten er i ferd med å sprenge. Ikke bare på Fornebu, men også på Gardermoen, slik flyplassen fremstår i dag.

Det vil ta omlag seks år fra Stortinget fatter sin beslutning til en eventuell ny flyplass kan stå ferdig. Det haster derfor med en avgjørelse. I realiteten har politikerne her bare to valg, - enten å vedta bygging av en ny hovedflyplass, eller å satse på samtrafikk mellom Fornebu og Gardermoen.

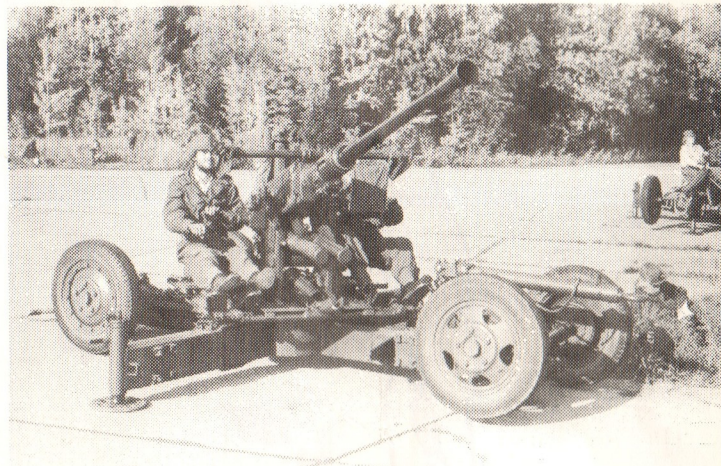
I desember 1990 vedtok Stortinget å bevilge de nødvendige midler for fortsatt planlegging av hovedflyplass på Gardermoen. Det er også vedtatt at det kun er Gardermoen som skal utredes.

Den oppsatte tempoplan forutsetter at Stortinget kan ta sin endelige avgjørelse før sommerferien 1992. Dersom Stortinget tar en slik beslutning, kan en hovedflyplass få sin åpning i juni 1998.

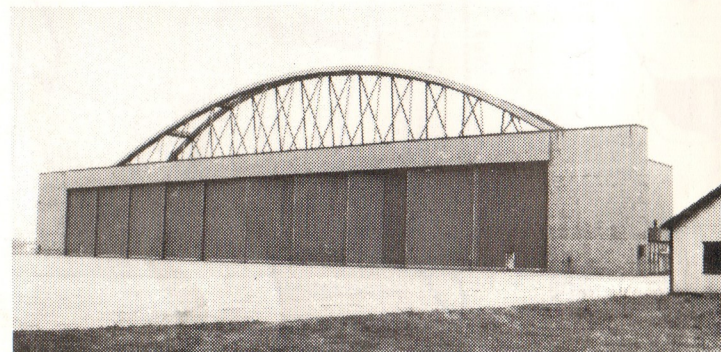
Grunnforhold

Grunnundersøkelsene som er gjennomført for å kartlegge grunnforholdene, dekker hele det aktuelle området for ny hovedflyplass.

I løpet av ni måneder er det foretatt nærmere 500 boringer og prøvetakinger i felten, og over 1.100 analyser og forsøk i laboratoriet.



Fleire avdelinger må bort fra Gardermoen-området.



Også flystasjonen må vekk, mens 335 skvadronen forutsetter å bli værende.

NSB anbefaler linje over Lillestrøm

NSB har utredet og vurdert konsekvensene både av en direktelinje fra Oslo via Nittedal til Gardermoen og en linje via Lillestrøm langs eksisterende Hovedbane. Det gunstigste alternativet for direktelinje går fra Grefsen, eventuelt Bryn, i tunnel under Lillomarka til Kjul i Nittedal. Derfra går linjen i tunnel under Romeriksbåsen til Bekkeberget i Gjerdrum og videre til Gardermoen.

Lillestrømlinjen planlegges bygget med tunnel mellom Bryn og Rælingen. Fra Lillestrøm til Jessheim følges, med enkelte avvik, dagens trasé til Jessheim Syd med avgrensning derfra til Gardermoen.

BEST RESULTAT

NSBs valg er foretatt etter en konsekvensanalyse som viser at denne traseen gir best resultat når det gjelder kostnads-, transport-, ressurs-, natur- og miljømål i anleggs- og driftsfasen. Som grunnlag for konsekvensanalysen er det foretatt omfattende registreringer i henhold til det vedtatte utredningsprogrammet for prosjektet.

Behovet for stor kapasitet, punktlighet og trafikkikkerhet krever nytt dobbeltspor med planstilte kryssinger. Alle traseer er planlagt for en hastighet på 200 km/t, med minste kurveradius 2500 meter og med maksimal stigning/fall på 15 promille.

Jernbanetraseen er tilpasset både østre og vestre flyplassalternativ.

Nord for Gardermoen er anbefalt trasé den samme fra begge terminaler: via Råholt Nord til

avgrensningspunkt fra Hovedbanen ved Eidsvoll.

Totale investeringskostnader for kjørevei og stasjoner på banen Oslo – Eidsvoll over Lillestrøm er 4,5 mrd. kroner. En helt nødvendig utvidelse av dobbeltspor og modernisering til høyhastighetsstandard, som må gjennomføres uavhengig av en hovedflyplass på Gardermoen, beløper seg til ca 3,7 mrd. kroner på strekningen Oslo – Eidsvoll.

Det vil si at merkostnadene til «Gardermobanen» er ca 0,9 mrd. for Lillestrømlinjen, 1,0 mrd. for direktelinjen over Grefsen og 1,2 mrd. kroner for direktelinjen over Bryn. Lillestrømlinjen er følgelig det rimeligste alternativet.

OSLO-GARDERMOEN PÅ 19 MINUTTER

Lillestrømlinjen er den løsnings som best knytter flyplasstrafikk og annen jernbanetrafikk sammen med det øvrige kollektivtilbudet på Østlandet. Den gir også best bevaring av området for friluftsliv, kulturminner, landskap og naturvern.

Lillestrømlinjen gir større støvulempere for eksisterende bebyggelse og høyere forbruk av dyrket mark enn direktelinjen. Det blir vanskeligere å innfri ønsket om å unngå ytterligere press i de sentrale deler av regionen. Bygging langs eksisterende linje medfører dessuten noe mer driftsforstyrrelser for jernbanen i anleggsperioden.

Med direktetog mellom Oslo S–Gardermoen, er kjøretiden over Grefsen og Lillestrøm den samme (19 min). En forskjell i kjøretid på to minutter til fordel for direktelinjen over Bryn er ikke nok til å

overtrumfe Lillestrøm-linjen.

Nord for flyplassen gir traseen over Råholt Nord best betjening av eksisterende lokalsamfunn, færrest miljøulempere og er billigst.

MEST MED JERNBANEN

Trafikkprognoser:

År 1998: 12 mill. flypassasjerer, ca 12.000 ansatte.

År 2010: 17 mill. flypassasjerer, ca 17.000 ansatte.

År 2020: 22 mill. flypassasjerer, ca 22.000 ansatte.

Det er satt som overordnet mål at minst halvparten av flypassasjerene skal reise kollektivt til og fra flyplassen. Transportanalysen for tilbringertjenesten til Gardermoen tyder på at tog alene vil kunne oppnå en markedsandel på 53-57% av flypassasjerene. Dette gir følgende trafikkgrunnlag for NSB (mill. kroner):

År	1998	2010	2020
Flypass.	6.0	8.7	11.7
Ansatte på flyplassen	2.7	3.4	4.1
Sum flyplassrelatert trafikk	8.7	12.1	15.8

Regional trafikk vil komme i tillegg.

TRANSPORT AV DRIVSTOFF

Når flyplassen åpner, vil det være behov for 350.000 m³ drivstoff pr år. NSB planlegger sikker transport av drivstoffet i tankvogner mellom Sjursøya og Gardermoen. Transporten kan fordeles på to tog hver natt på tider med liten eller ingen passasjertrafikk.

ØKONOMI

Trafikkunderlaget og linjestandarden gir grunnlag for et

tilbud med høy togfrekvens, raske og presise tog, jevnt fordelt over dagen. Dette gir seg utslag i et meget kostnadseffektivt ruteopplegg som gir nesten dobbelt så mange togkilometer pr driftstime for materiell og personale enn dagens InterCity-tog gjør. Enhetskostnadene pr fraktet passasjer blir små, mens inntektsoverskuddet blir stort.

Driftsresultatet er beregnet til ca 300 mill. kroner i 1998, økende til 700 mill. kroner i 2020.

