



Innspill

Strategi for småflyvirksomheten i Norge



Vi har alle et felles ansvar for å ivareta interessene til de mange millioner av barn og ungdommer som vokser opp etter oss.

Sammen kan vi bidra til en bærekraftig framtid for norsk luftfart ved å bevare og styrke rekrutterings- og utdanningsmulighetene framfor å legge ned stadig flere flyplasser.

Det er et stort behov for å ivareta og frede eksisterende småflyplasser på Østlandet.

Fornebu og Gardermoen gikk tapt for småflymiljøet i 1998 da hovedflyplassen ble flyttet. I nesten 20 år har deler av norsk allmennflygning levd med usikkerhet.

Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass utgjør viktig infrastruktur for norsk luftfart som i sin helhet bør bevares for våre etterkommere.

Flyaktivitetene på Stafsberg lufthavn har betydning for hele regionen og kan ses i sammenheng med Interreg-programmet ¹⁾ for økt samhandling i grenseområdene mellom Sverige og Norge fram mot 2020.

Det samme kan sies om Kjeller flyplass, som etter gjennom 105 år er utviklet til å bli et nasjonalt luftfartssenter med «flyuniversitet» hvor det året rundt utdannes nye piloter.

Kjeller flyplass er verdens eldste flybase og enestående i Europeisk sammenheng, med en av de største samlingene av sjeldne luftdyktige veteranfly. Flymiljøet på Kjeller er det eneste her i landet som ivaretar kompetanse innen gjenoppbygging og restaurering av luftdyktige flymaskiner.

Flyklubbene på Kjeller er landets største. Flyplassen er base for Nord-Europas største samling av småfly og veteranfly.

Det bør igangsettes konsekvensutredninger og konseptvalgutredninger (KVVU) før det tas politiske beslutninger om framtiden til Stafsberg lufthavn og Kjeller flyplass.

Allmennflygningsmiljøet innen norsk luftfart representerer en stor samfunnsnytte ²⁾. Det er av stor nasjonal betydning at våre barn og neste generasjoner ikke «fraranes» framtidige muligheter for utdanning, mestring og opplevelser.

«Mennesket har en grunnleggende rett til frihet, likhet og tilstrekkelige livsbetingelser i et miljø som har slik kvalitet at det tillater et liv i verdighet og velferd, og det bærer et forpliktende ansvar for å beskytte og forbedre miljøet for kommende generasjoner». Denne erklæring var et viktig utgangspunkt for arbeidet i Verdenskommisjonen for miljø og utvikling (Brundtland-kommisjonen).

I 1987 la kommisjonen fram forslag der det under «grunnleggende menneskerettigheter» heter at «alle mennesker har rett til et miljø som er tilstrekkelig for helse og trivsel». Samtidig slås det fast at «Statene skal bevare og bruke miljøet til beste for nålevende og framtidige generasjoner».

Eksistensen av en slik overordnet norm er folkerettslig anerkjent i en rekke sammenhenger, blant annet gjennom erklæringen fra FNs verdenskonferanse om miljø i Stockholm i 1972.

Kommisjonen anbefalte nasjonene å grunnlovfeste disse prinsippene, hvilket Norge gjorde i 1992.

Forslagsstillere var stortingsrepresentantene Einar Førde og Liv Aasen fra Arbeiderpartiet som viste til Stockholms-erklæringen fra 1972 og Verdenskommisjonens begrunnelser og anbefalinger. Forslaget ble enstemmig vedtatt.

¹⁾ <https://interreg.no/> – <http://www.interreg-sverige-norge.com/> – <http://osloregion.org/>

²⁾ <http://evalueringsportalen.no/evaluering/luftsportsmiljoet-i-norge-omfang-utfordringer-og-samfunnsnytte>

Kjeller flyplass har enestående luftfartshistorisk verdi og er en del av vår nasjonale identitet

Bevaring av eksisterende flyplasser

Kjeller flyplass har enestående luftfartshistorisk verdi og er en del av vår nasjonale identitet.

Med eller uten Forsvarets flyaktiviteter på området, kan Kjeller flyplass bevares med sine enestående luftfartshistoriske kulturverdier hvor det kan utvikles framtidsrettede konsepter og løsninger til beste for våre barn og neste generasjoner. Det samme gjelder Stafsberg lufthavn på Hamar 1).

Det bør gjennomføres konsekvensutredninger og konseptvalgutredninger (KVU) i et samarbeid med skoleklasser, høyskoler, universiteter og fagmiljøer over hele landet. Stafsberg lufthavn og Kjeller flyplass er nasjonale kulturperler av stor luftfartshistorisk verdi.

