

NOTAT: PROSESS OM TREDJE RULLEBANE PÅ GARDERMOEN

Bakgrunn

Oslo Lufthavn Gardermoen har fra åpningen i 1998 hatt to rullebaner. Etter inntreden av lavprisflyselskap i 2002 vokste flytrafikken ved norske flyplasser kraftig i mange år, og Avinor begynte å planlegge for en tredje rullebane på Gardermoen. Planen var at Avinor skulle finansiere en slik rullebane med låneopptak og egne inntekter, og selskapet mente derfor at det ikke var nødvendig med en utredningsprosess i tråd med [statens prosjektmodell](#). Det var Avinor som definerte behovet basert på egne vurderinger. Basert på tidligere prinsippbeslutning i regjeringen om båndlegging av areal til en eventuell tredje rullebane ville Oslo Lufthavn (OSL, seinere fusjonert med Avinor) i sin Masterplan 2012–2050 fra 2012 sette av areal for et østre alternativ.

Både ideen om, og Avinors skisserte prosess for, en eventuell tredje rullebane har skapt mye motstand. Regjeringen ba Avinor i 2017 å legge til grunn et slikt østlig alternativ for en eventuell tredje rullebane. Dette økte konfliktnivået lokalt. Kommunestyret i vertskommunen Ullensaker har vært enstemmig imot, også med Fremskrittspartiet som ordfører i flere perioder. Mange politiske partier har tatt inn et nei til bygging av en slik rullebane i sine nasjonale partiprogram.

I 2018–2019 økte oppmerksomheten på klimautfordringene, og veksten i flytrafikken begynte å avta. Koronapandemien resulterte i en kraftig, om enn midlertid, reduksjon i flytrafikken. Avinors økonomi var nær bristepunktet, og luftfartsbransjen var ikke lenger opptatt av en tredje rullebane, i og med at bygging av den vil koste mange milliarder og dermed resultere i høyere landingsavgifter og økte kostnader.

Senterpartiet har lenge vært tydelig imot en tredje rullebane og fikk et punkt inn i Hurdalsplattformen fra høsten 2021 om at behovet må utredes av et uavhengig utvalg:

«Regjeringen vil nedsette et uavhengig utvalg for å se på fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn på Gardermoen. Inntil dette arbeidet er sluttført videreføres ikke planarbeid for en tredje rullebane. Utvalgets arbeid vil danne grunnlag for regjeringens konklusjon i spørsmålet om tredje rullebane.»

Dette utvalget leverte rapporten sin, [Er det behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn](#), i september 2024. Utvalget ønsker ikke å spre trafikken på flere flyplasser (som Rygge og Torp) og anser at det vil oppstå et behov for en tredje rullebane i andre halvdel av 2040-tallet. Utvalget tilrår at statens prosjektmodell skal brukes i denne saken. Det betyr at det må gjennomføres en konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring. Utvalget mener også at det må gjennomføres rådighetsbegrensende tiltak for å hindre at arealer for eventuell ny rullebane bygges ned. Det er verd å merke seg at utvalget støtter

seg på trafikkprognoser som viser en forholdsvis beskjeden vekst i innenlandsmarkedet, og at det er utenlandstrafikken som vil vokse mest, der innkommende turister vil stå for den største veksten. Utvalget peker på mange usikkerhetsfaktorer når det gjelder etterspørselen: «Endringer i reisevaner ventes å redusere etterspørselen etter reiser, mens teknologiutviklingen kan øke etterspørselen etter rullebanekapasitet på grunn av innføring av mindre fly. Teknologiskiftet vil trolig også føre til kostnadsøkninger som trekker i motsatt retning.»

[Naturvernforbundet avga følgende høringssvar til utvalgets rapport.](#)

I forslaget til statsbudsjett for 2026 følger regjeringen opp utvalgets anbefalinger. Vi kan lese blant annet følgende:

«[Regjeringen] vil nå sette i gang en lokaliseringsprosess for en ev. tredje rullebane på Oslo lufthavn og sørge for at Avinor frembringer det nødvendige kunnskapsgrunnlaget for dette. Arbeidet skal følge de formelle kravene til konsekvensutredninger. Avinor vil deretter bli bedt om å gå i gang med tidlig fase av prosjektplanlegging gjennom en konseptvalgutredning som skal underlegges ekstern kvalitetssikring. Når dette er gjennomført, vil regjeringen orientere Stortinget.»¹

Argumenter for og imot en tredje rullebane

Tilhengerne av en tredje rullebane mener at denne er nødvendig for å kunne avvikle en økende trafikk på en robust måte. Noen aktører peker på at vi kan få mindre fly i framtida når andre drivstoffteknologier skal fases inn, noe som krever økt rullebanekapasitet for samme antall passasjerer.

Motstanden handler om lokale, regionale og globale konsekvenser.

Lokalt og regionalt er det særlig støyproblematikken fra ende mer flytrafikk som vektlegges, men også at områder som blir gjenstand for rådighetsbegrensninger, uavhengig om en tredje rullebane blir bygd eller ikke, vil bli utsatt for forslumming, da det reduserer muligheten og viljen til å investere i slike områder. Aksjonsgruppa [Nei til tredje rullebane](#) er naturligvis imot bygging av en tredje rullebane, men er også sterkt kritisk til rådighetsbegrensninger.