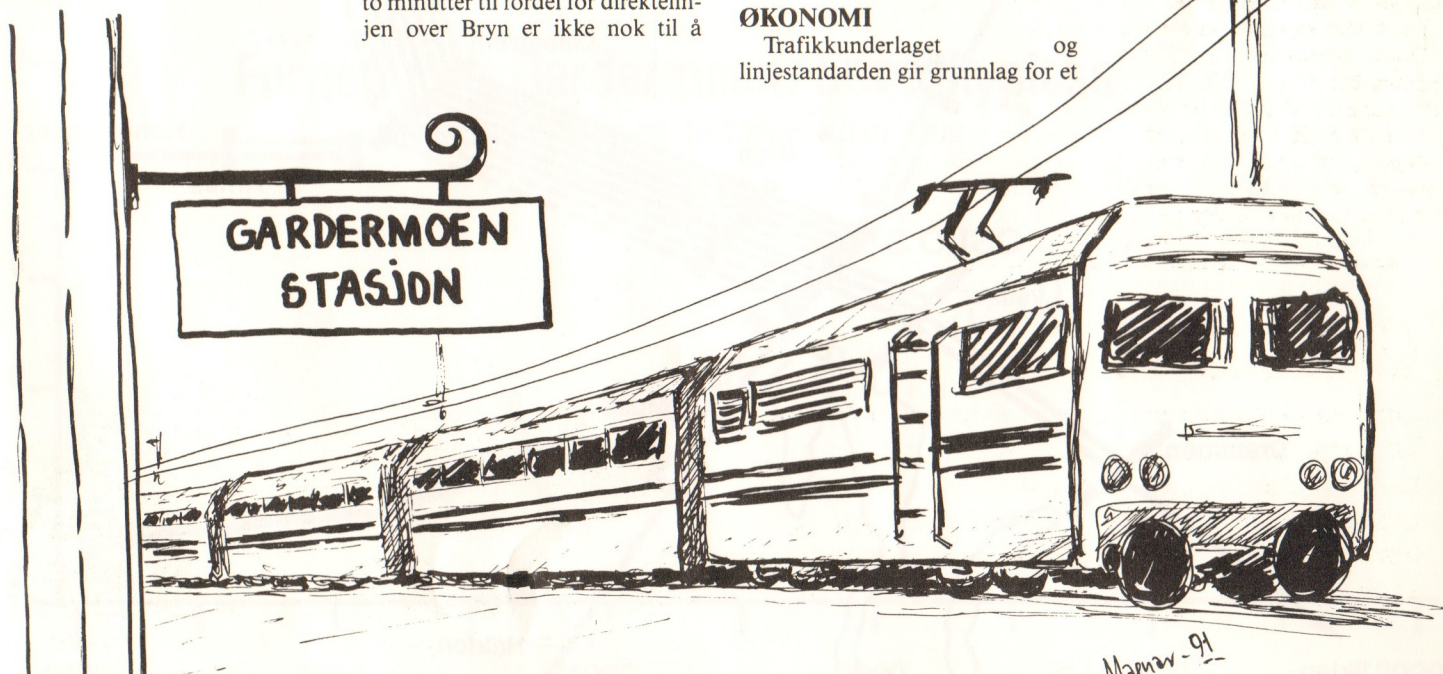
Avkastingen på totalinvesteringen i banen er beregnet til 8%, mens forrentningen på den delen av investeringen som går ut over NSBs grunnbehov på strekningen Oslo–Eidsvoll, er på hele 18%

STASJONER

Gardermoen jernbanestasjon ligger delvis i friluft og delvis under flyplassterminalen. Det er lagt spesiell vekt på å knytte jernbanestasjonen og passasjerterminalen på flyplassen sammen til en funksjonell enhet for de reisende. 25.000 passasjerer vil daglig nytte stasjonen, som dermed blir den nest største i landet.

Oslo S er hovedterminalen i Oslo sentrum. Her blir det lagt til rette servicefunksjoner for flyreisende, herunder innsjekking av bagasje. Nationaltheatret vil dekke viktige deler av Oslo sentrum og er lett tilgjengelig for lokale tog og T-bane.

Stasjonene på den anbefalte hovedtraséen er: **Oslo S, Bryn, Lillestrøm, Jessheim Syd, Gardermoen, Råholt og Eidsvoll.**



Hovedtrasé om Lillestrøm

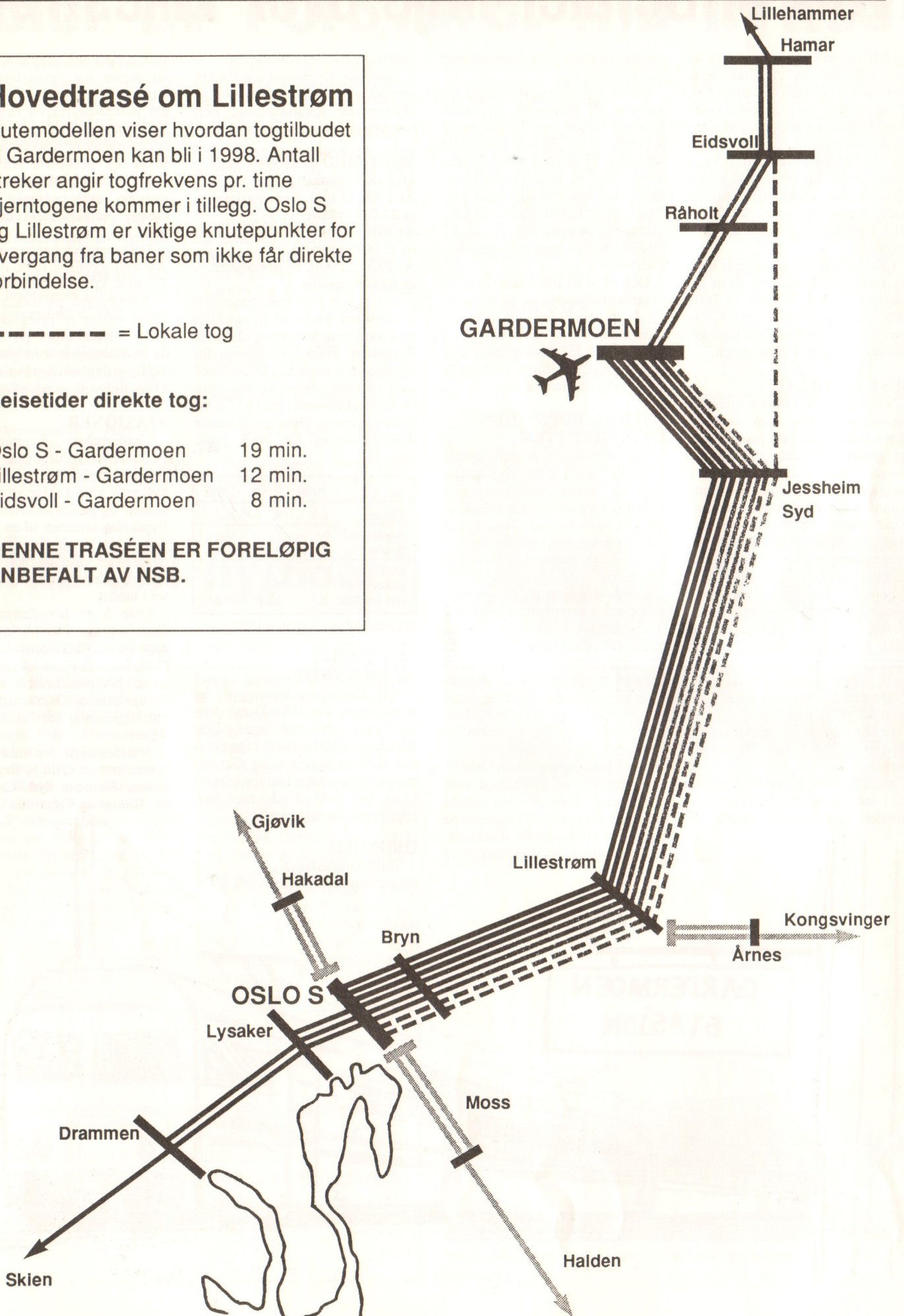
Rutemodellen viser hvordan togtilbudet til Gardermoen kan bli i 1998. Antall streker angir togfrekvens pr. time. Fjerntogene kommer i tillegg. Oslo S og Lillestrøm er viktige knutepunkter for overgang fra baner som ikke får direkte forbindelse.

----- = Lokale tog

Reisetider direkte tog:

Oslo S - Gardermoen	19 min.
Lillestrøm - Gardermoen	12 min.
Eidsvoll - Gardermoen	8 min.

DENNE TRASÉEN ER FORELØPIG ANBEFALT AV NSB.



Kommunen har gitt uttalelser

Nannestad kommune har i løpet av sommeren mottatt foreløpige planer fra tiltakshaverne for ny hovedflyplass. Dette er planer som fortsatt inneholder flere alternativer:

- Luftfartsverket har to alternative plasseringer av landingsbaner, et alternativ Vest og et Øst.

- Akershus og Oppland vegkontor har utarbeidet diverse alternativer til aktuelle nye riksvegstreknin-ger for begge plasseringer av flyplassen.

- NSB har tre hovedalternativer til ny jernbaneforbindelse mellom Oslo og Gardermoen.

Kommuneplangruppa i Nannestad har avgitt følgende uttalelse til planene:

- *Om Riksveg 120.* Kommunen anbefaler ny veg, som stort sett følger eksisterende veg mellom Erpestad og Riksveg 174.

- *Om Riksveg 174.* Kommunen anbefaler ny veg nærmest mulig det østlige flyplass-alternativet. Dette berører minst mulig eksisterende landbruksarealer.

- *Om ny veg over Romeriksåsen.* Kommunen fraråder det sydlige alternativ, da dette berører verdifulle friluft- og landbruksarealer. Vegen fastlegges endelig gjennom kommuneplanen. (Dette er ikke uttalt fra gruppa, men nevnt som senere mål).