Etableringen av en nasjonal forsknings- og innovasjonsstrategi som også omfatter norsk luftfart kan åpne for et tettere samarbeid mellom kommuner med store og små flyplasser, som på Romerike og Hedmark.

Suksessen til innovasjonsbyen på Kjeller bringes i dag videre til Norges miljø og biovitenskapelige universitet på Ås (NMBU) 2), hvor gjennom Kjeller Innovasjon er etablert et tett samarbeid mellom universitetsmiljøene på Kjeller og Ås.

Universitetsmiljøet på Kjeller med stor faglig tyngde innen teknologi-, forskning og innovasjon inngår i et polygon sammen med Forskningsparken i Oslo og teknologibyen Kongsberg 3).

Kongsberg Defence Systems 4) er lokalisert på Kjeller med et tett samarbeid med Forsvarets Forskningsinstitutt.

En sentral småflyplass og city airport nær Oslo, er et konkurransefortrinn for næringslivet på hele Østlandet.

Mange næringsdrivende bruker i dag Kjeller aktivt som base for forretningsreiser i inn- og utland. Nærheten til Oslo gjør Kjeller spesiell som utfyller OSL på allmennflysegmentet.

Med forventet innfasing av elektriske og hybride fly i nær framtid, vil Kjeller utvilsomt få økende betydning for norsk luftfart i framtiden.

Våre kommuner vil ha nytte av innovasjonsstrategier med en tidshorisont som strekker seg over de neste 30-50 årene, tilsvarende som Avinor og andre offentlige etater opererer med.

For en bærekraftig videreutvikling av flymiljøet på Kjeller er det behov for langsiktighet. 30 år er kravet for å kunne søke om tippemidler ved utbygging av nye idrettsanlegg.

På våre småflyplasser som Stafsberg lufthavn og Kjeller er det i dag et stort behov for en modernisering og utbygging av hangarer, samt etablering av nye taksebaner, installering av landingslys og innflygningssystem.

En helhetlig utvikling av områdene ved Stafsberg lufthavn og Kjeller som fortsatte flyplasser, har stor betydning for å sikre en god framtid for flymiljøet på Østlandet.

Samtidig bør det igangsettes et arbeid for å lokalisere og anlegge nye småflyplasser for å møte framtidens behov etterhvert som elektriske og hybride luftfarkoster kommer for fullt.

Flyplasser som hub for teknologisk utvikling

Kjeller flyplass har alle muligheter til å fortsatt være en inspirasjonskilde og hub for teknologisk utdanning og innovasjon for våre neste generasjoner, både lokalt og nasjonalt.

Med riktig satsing vil det kunne skapes en bærekraftig og framtidsrettet utvikling av området som profilerer og fremmer interessene til innovasjonsmiljøene, samtidig som det sikrer luftfartshistoriske verdier, utdanningsmuligheter og ivaretar flyplassaktiviteten.

Kjeller flyplass kan bli et kraftsenter for utvikling av nye teknologimiljøer også ved andre store og små flyplasser.

På Kjeller er det kapasitet for drift av ambulansefly og politihelikopter i kombinasjon med transportfly for politiets beredskapstroppmannskaper.

Kjeller flyplass ble i 1912 etablert som et forsvarssverk og har i alle år spilt en viktig rolle i forsvaret av Norge. I akutte kriser kan Luftforsvarets Super Hercules C-130J og Politihelikoptertjenesten ha felles operasjoner på Kjeller.

1) <http://www.hamarlufthavn.no> 2) <https://www.nmbu.no>

3) <http://www.kongsberg.no/ukategorisert/teknologibyeh-kongsberg-visuell-profil>

4) <https://www.kongsberg.com/en/kds/contactus/norway>

En sentral småflyplass og city airport nær Oslo, er et konkurransefortrinn for næringslivet på hele Østlandet

Kjeller er en flyplass hvor ressursene finner hverandre (ref. Gjørnrapporten), med nærhet til Ahus og Oslo Universitetssykehus.

Statsforetaket AIM Norway (tidligere Luftforsvarets Hovedverksted Kjeller) utfører i dag tungt vedlikehold på F-16 og Sea King, og faser inn framtidens kampfly F-35 og redningshelikoptre av typen Leonardo (tidligere kjent som AgustaWestland) AW101.

AIM Norway vil kunne tilby effektive tjenester innen vedlikehold av nye redningshelikoptre og politihelikoptre.

Kjeller flyplass kan spille en sentral rolle i framtidig transport av beredskapsmannskaper mellom nytt nasjonalt beredskapssenter og nye regionale beredskapssentre som nå vurderes og planlegges i byer som Bergen, Trondheim og Tromsø.