En tredje rullebane vil beslaglegge store arealer, i form av matjord og/eller natur. Avinors til nå foretrukne alternativ vil berøre Elstad landskapsvernområde. Men mer flytrafikk vil også generere mer landbasert trafikk og styre Gardermoen som knutepunkt og dermed kunne legge til rette for ytterligere nedbygging av natur og matjord som følge av mer infrastruktur, mer næringsutbygging og flere boliger i området.

Flytrafikken i, til og fra Norge er svært høy sett i forhold til folketallet i Norge. Sør-Norge har flere av de mest trafikkerte innenlandsrutene i Europa, og vi har også en omfattende ferie- og fritidstrafikk til og fra utlandet. Jo mer flytrafikken vil vokse, jo vanskeligere blir det å løse klima- og energiutfordringene. Også denne sektoren må kutte utslipp kraftig og omstille seg. Alternative drivstoff er det mest sannsynlige tiltaket i luftfarten på kort og mellomlang sikt, men slikt drivstoff er svært krevende å produsere på klimavennlig og bærekraftig vis. Det blir en kamp om ressurser, og det er god grunn til å

¹ Kommentar: Vanlig prosedyre er at konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring gjennomføres før formell planlegging etter plan- og bygningsloven, med blant annet konsekvensutredning, gjennomføres. Her ser det ut som at regjeringen vil gjennomføre konsekvensutredning før konseptvalgutredning.

spørre seg om enda mer ferie- og fritidstrafikk med fly skal prioriteres når knappe ressurser skal fordeles. Det er ikke uten grunn at Klimautvalget 2050 legger vekt på at samfunnet må følge UFF-prinsippet for å greie å møte klimautfordringene, og at samferdselsprosjekter må «prosjektvaskes» for å begrense nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur vesentlig. UFF-prinsippet tilsier at vi må ha betydelig fokus på tiltak som bidrar til at vi unngår transport. En ny rullebane som primært bygges for mer trafikk, strider med dette. Skulle det i framtida bli mindre fly med færre passasjerer per fly, er det mange andre usikkerhetsfaktorer som påvirker behovet for kapasitet på Oslo lufthavn, blant annet hva eventuelle økte kostnader som følge av dette vil bety for etterspørselen. Uansett er dagens høye trafikkomfang ikke bærekraftig, og det det uavhengige utvalget legger til grunn at det i mange år vil være ledig kapasitet for flere avganger på dagens to rullebaner.

Investeringene i en tredje rullebane vil dreie seg om titalls milliarder kroner. Når disse investeringene først er gjennomført, og av et statlig selskap som må få inntekter fra trafikkveksten til å nedbetale lån, vil det bli svært vanskelig å ikke utnytte kapasiteten, og da svekkes den politiske viljen til å innføre nødvendige virkemidler for å løse miljøutfordringene fra luftfarten.

Å starte prosessen med en tredje rullebane vil gi signaler om at en slik rullebane kanskje vil komme en gang i framtida. Det er det motsatte av hva vi trenger. Derfor ber Naturvernforbundet om at Stortinget nå slår fast at det ikke skal bygges noen tredje rullebane, og at den tiltenkte lokaliseringsprosessen avblåses. Det vil gi et klart signal til blant annet luftfartsbransjen om at flytrafikken ikke skal kunne vokse enda mer, fra et allerede høyt nivå. Å si nei til en tredje rullebane nå vil også skape forutsigbarhet i lokalsamfunnet.

Hvem mener hva?

Foruten lokalpolitisk enighet i Ullensaker kommune er det verd å merke seg følgende:

[Senterpartiets stortingsvalgprogram 2025–2029:](#)

«– Sørge for at planene om en tredje rullebane på Gardermoen blir skrinlagt.»

[Miljøpartiet De Grønnes arbeidsprogram 2025–2029:](#)

«Si nei til nye storflyplasser og kapasitetsøkende nye rullebaner på norske flyplasser. Vi sier derfor nei til tredje rullebane på Gardermoen og storflyplass i Lofoten.»

[Sosialistisk Venstrepartis arbeidsprogram 2025–2029:](#)

«• ikke bygge ut flykapasitet som langt overstiger behovet for flyreiser. Dette utelukker tredje rullebane på Gardermoen og andre rullebane på Flesland.»

[Rødts arbeidsprogram 2025–2029:](#)

«Hindre byggingen av rullebane nr. 3 på Gardermoen og andre unødvendige utvidelser av andre flyplasser.»

[Venstres stortingsvalgprogram 2025–2029:](#)

«• Gå mot en tredje rullebane på Oslo lufthavn.»

[Kristelig Folkepartis stortingsprogram 2025–2029:](#)

«• Si nei til en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.»

[Samarbeidsplattform for Viken 2019–2023](#) med Tonje Brenna (Ap) som fylkesrådsleder til 2021:

«Flytrafikken er i all hovedsak et nasjonalt anliggende, men arealbeslagene fra flyplasser samt lokal forurensing og støy er spørsmål som berører våre innbyggere i stor grad. Fylkesrådet sier derfor tydelig nei til å utvide flyplassen på Gardermoen med en tredje rullebane.»

[Nasjonal transportplan 2022–2033 – innspill fra Oslo kommune \(byrådssak 60/20\):](#)

«Ved å styrke togtilbudet vil det ikke være behov for å øke kapasiteten på Oslo lufthavn. Oslo kommune mener derfor at det ikke bør bygges en ny rullebane på Gardermoen.»