- *Om jernbanen.* Kommunen anbefaler hovedkorridor Oslo-Lillestrøm-Skedsmokorset-Gjerdrum-Gardermoen, med stasjon ved Eltonåsen. Dette vil kunne gi grunnlag for lokaltogforbindelse. Dersom dette ikke kan oppnås ber gruppa om at jernbanetraséen legges andre steder enn i Nannestad.

- *Om feil opplysninger.* Kommunen har uttalt seg om misvisende opplysninger i rapport om grunnvannsforkomstene.

Gjennom uttalelsene ønsker kommuneplangruppen å påpeke de muligheter som best kan tjene befolkningen dersom det skulle bli en utbygging.

Kommunen deltar også i samarbeid med diverse konsulenter når det gjelder følgende av en utbygging for naturressurser, kommunal økonomi og sosiale konsekvenser.

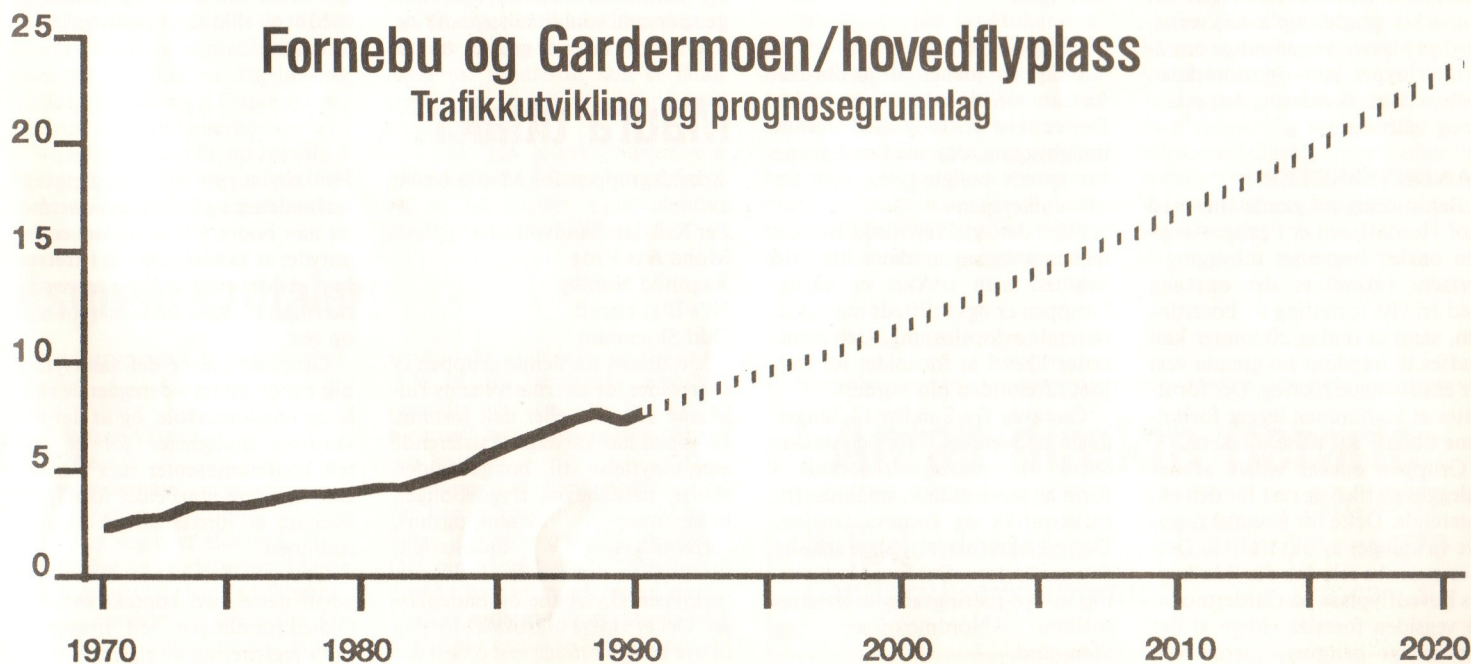
Utredningsarbeidet skal fullføres i løpet av høsten. Alt materiale skal deretter (innen 1. desember) oversendes Samferdselsdepartementet, som utarbeider endelig innstilling for Stortinget. Denne innstillingen skal legges ut til offentlig høring i Nannestad ved nyttårstider.

Hovedmålsettinger for konsekvensutredningene

- ★ Sikre at relevante konsekvenser er tilstrekkelig utredet slik at Stortinget har et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av alternativ.
- ★ Avdekke tiltak og arbeider som må settes i gang med en gang det blir fattet et utbyggingsvedtak, for å redusere ulempene og for å sikre raskest mulig byggestart.

★ ★ ★

Millioner passasjerer



Syv grendegrupper medvirker

Hele syv grendegrupper eller medvirkingsgrupper har vært i sving og gitt sine uttalelser i forbindelse med kommuneplanarbeidet. Gruppene hver for seg omfatter følgende deler av bygda:

Grendegruppe 1: Sandsnesseter og Stensgård.

2: Maura

3: Moreppen

4: Midtbygda

5: Åsgreina

6: Holter

0: Hele kommunen.

Alle gruppene har kommet med sine merknader og ønsker av forskjellig art. Å gjengi komplette uttalelser ville ta mye plass. Det gjengis derfor utdrag fra de enkelte gruppenes kommentarer.

Disse sammendragene ble forøvrig presentert i et fellesmøte den 29.8.1991 med gruppene, rådmann Josef Hersløw, plansjef Erik Ruud og planleggerne Svein Hjelmtveit og Barbro Engesveen. I dette møtet var det lagt ut kartskisser som viste hvilke alternativer som foreligger for vei- og jernbanetraseer.

Når de endelige planforslag fra Luftfartsverket, Statens Vegvesen og Norges Statsbaner foreligger skal kommuneplangruppen innkalle grendegruppene til nytt informasjonsmøte.

Sandsnesseter/Stensgård uttaler:

Arbeidsgruppen for Sandsnesseter/Stensgård består av:

Jan Kopperudmoen

Vidar Birkelund

Terje Bekkedal

Jørgen Dahl

Tore Granly

Astrid Bjerkeek

Olaug Ruud.

Personene representerer Sandsnesseter andelslag, Skogen idrettslag, Stensgård skole, Stensgårds-kroken Spel- og danselag og pensjonistforeningen. Gruppen har hatt 12 møter, derav to grendemøter. Felles for Steinsgård og Sandsnesseter er det utarbeidet en fyldig dokumentasjon, samtidig som det er gjennomført en spørreundersøkelse. På kart er det anmerket gamle boplasser, verneverdige plasser, verneverdige områder, turløyper, jakt- og friområder, badeplasser, skytebane, hoppbakke og båt plasser.

SANDSNESSETER

Registrering av gamle stier ned mot Hurdalsjøen er i gang. Gruppen ønsker begrenset utbygging i kretsen. Likevel er det ønskelig med en viss fortetting av bosettingen, samt at omlag 20 tomter kan skaffes til ungdom fra grenda vest for eksisterende riksveg. Det forutsettes at kommunen legger forholdene til rette for disse tiltakene.

Gruppen ønsker videre at det anlegges ny riksveg vest for den eksisterende. Dette for å unngå negative virkninger av økt trafikk. Dette er et ønske selv om det ikke bygges hovedflyplass på Gardermoen. På veggside foreslås videre at det blir anlagt gangveg, gjerne ved

bruk av nåværende riksveg om ny blir anlagt. Busslommer med le for skolebarn etterlyses også.

Området nær grendehuset ønskes regulert til lekeplass og fremtidig barnehage. Det ønskes tillatelse til avløp fra spredt bebyggelse for fremtidige nybygg, eventuelt anlegg av biologiske rensanlegg for enkelthus eller husgrupper. Gruppen uttrykker ellers misnøye med vannledningsnett, som er gammelt og underdimensjonert.

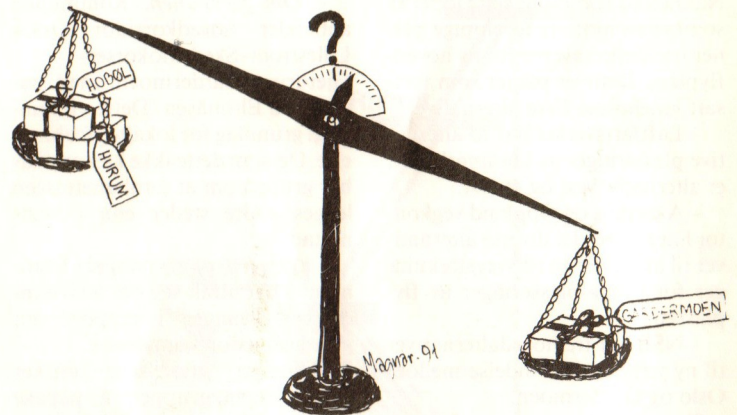
På gruppens ønskeliste ellers står alarmtelefon, fast stasjonert hjemmesykepleier i grenda, tomt for bofellesskap for eldre og at badeplassene Engelandet og Holte-landet begrenses til bruk for kretsens egne.

STENSGÅRD

Gruppen mener at jordbruket fortsatt må dominere i området. Det er ikke ønskelig med økende boligbygging, dog med muligheter for spredt boligbygging vest for «Promillevegen».

