

Gardermoen uegnet som hovedflyplass for Østlandet

Av Gordon Flottorp

Som medlem av Flystøykomisjonen gjennom mange år, deltok jeg aktivt i vurderingen av hovedflyplassens plassering, da resultatet ble Hobøl. Jeg skulle ønske at de som har ansvaret for saken ved gjenopptagelse i Stortinget, ville studere «Innstilling om Hovedflyplass», avgitt 11. juni 1971 av et meget kompetent og nøytralt timanns-utvalg. Utvalget samarbeidet med Flyplasskomitéen for Oslo-området, som 10. juni 1970 avgav «Innstilling del I om Flyplasser i Oslo-området», også meget nyttig lesning.

Jeg er overbevist om at utredningene dengang fortsatt er gyldige, og ber om å få sitere fra sammendraget i

1971-innstillingen. «Gardermoen er dårlig lokalisert i forhold til bosetning og sysselsetting i Østlands-området. Alternativet er derfor også driftsøkonomisk ugunstig. I tillegg til uheldig plassering, vil en hovedflyplass i området legge beslag på store arealer dyrket/dyrkbar mark, og fortrenge viktige militære anlegg, som må erstattes på annet sted. Flystøyen vil ramme en stor lokal befolkning. En hovedflyplass på stedet synes uforenlig med utnyttelsen av rike grunnvannsforekomster, og avløp fra flyplass og tilhørende bebyggelse må føres helt til Oslofjorden, for ikke å ødelegge Glomma som vannkilde for industrien og befolk-

ningen i den nedre delen av vassdraget. Gardermoen ligger også mindre godt til rette for den byvekst som følger. Plassering til Gardermoen er et halvt tiltak, hvis en i lokaliseringen ser et ønske om å styrke bosetning og næringsliv i indre deler av Østlandet.»

Med de mange skandalesakene vi har vært vidne til i de siste to årene hva angår politikeres bestikkellighet, synes jeg det er nødvendig å kreve at ingen som har økonomiske interesser i aktuelle områder omkring mulige plasseringer for en hovedflyplass, må ha noen befatning med å avgjøre valget av sted. Dette gjelder ikke minst Gardermoen, som

vil kreve de største arealomkostninger.

Oslo bør kjempe med nebb og klør mot valget av Gardermoen. Foringelse av Nordmarka, Groruddalen, etc. på grunn av støy og luftforurensning, samt en helt uhensiktsmessig løsning av trafikkforholdene, med transport av passasjerer over samme strekning to ganger, av brennstoff en vei for unødvendig forbrenning den andre veien, kan ikke aksepteres av hovedstaden. For ikke å snakke om den risiko som ligger i å ha en kloakktunnel for avløp fra en «bykonsentrasjon» på minst 200 000 mennesker under byen og indre Oslofjord, idet utløpet må ligge utenfor Drøbak.