Når det gjelder drikkevannet mener gruppen at dette har god kvalitet, men trykket er dårlig. Gruppen er også tilfreds med eksisterende avløpsløsning, men forutsetter likevel at forholdet for miljøet i fremtiden blir vurdert.

Gangveg fra Sundby til Tangen anses nødvendig. Gruppen ønsker økt næringsvirksomhet i form av servicetiltak, småindustri, turisttrafikk og kommunikasjon. Det påpekes her at ledige lokaler finnes i kretsen. Det foreslås samtidig at nye næringsarealer avsettes mellom Nordmorkset og Stensgård.



Moreppen uttaler:

Arbeidsgruppen for Moreppen består av:

Frank Dahl

Ingolf Karlsen

Roger Winge

Tove Bjørnsrud

Sigrid Berntsen

Inger Johanne Berntsen.

Gruppen understreker blant annet behovet for å få klargjort forhold som gjelder alderssammensetningen i grenda, der et betydelig flertall av innbyggerne er over 50 år. Videre nevnes luftforurensning og vedvarende nattestøy som viktige spørsmål som må utredes i tide.

Om store deler av grenda må fra-

flyttes, ønsker de fleste å flytte til et annet boligområde i Nannestad. Flertallet foretrekker her nøkkelferdig enebolig, mens noen foretrekker egnet aldersbolig. En spørreundersøkelse viser ellers at enkelte ønsker å bli boende i Moreppen om det blir en ny østlig rullebane.

Gruppe Moreppen ønsker snarest mulig informasjon om hvordan det økonomiske oppgjør ved en eventuell utflytting skal skje. Det ble her understreket at Nannestad kommune må presse hardt på for dette, slik at vanlig prosedyre med at alt slikt skjer på etterskudd, kan unngås.

Maura uttaler:

Arbeidsgruppen for Maura består av:

Per Kristian Sandvoll

Mona Aas Krog

Ragnhild Nordby

Nils Blakkisrud

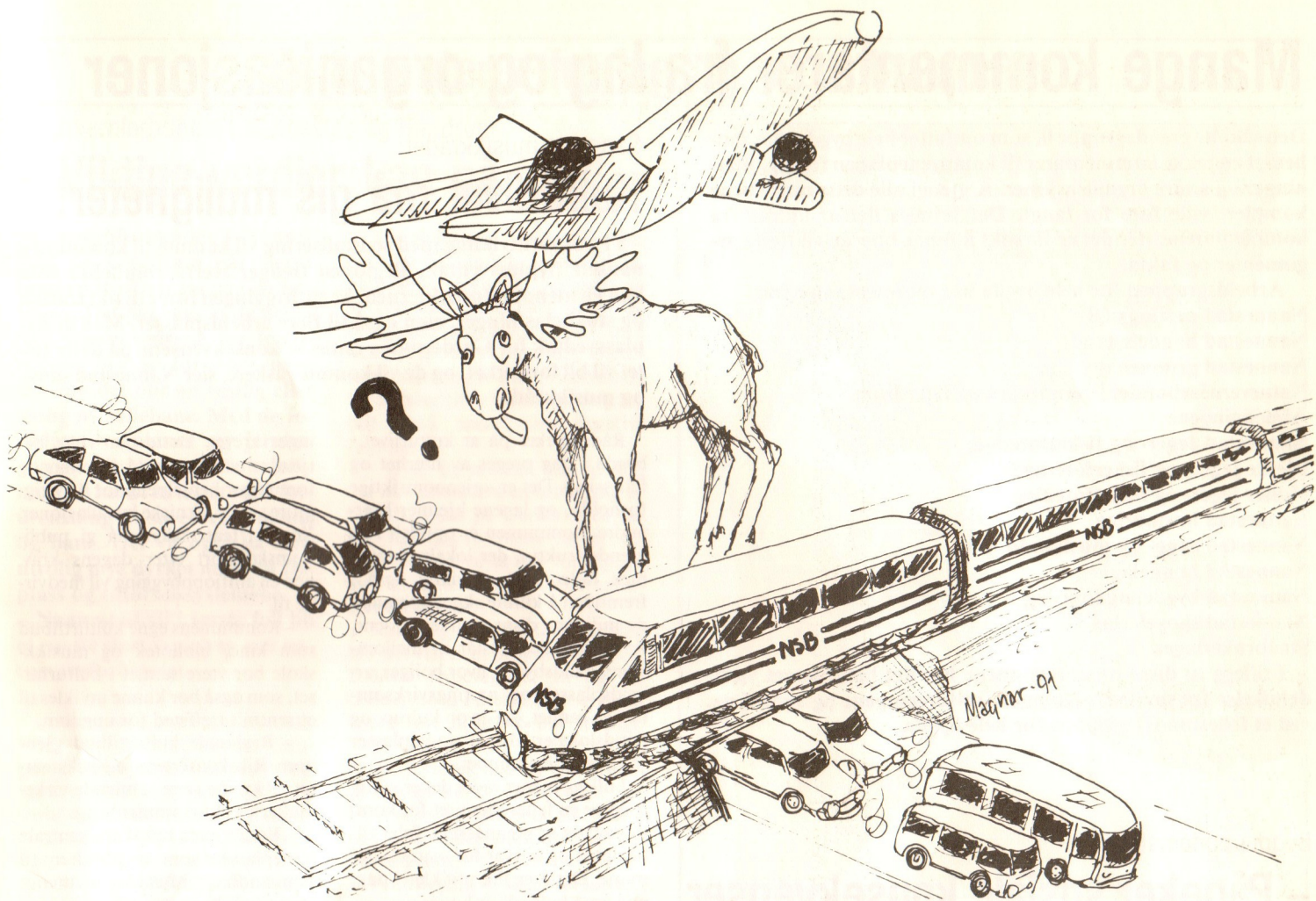
Odd Skjennum.

Uttalelsen fra denne gruppen er utarbeidet for alternativene ny rullebane vest, øst eller delt løsning. Gruppen har kartlagt eksisterende arealutnyttelse til boligområder, skoler, barnehager, trygdeboliger, helsesenter, forsamlingshus, forretningsentra, industrifelt, idrettsplass, alpinsenter, lysløyper, turløyper, skytebane og badeplasser. Det er videre utarbeidet forslag til nye boligområder vest og øst for

Holkebylia, nye veg- og gangvegforbindelser og lokale serviceenheter nær boområdene. Videre er det antydnet at handelssenteret i kretsen bør utvides mot syd, og at øvrige næringsområder utvides mot syd og vest.

Gruppen mener det sannsynlig blir behov for en videregående skole og ungdomsskole, og at det må vurderes muligheter for et hotell/konferansesenter nær Åsleia. Det er videre utarbeidet forslag til bygging av idrettshall på Koppe-ruomoen.

Gruppen for Maura har ellers nevnt dette med kontakt ovenfor Oldsakssamlingen ved nyanlegg, samt registrering av elgtrekk.



Grendegruppenes uttalelser

(forts fra side 14)

Midtbygda uttaler:

Midtbygda grendegruppe har gjennomført en spørreundersøkelse blant sine beboere. Svarprosenten var meget lav, nemlig 17 prosent. Av meninger som kom fram i undersøkelsen nevnes:

- Flertallet foretrakk en østlig løsning for en eventuell rullebane nummer to. Eller en delt løsning mellom Fornebu og Gardermoen, framfor et vestlig alternativ.

- Dersom det blir nødvendig å flytte på grunn av flyplassen, ønsket mange å flytte til en annen kommune.

- Av de som ønsker å flytte foretrekker mange å flytte til en ny enebolig fremfor leilighet, rekkehus eller aldersbolig.

- Det var delte oppfatninger om økt boligbygging i Midtbygda.

- Mange var ikke fornøyd med dagens drikkevannsforsyning. Av disse var imidlertid kun et fåtall positive til en betydelig økning av vannavgiften.

- Det ble uttrykt ønsker om gang/sykkelveg langs hovedvegen, og at lekearealer også utenom idrettsplassen bør sikres.

Åsgreina uttaler:

Arbeidsgruppen for Åsgreina består av:

Arild Nyberg
Lars Petter Aasen
Rolf Næss
Øivind Ødemark.

Gruppen er sterkt imot planene for en ny veg over Romeriksåsen, og påpeker her at dette området er drikkevannskilde for flere kommuner, at området er attraktivt fri-luftsområde sommer og vinter,

samt at det er et jakt- og fiskeområde av stor betydning. Det blir samtidig gitt uttrykk for at en eventuell ny jernbanetrasé må gå om Jessheim.

Gruppen er ellers positiv til at det kan bygges en del nye boliger langs Åsvegen og i Melbyvegen. Det ble påpekt at drikkevannet i grenda ofte er av en meget dårlig kvalitet, og at det er sterkt ønskelig at det her kan skje forbedringer.

Holter uttaler:

Arbeidsgruppen for Holter består av:

Bjørn Halvorsen
Else Gullichsen
Ole Rødningsby
Amund Haga.

Arbeidsgruppen for Holter ønsker en delt løsning når det gjelder hovedflyplass-spørsmålet. Dette på grunn av de problemer en Gardermø-løsning vil bringe med seg i form av forurensning, støy og belastning på fri- og rekreasjonsområder. Dersom det likevel skulle bli et valg av Gardermoen, ønsker gruppen at veg og jernbane skal

følge dagens E6.

Det påpekes videre at ved et Gardermø-valg vil støysonene sterkt berøre områder som Holter kirke, Løken skole, omlag 200 boliger, Fagerli sykehjem, helseinstitusjoner ellers, trygdeboliger, barnehager, næringsvirksomhet og idrettsanlegg.

Gruppen nevner ellers at en hovedflyplass vil gi uoversiktlige konsekvenser. Også gruppe Holter uttrykker sterkt ønske om å få bedret vannkvaliteten i de søndre deler av kommunen.

Antall direkte berørte

Alt. ØST

Boligeiendommer ca 270

Landbrukseiendommer ca 30

Mange kommentarer fra lag og organisasjoner

Den såkalte grendegruppe 0, som omfatter hele bygda, har innhentet en rekke kommentarer til kommuneplanen fra lag, foreninger og andre organisasjoner. Å gjengi alle disse uttalelsene komplett ville føre for langt. Det bringes derfor utdrag fra kommentarene, der det er forsøkt å fange opp de viktigste argumenter og fakta.

Arbeidsgruppen for hele bygda har representanter fra:

Nannestad næringsråd
Nannestad handelsstand
Nannestad grunneierlag
Naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum
Almenningene
Nannestad Jeger- og fiskerforening
Bjerke jeger- og fiskerforening
Holter jeger- og fiskerforening
Nannestad husmorlag
Nannestad sang- og musikkråd
Nannestad bondelag
Nannestad bygdeungdomslag
Nannestad skogeierlag
Småbrukerlaget.

I tillegg til disse organisasjonene har det blant annet vært deltakelse fra sanitetsforeningen, velforeningene og speiderne ved et fellesmøte i gruppen for hele bygda.

Bygdeungdomslaget:

– Påpeker sosiale konsekvenser

– Blir Gardermoen valgt til hovedflyplass for Østlandet, vil det få store konsekvenser for bygda vår, sier Nannestad bygdeungdomslag. – Rask utbygging og vekst i et område har klare og velkjente sosiale følger. Pressområder og pressproblemer henger nøye sammen. Det som går på det sosiale er vanskelig å illustrere med tall og fakta, men avgjørende for hvordan folk har det.

Bygdeungdomslaget uttaler videre:

– Ved en utbygging vil bygda kunne miste mye av sitt særpreg ved at store arealer blir lagt under asfalt og kulturlandskap rasert. Natur og landskap betyr mye for nannestadsokningene. Forsvinner dette, vil det gå ut over identitet og tilhørighet.

– Romeriksåsen vil kunne miste mye av sin verdi som friluftsområde, og grønne lunger nede i bygda forsvinner. Naturopplevelser betyr mye for livskvalitet, frisk luft og stillhet.

– Veger, jernbane og flyplass kan splitte bygda i ulike områder og miljøer.

– I dag er forholdet mellom de som bestemmer i bygda og dens innbyggere nært og bra. Med flere folk reduseres denne kontakten. Den sosiale trykningen det gir at «alle kjenner alle» vil kunne forsvinne. Laget mener derfor at planleggingen må ta vare på den eksisterende grendestrukturen i bygda.

– Kulturlivet i bygda i dag er unikt, med et lokalt særpreg. Dette

vil det kunne bli vanskelig å beholde dersom det blir stor inn- og utflytting.

– Nye ungdomsmiljøer vil vokse fram. Rusmiddelproblemer nærmer seg de fleste miljøer, også i Nannestad, og ingen har vel ikke så store vanskeligheter med å tenke seg enda verre situasjoner.

– Det er sannsynlig at det nære og tette lokalsamfunnet, grenda, vil miste sin plass. Dette gjelder ikke minst ovenfor ungdommen.

– Det er et spørsmål hva barna har å tjene på et «nytt» Nannestad. Utbyggingsplanene vil ikke først og fremst gi større rom for deres behov. Kanskje vil det hele tvert imot gå på bekostning av ungdommen.

– Gardermo-spørsmålet innebærer mange menneskelige sider som det kan være vanskelig å forholde seg til. Alle må imidlertid ta ansvar for at alle som bor i bygda kan få oppleve Nannestad som ei god bygd å høre til, også i fremtiden, sier Nannestad bygdeungdomslag.

Sang- og musikkrådet:

Kulturlivet må gis muligheter!

– Vi tror en utvikling med sentralisering vil komme til kommunen uansett flyplassvedtak. Regionen trenger tverrforbindelser som kan gå utenom storbykjernen. Vegutbyggingen fører til økt trafikk og støybelastninger, men også til flere arbeidsplasser. Med et flyplassvedtak for Gardermoen antas at konsekvensene på dette feltet vil bli forsterket, og de vil komme raskere, sier Nannestad sang- og musikkråd.

Rådet peker på at kulturlivet i bygda i dag preges av nærhet og fellesskap. Det er «gjennomsløkkede forhold», og lagene kjenner hverandre. Kommunen er oppdelt i en grendestruktur, der lokalpatriotismen råder. Det er viktig også i fremtiden å kunne skape spennende miljøer i disse grendemiljøene. At kommunen består av mellomstore «landsbyer», hvor boliger, arbeidsplasser og næringsvirksomhet er samlet, og hvor kultur- og fritidslokaler skaper møteplasser for alle aldersgrupper.

I tillegg mener rådet det er viktig å skape en felles identitet for kommunen og at menneskene føler tilhørighet og ansvar for «sin» kommune. Dette er lite utviklet i dag, noe også kulturlivet bærer preg av.

Ellers regner sang- og musikkrådet følgende forhold som viktige:

– Det er nødvendig å kommunen gjennom kommuneplanen er med på å legge forholdene til rette for at kulturlivet skal kunne møte nye utfordringer. Økonomi er her ett virkemiddel, lokaler et annet.

Nannestad trenger et sentralt kulturhus som arena for større arrangementer. Dette vil også kunne gi lag og foreninger muligheter til å danne fellesskap på tvers av lokale grendegrenser.

– Festavdelingen i kommunehuset bør utvikles til et profesjonelt kulturhus, med sceneforhold, lys- og lydanlegg som kvalitetsfremfører

inger krever. Dette bør være betjent av en intendant som er lag og foreninger behjelpelig for å nyttiggjøre seg de tekniske installasjoner. Konsert/teatersalen må gi publikumskomfort etter dagens krav, noe en amfioppbygging vil medvirke til.

– Kommunens egne kulturtilbud som kino, bibliotek og musikk-skole bør være samlet i kulturhuset, som også bør kunne utvikles til et sentralt treffsted for ungdom.

– Regionale kulturtilbud gjennom Rikskonsertene og Riksteatret vil kunne være samlende virkemidler i kultursammenheng.

– Kommunen må skape sentrale møteplasser som oppfordrer til samhandling. Musikklivet mener at et tiltak kan være å laget et sentralt parkanlegg med utscene/musikkpaviljong.

– Kommuneplanen bør medvirke til at lag og foreninger blir presentert og brukt til å markedsføre kommunen. Det være seg for å få folk til å bosette seg i bygda, eller i turistsammenheng.

– Kommunen må gjennom kommuneplanen styrke kulturlivet økonomisk for å sette det i stand til å etablere seg under nye forutsetninger. Dette må helst skje i forkant av utviklingen og i enda sterkere grad om Gardermoen blir hovedflyplass, sier sang- og musikkrådet.

Støyutsatte (år 2010)

Nannestad	1.250
Ullensaker	850
Gjerdrum	400
Eidsvoll	950
	3.450

Naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum:

- Viktige verdier kan gå tapt!

Naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum går sterkt imot en storflyplass på Gardermoen. Det påpekes at de negative konsekvensene for lokalmiljøet blir alt for store, uansett om det blir en vestlig eller østlig ny rullebane. Med de foreslåtte vegplaner og jernbanetrase vil Nannestads befolkning bli hardt belastet med forurensning fra såvel veg som luft og bane. Det vil også gå med utrolig mye dyrket mark til flyplass og tilførselssystemene.

- Nannestad vil i verste fall bli et eneste stort vegkryss, sier naturvernforbundet.

- Nannestad har i dag en rekke kvaliteter som gjør at befolkningen trives her. Dette i form av nærhet til naturen, oversiktlig helse- og sosialvesen, skolevesen og eldreomsorg, aktivt kultur- og idrettsliv. Dette er verdier som kan gå tapt i en voldsom utvikling, som en storflyplass vil føre til, sier naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum. - Det er viktig at kommunen prøver å trekke arbeidsplasser til bygda, slik at færrest mulig blir avhengig av å pendle. Det bør satses på små miljøvennlige bedrifter. Alle tendenser i tiden peker på at det er slike bedrifter som vil overleve. Kommunen bør også satse på å utvikle boligstrøk hvor befolkningen har alle servicefunksjoner i rimelig nærhet, slik at transportbehovet blir minst mulig.

Når det gjelder arbeidsplasser og flyplassutbygging minner naturvernforbundet om at «Cowiplan» i sin utredning for Nannestad kommune i 1986 konkluderte med at en hovedflyplass-utbygging ville føre til svært få netto nye varige arbeidsplasser for Nannestad.

Naturvernforbundet har ellers laget utredninger om hvilke konsekvenser en storflyplass på Gardermoen vil få for miljøet. Disse utredningene omfatter støy, luftforurensning, friluftsliv, arealforbruk og grunnvann. Som utdrag fra utredningene nevnes følgende:

- Det bør ikke legges boligområder, helseinstitusjoner eller skoler innen støysone 1 og 2. Dette betyr at et område fra Hurdalsjøen i nord til Vestby i sør underlegges restriksjoner om nybygg. Spørsmålet er hva som skal gjøres med de som allerede bor der.

- Støysone tegnes på kartet et-

ter ideelle forhold. Spørsmål stilles om ventetid i luften, kø-avvikling, vind og værforhold. Det antas da at trafikken ikke bare går i de beregnede korridorer, men over store deler av Nannestad, Gjerdrum, Nittedal, Hurdal, Eidsvoll og Ullensaker. Støy fra bil, buss og tog blir også nevnt som negative faktorer.

- Øyne og øre kan ikke lukkes, det må innses hva en utbygging av hovedflyplass på Gardermoen betyr. Kan argumentene for utbygging forsvare en så stor forringelse av livskvalitet og miljø, spør naturvernforbundet.

Når det gjelder luftforurensning blir det vist til at prognosene tilsier 200.000 flybevegelser til og fra Gardermoen i året. Dette vil blant annet føre til at E6 blir sprengt. Med Gardermoen som hovedflyplass vil Nannestad og Gjerdrum i fremtiden kunne få et hardt trafikkbelastet miljø, både på bakken og i luften. Videre påpekes blant annet følgende:

- Innflyging vil skje over landets tettest befolkede område.

- Trafikken fører til økte utslipp av klimagasser og annen forurensning.

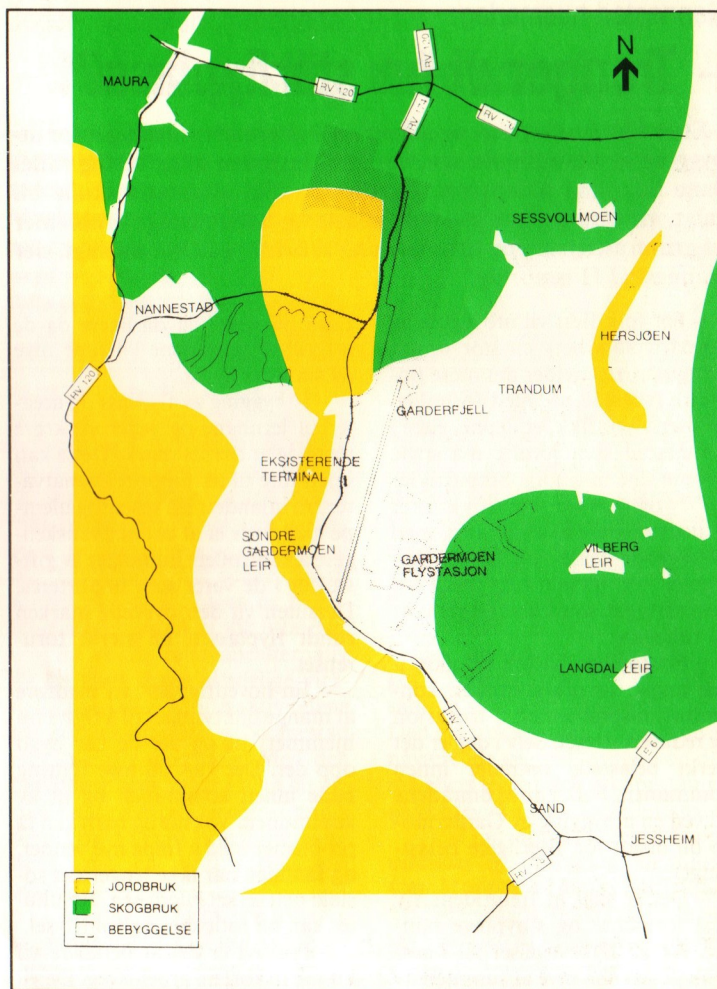
Naturvernforbundet ønsker ikke en utvikling som vil gi økt forbruk av ressurser og økt forurensning. Forbundet ønsker en begrensning i veksten av flytrafikken, og at det blir økt satsing på miljøvennlig togtransport.

Om friluftsliv og konsekvenser sier naturvernforbundet blant annet at en utbygging sterkt vil ramme Romeriksåsen. Det pekes også på uheldige følger for ravinelandskapet i sør og det såkalte «Hauer seter-trinnet», naturområder som har betydelig verdi.

Også forbruket av arealer til en hovedflyplass blir kommentert, og i utdrag nevnes:

- En hovedflyplass vil øve et enormt press på arealene langs alle kommunikasjonslinjene mellom Gardermoen og Oslo og langs E6 i retning Minnesund. Nye vegtraseer, utvidelser og ombygginger, samt anlegg av jernbane, vil kreve store arealer. Summen av alt dette gjør at en med full rett kan hevde at prosjektet fører til en nedbygging av produktiv jord som overgår alt som tidligere er skjedd av slikt i landet.

- Brundtland-kommisjonens innstilling inneholder i global sammenheng omfattende utredninger om ødeleggelser av regnskog og ør-



kenspredning. Men det nevnes ikke nedbygging av fruktbar jord, enda nedbyggingen reduserer muligheten for matproduksjon sterkere enn ørkenspredninger.

- I lokal sammenheng, med en selvforsyning på matsiden på mellom 50 og 60 prosent, er dette signaler som bør tas langt alvorligere enn myndighetene og andre har gjort den senere tid.

- En utbygging av Gardermoen til hovedflyplass representerer flere lange steg vekk fra en bærekraftig utvikling. Stortinget har enda mulighet til å endre dette, sier naturvernforbundet.

Om grunnvannet uttaler samme forbund seg således:

- Grunnvanns-ressursene ved Gardermoen utgjør landets største selvmatende grunnvannsreservoar. Selvmatende vil si at det kun er nedbør som gir magasinet vanntilførsel. Reservoaret her inneholder vann nok til å forsyne 300.000 mennesker.

- Fremtidig mulighet for utnyttelse av grunnvannet til drikke-

vannsformål vil kunne reduseres vesentlig eller fullstendig dersom grunnvannet utsettes for forurensning.

- Ved etablering av en storflyplass i umiddelbar nærhet av grunnvannsføremålene vil risikoen for uhell med derav følgende forurensning være meget stor. Faren kommer både fra selve flyplassen, fra lufta og fra etablerte bedrifter og boliger i tilknytning til flyplassen.

- I henhold til de rikspolitiske retningslinjer skal grunnvannet på Romerike sikres. Flyplassutredningen må komme inn på hvordan dette skal løses praktisk, hvor stor sikkerheten er, og hva det vil koste.

- Vi bør tenke alvorlig over konsekvensene for grunnvannet på Gardermoen. Spørsmål stilles om vi har rett til å ødelegge en ressurs som er oppstått gjennom årtusener. Har vi rett til å frata fremtidige generasjoner en så grunnleggende ressurs som rent drikkevann, spør naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum.

Nannestad husmorlag:

- Trenger vi en storflyplass?

- Etter å ha studert kart og planer med alternative løsninger for utbygging av hovedflyplassen, var konklusjonen at en vestlig rullebane ikke kan aksepteres. Dersom et slikt alternativ skulle bli valgt, vil det medføre så store sosiale og helsemessige problemer på grunn av flystøy og forurensning at hele bygda blir ødelagt, sier Nannestad Husmorlag.

- For folk flest vil utbygging av hovedflyplass bety en stor forandring når det gjelder det nære bolumiljø. Allerede nå, med forholdsvis liten flytrafikk, er det huseiere i Nannestad som jevnlig må spyle husene sine utvendig. Sotpartikler fra fly og støv fra vegtrafikk fører til nedsmussing av bygninger, med påfølgende helse- og trivselsproblemer for mennesker, fortsetter husmorlaget, som ellers legger vekt på følgende:

- Flystøy kan påføre befolkningen angst, søvnforstyrrelser, konsentrasjonsproblemer, irritasjon og redusert trivsel. Selv i dag er det sterkt belastede områder innen kommunen. Folk i disse områdene vil ved en utbygging av Gardermoen bli utsatt for ytterligere belastninger.

- Det er sagt at fremtidens fly skal forurense og støyplage mindre. Antall flybevegelser vil sannsynligvis øke så mye at summen av forurensning og støy neppe blir redusert av den grunn.

- Det er planlagt motorveger over Romeriksåsen, samt utbygging av det eksisterende vegnettet. I tillegg jernbane til og fra Gardermoen. Dette vil skape betydelig mer trafikk, noe som øker støyproblemene og forurensning.

- Det vil bli lettere å komme til byen, med de positive og negative sider dette fører med seg. Det må antas ungdomsproblemer forbundet med narkotika vil kunne øke i omfang. Tilbudet til friluftsliv vil

også bli vesentlig dårligere da de attraktive områdene vil tape mye av sin bruksverdi.

- Utbygging av flyplass og arealer til jernbane og veger vil kreve store deler dyrket mark. Dette kan igjen føre til økt import av matvarer fra utlandet. En vesentlig ulempe med dette er at det blir vanskeligere å kontrollere innholdet av giftstoffer i de varer som importeres. Dessuten vil den dyrkede marken rundt flyplassen bli sterkt forurenset.

- En hovedflyplass vil medføre at mange blir tvunget til å flytte fra hjemmet sitt og det de har bygd opp der. Det kan bli mye flytting både innen kommunen og ut av kommunen. Voksne og barn kan få problemer med å finne nye venner, og familien har ikke lenger det sosiale nettverket rundt seg. Resultatet kan bli rotløshet og vantrivsel.

- Positivt er det at pendlere vil kunne få kortere arbeidsveg. De vil kunne bli borte fra hjemmet en kortere periode, noe som gir muligheter for et bedret sosialt liv.

- Positivt er det også at det kan bli flere arbeidsplasser i kommunen. Det vil bli lettere for ungdom å bli boende i bygda.

- Selv om utbygging av hovedflyplass således vil kunne føre med seg positive ting, ser det ut til å kunne bli skremmende store ulemper for kommunen. En liten tanke sniker seg da inn: «Trenger landet en hovedflyplass av slike dimensjoner?», spør Nannestad husmorlag.

Landbruksorganisasjonene:

- Tragisk om det blir storflyplass!

- Nannestad er en del av Norges største sammenhengende jordbruksdistrikt, med svært god bonitet. Bygda har kort avstand til landets tettest befolkede område, noe som er av stor betydning når det gjelder ressurs sparing ved transport av varer. Nannestad må også i fremtiden fremstå som en aktiv jord- og skogbrukskommune, som det fortsatt er godt å bo og leve i. I tillegg til de jord- og skogbruksarealer som bygda må avgi ved en eventuell utbygging, vil de langsiktige virkningene av en slik flyplass bli katastrofale for jord- og skogbruket i området. Dette ved det økte presset fra veg, jernbane, boligutbygging og næringsutbygging. Noe som vil totalt forandre bygda slik den er i dag. Landbruksorganisasjonene er derfor i utgangspunktet fullstendig imot hovedflyplass-utbygging på Gardermoen, sier bondelaget, småbrukerlaget, grunneierlaget, skogeierforeningen og almenningene, som ellers peker på følgende forhold:

- Det er helt uaktuelt å akseptere det vestlige rullebanealternativet. Dette fører med seg for stor bruk av dyrket mark, mulig dyrkbar mark og høgproduktiv skog. Jordbruksarealene i dette området representerer det beste i bygda. Et vestlig alternativ berører også flest private eiendommer, 180 i alt, hvorav 55 landbrukseiendommer. En eventuell ny rullebane på Gardermoen må derfor legges øst for den nåværende, der staten eier det meste av grunnen. Hvis det vestre alternativet skulle bli valgt, vil dette føre til et voldsomt press på resten av bygda. Marka-grensen vil sannsynligvis rykkes lenger opp i åsen for å få nye utbyggingsarealer. Dette er en helt uønsket og uakseptabel utvikling for bygda vår!

- Opprusting av riksveg 120 er positiv for bygda, uansett flyplass eller ikke. Det forutsettes imidlertid at jordvernet blir tatt alvorlig og at berørte parter blir tatt med på råd. Det forutsettes videre at riksveg 120 blir rustet opp helt fram til Midtbygda.

- Dersom utbyggingen av motorveg fra Opplands-siden blir aktuell, må den følge nåværende trasé mest mulig og legges mest mulig i tunnel. Der den kommer over bakken må vegen sikres så vilt og beitedyr ikke kommer inn på vegen. Hele åsen er mye brukt som beiteområde og til jakt, fiske og

friluftsliv. Det er derfor meget betenkelig å få en sterkt trafikkert veg gjennom dette området. Alternativet med ny veg over Råbjørn/Råsjøen er helt forkastelig, da dette nærmest er et «fredet» område.

- Boligutbygging må konsentreres til de arealer som eksisterer i dag. Nye utbyggingsfelt aksepteres ikke lagt til dyrket mark og skog av høy bonitet. Kommunen bør her kunne nytte seg av egne eiendommer som Rustad skog som et alternativt utbyggingsområde.

- En jernbanetrasé som følger riksveg 120 fra Skedsmo aksepteres ikke. Det er også stor skepsis til et tunnelprosjekt fra Grefsen og gjennom Romeriksåsen. Begge alternativene vil føre til at mange eiendommer blir delt opp, noe som fører til ulemper for drift og de som bor eller har sitt virke i området. En annen ulempe ved denne utbyggingen er det store antall av elg som har sitt vintertrekk gjennom Nannestad og Gjerdrum. Det beste for bygda må være jernbanealternativet som følger eksisterende trasé til Jessheim og videre til Gardermoen, heter det i uttalelsen fra bygdas landbruksorganisasjoner.

Envegskjøring

På årsbasis vil ca 65% av landingene skje fra syd og ca 35% fra nord.

Trafikk-avviklingen baseres på «enveiskjøring», slik at avganger skjer i samme retning, men på hver sin bane.

Næringsrådet:

- Næringsarealer må utvikles!

Næringsrådet går inn for en utvidelse av Gardermoen flyplass med tilhørende installasjoner, og at Nannestad bør opprettholdes som en typisk region for å utvikle bomiljø og rekreasjonsmuligheter. Rådet påpeker ellers at det er Ullensaker kommune som gis fordelene, og også må ta ulempene ved å ta imot en rullebane nummer to. Det vil si ny østlig bane.

Videre uttaler Nannestad næringsråd:

- Nannestad må utvikle nye og attraktive bomiljøer langs Åsvegen, spesielt på vestsiden av veien mot Marka-grensen. Forøvrig bør boligbygging gjennomføres i Maura og som fortetting av eksisterende boområder mellom Nannestad sentrum og Bjerke. Målsettingen bør være å legge til rette for boliger og senere grunnlag for økt næringsvirksomhet.

- Næringsområder bør utvikles i Holter og nær det eksisterende industrifeltet på Kopperudmoen.

- Skal Nannestad kommune kunne dra nytte av en bedret infrastruktur og økt trafikk gjennom bygda, bør kommunikasjonsårer

nord/syd og øst/vest, både veger og jernbane, legges i tilknytning til arealene for næringsvirksomhet og boliger. Krysningspunktet bør søkes lagt til Holter og Maura. Kommunikasjonsårene og spesielt krysningspunktene er naturlige utviklingsområder både for service- og andre næringer.

- Næringsvirksomhet vil ikke kunne utvikles uten en viss befolkningstilvekst. Ved nevnte arealer til boligbygging og næringsvirksomhet støtter en opp om jordpolitiske vurderinger. Dette vil heller ikke bidra til konflikter med den næringsvirksomhet som allerede er i bygda, snarere forsterke utviklingen av denne, sier næringsrådet.

Jeger- og fiskerforeningene:

- Nei til vestlig rullebane!

- Et vestlig rullebanealternativ for Gardermoutbygging må ikke gjennomføres, og motorveg over Romeriksåsen eller langs Leira er uakseptabelt. Fremtidige utbyggingsområder må legges utenfor Markagrensa og nedenfor den marine grense i Bjerke. Det må føres en restriktiv linje med hensyn til idrettsanlegg og lignende innenfor utmarksarealene, sier jeger- og fiskerforeningene i sin fellesuttalelse til kommuneplanen.

Foreningene viser til at Romeriksåsen og åspartiene mellom Leira og Hurdalsjøen i dag er et stort sammenhengende utmarksareale, som har stor betydning for lokalbefolkningen og for store deler av de som bor i et større distrikt rundt Nannestad. Med eventuell utbygging av Gardermoen, og dermed økt befolkning, vil denne betydningen øke sterkt. Jeger- og fiskerforeningene gir ellers slik uttalelse:

- En vestlig rullebanealternativ vil ha klart større skadelige virkninger også for friluftslivstetene på utmarksarealene i Nannestad enn et østlig alternativ. Med den betydning som ligger i å ha de aktuelle naturområdene minst mulig berørt også i en regional sammenheng, må en vestlig rullebane avslås.

- Bygging av en ny veg øst/vest vil danne barriere til stor skade for viltet, og ellers ødelegge kvalitetene som areale for friluftslivstetene innenfor et ganske bredt belte. Foruten skadevirkningene på landskapet, skadene som følges av viltpåkørsler og ulempene for utøvelse av jakt og fiske, kommer forurensningen fra biltrafikken. Det går derfor sterkt i mot alle alternativer for en ny veg øst/vest over bakken!

- Når det gjelder et eventuelt Råbjørn-alternativ, vil dette ødelegge Nannestad jeger- og fiskerforenings jaktareale, ødelegge flere viktige viltbiotoper og i stor grad ødelegge muligheter for sportsfis-

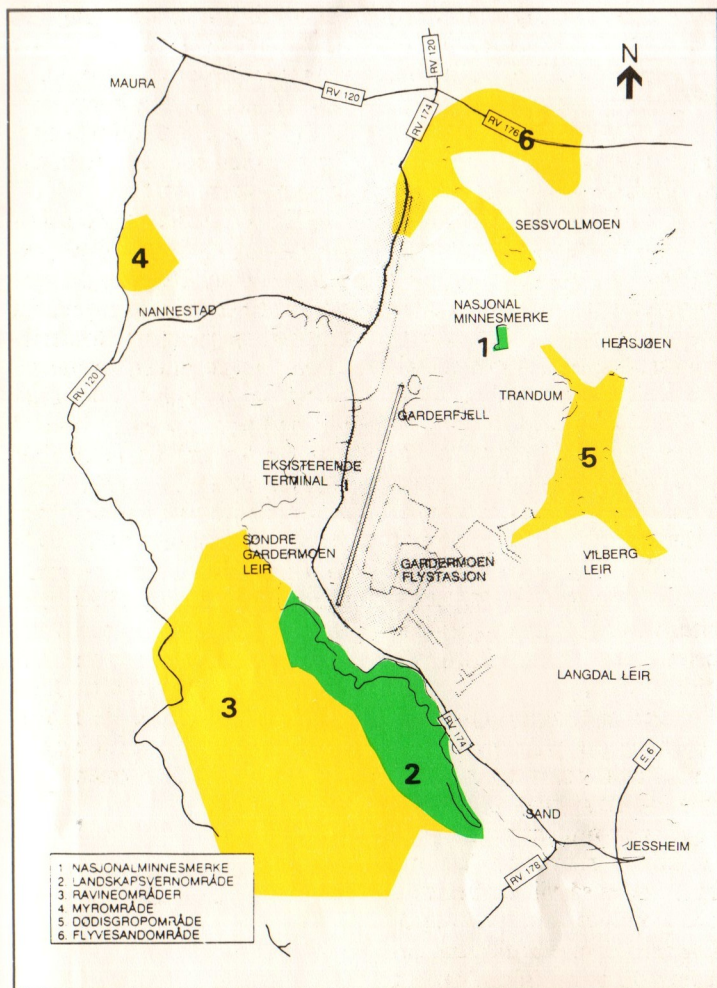
ke og annen friluftslivstet. Dette alternativet er helt uakseptabelt.

- Når det gjelder Leira-alternativet, så går det en fylkesveg der i dag. Dette er tidligere skogsbilveger som er utbedret, med den følge at hastighet på grunn av svinger holdes noe nede. Likevel, selv med den trafikken som er i dag, er veien til stor sjenanse for friluftsliv, jakt og fiske. En eventuell ny veg vil ha enda større skadevirkninger. Dersom en ny veg skal legges i Leiradalføret, må den følge samme side som nåværende veg. Den må trekkes vekk fra selve elva, nåværende veg må stenges, og det må ellers legges stor vekt på å unngå skadevirkninger for friluftslivstet.

- Det må unngås å trekke boligområder og utbygging for andre formål oppover i åsene. For Holter og Nannestads vedkommende vises her igjen til Markagrensen. For Bjerkes vedkommende må det utenfor arealer som er avsatt til boligbygging trekkes grense mot skogsarealene slik de er i dag.

- Både innen Nannestad og Bjerke jeger- og fiskerforenings område er det nylig anlagt idrettsanlegg uten at foreningene har vært forespurt. Generelt må det føres en restriktiv linje fremover fra kommunens side, slik at skadevirkningene for vilt, friluftsliv, jakt og fiske blir minst mulig. Kommunen bør her legge begrensninger på omfang, utførelse og bruk, sier jeger- og fiskerforeningene.

Naturvernområder



205 millioner til planlegging

Stortinget vedtok 18. desember 1990 å bevilge midler til fortsatt planlegging av hovedflyplass på Gardermoen.

Av totalt 205 mill. kr. i 1991 har:

Luftfartsverket	kr 151,6 mill.
Statens vegvesen	kr 20,0 mill.
Norges Statsbaner	kr 23,4 mill.
Samferdselsesdep.	kr 10,0 mill.

Nannestad bibliotek

(2 ex)

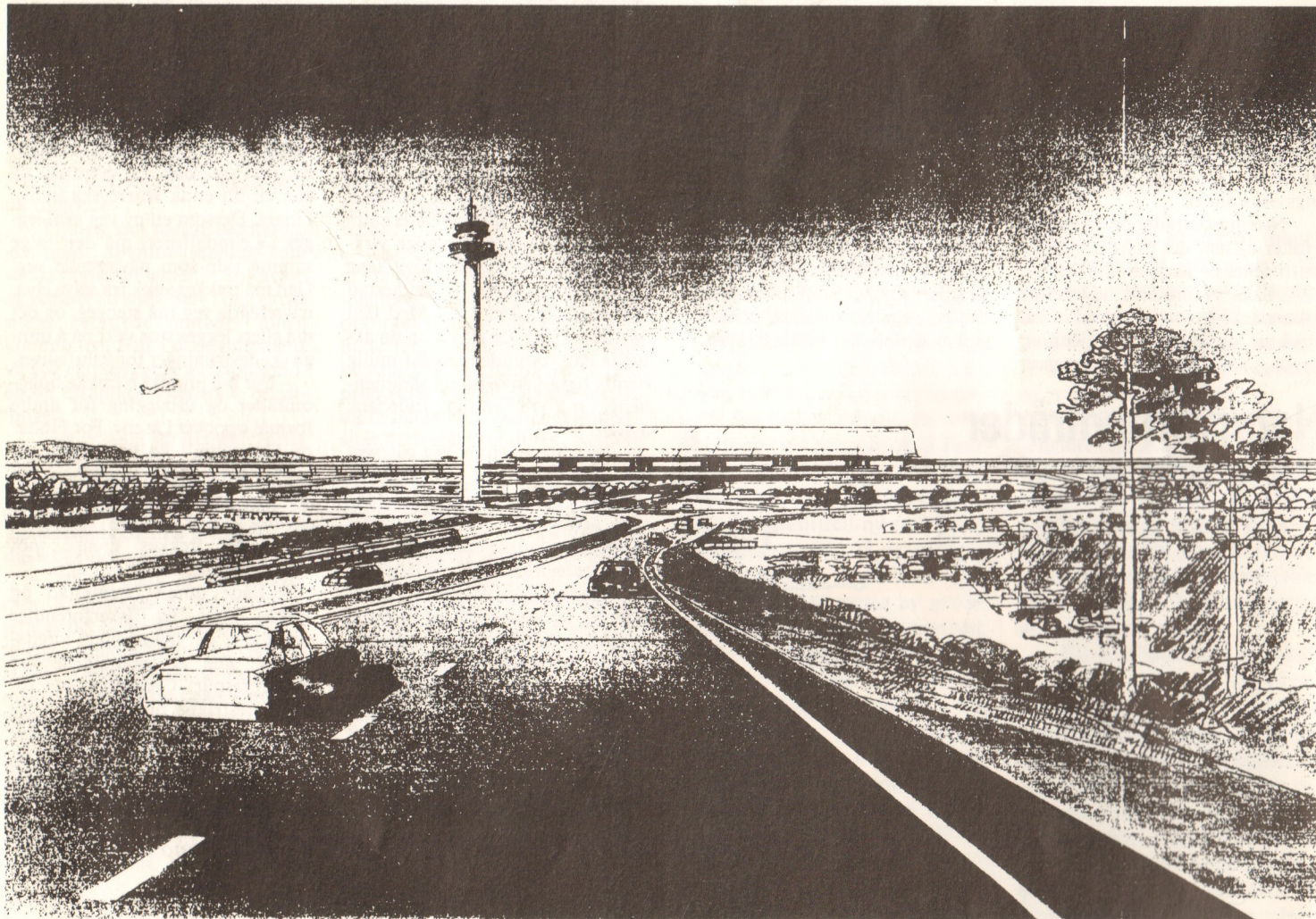
Positive sider

En eventuell hovedflyplass på Gardermoen vil skape et betydelig antall arbeidsplasser. Allerede i åpningsåret regnes det med omlag 10.000 mennesker direkte knyttet til flyplassen. I tillegg kommer tusener av arbeidsplasser som en indirekte følge av hovedflyplassen, slik som ved hoteller, servicebedrifter, transport og industri. To-

talt regnes det med at så mye som 40.000 mennesker på sikt vil være direkte eller indirekte tilknyttet den nye flyplassen.

I byggeperioden vil det bli nedlagt 10.000 årsverk. Dette vil kunne gi en betydelig ekstra sysselsetting for blant annet bygge- og anleggsbransjen.

Slik vil adkomsten til Gardermoen kunne bli



Konsekvensutredningene

Ethvert utbyggingsprosjekt, stort eller lite, medfører konsekvenser for områdene rundt utbyggingen. En viktig del av flyplassens planleggingsarbeide har derfor vært å kartlegge alle fordeler og ulemper.

Dette fordi det er viktig å sikre at alle virkningene av utbyggingen blir tatt hensyn til under planleggingen, og for å sikre at konsekvensene er kjent når beslutningene skal tas. Konsekvensutredningene tar også opp de tiltak som må

igangsettes dersom utbyggingen gjennomføres.

Konsekvensutredningen omfatter:

- Forurensningsmessige forhold (støy, luftforurensning, klima).

- Naturressurser (jord og skogressurser, mineraler, vann, landskap, genetiske ressurser, fisk, vilt).

- Kulturminner (fornminner, nyere tids kulturminner, stedsnavnregister).

- Samfunnsmessige forhold, regionale og lokale (næringsliv, sysselsetting, utbyggingsmønstre, boligbygging, økonomisk utvikling, sosiale og velferdsmessige forhold).

«BYGDESPEILET» EKSTRANUMMER 2

Bakgrunnstoff til dette ekstra-nummer er blant annet hentet fra utredninger og planer fra:

Luftfartsverket
Statens Vegvesen Akershus
Norges Statsbaner
Forsvaret.

Redaksjon, bilder og lay-out: ROB
Tegninger: Magnar Haraldsen.