Kjeller flyplass er arena for treningsflygning med luftambulansens helikoptre og er ifølge Politihelikoptertjenesten «gull verdt».

Kjeller flyplass har en velfungerende driftsorganisasjon, Kjeller Aero Senter, i godt samarbeid med Forsvarsmateriell (FMA) Luftkapasiteter, FLO, AIM Norway, Kjeller militære base og øvrige enheter.

Kjeller er arnested for norsk flygning, Luftforsvaret og har siden 1912 vært for et kompakt kompetansmiljø innen Forsvaret.

Luftforsvarets kompakte teknologi- og kunnskapsmiljøer på Kjeller har i 105 år vært en suksessfaktor for utviklingen av Skedsmo og Romerike.

Selv om deler av Forsvarets virksomhet forventes å bli trappet ned i årene framover, vil det utvilsomt være et behov for redundans innen tungt vedlikehold av flysystemer som fortsatt utføres av statsforetaket AIM Norway.

LOs Fellesforbund og YS-forbundet Parat kritiserer nå Forsvaret for å bygge ned norsk fagkompetanse på fly. De mener det er ufornuftig og potensielt farlig for vår nasjonale sikkerhet hvis AIM bygges ned og flyvedlikehold flyttes annetsteds.

Etter nedleggelsen av Fornebu i 1998, er Kjeller den eneste flyplassen i umiddelbar nærhet til Oslo, med regional og nasjonal betydning når det gjelder sikkerhet og beredskap.

Det viser nødvendigheten av konsekvensutredninger og konseptvalgutredninger (KVU) for å skape et beslutningsgrunnlag om framtiden til Kjeller flyplass.

Det kan nevnes at andre og langt mer miljøvennlige utbyggingsområder verken er mangelvare i Skedsmo, andre kommuner på Romerike eller på Østlandet forøvrig.

Moss lufthavn Rygge har siden 1. november 2016 vært stengt for sivil flytrafikk. Flyplassen er mye brukt til trening for flyskolene og situasjonen på Østlandet er i dag ikke tilfredsstillende.

Arbeidet med å finne løsninger for sivil flygning viser hvor viktig det er at allmennflysegmentet styrkes i årene framover.

Over de neste 10-20 år kan det forventes en sterk økning i aktivitetene innen luftfart og luftsport, samtidig med utviklingen av nye elektriske og hybride luftfartskoster.

Airbus Group har inngått samarbeid med Siemens og Rolls-Royce om å utvikle elektriske framdriftssystemer for framtidens passasjerfly.

To nye prosjekter for Airbu er Vahana ³⁾ og Pop-Up ⁴⁾, begge med vertikal liftoff og landing. Pip-Up er et modulbasert konsept, der passasjerer kan fraktes i moduler/kapsler som både kan være en bil, selvstyrt fly/drone eller inngå i en undergrunnsbane.

1) <https://www.dn.no/nyheter/2017/04/30/1821/Politikk/fagbevegelsen-rykker-ut-mot-forsvaret>

2) <https://www.nrk.no/nyheter/moss-lufthavn-rygge-1.12962363> – 3) <https://vahana.aero/?gi=a995efe386f6>

4) <https://www.theverge.com/2017/3/7/14841324/airbus-concept-car-drone-train-geneva-motor-show>





En bevaring av eksisterende flyplasser, vil være en investering i våre barn og neste generasjoner

Elektriske og hybride luftfarkoster

Allmennflygning vil kunne utgjøre en større del av transportsektoren i framtiden. I dag er infrastrukturen og de fleste av våre lufthavner innen kommersiell luftfart selvfinansiert og eies av Avinor.

Elektriske og hybride luftfarkoster kommer imidlertid i stadig nye utgaver og vil om få år kunne endre norsk luftfart. En stadig større andel av trafikken vil bli selvstyrt.

Fly vil i framtiden vil kunne bli det mest miljøvennlige transportmiddel, og i mange sammenhenger også det mest effektive.

Behovet for sentrale småflyplasser er forventet å øke samtidig med nye transportløsninger. Selvstyrte modulbaserte enheter som Pop-Up [1](#)) og Vanana project [2](#)) utvikles som nevnt som framtidige urbane transportmidler for å avlaste veitraseer rundt storbyene.

Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass ligger sentralt til i nærheten av henholdsvis Hamar og Oslo, og er egnet for å teste ut framtidens transportmidler.

En bevaring av eksisterende flyplasser, vil være en investering i våre barn og neste generasjoner.

Dagens skille mellom kommersiell luftfart på den ene siden og det som ofte betegnes som luftsport på den andre, er i ferd med å bli visket etterhvert som ny teknologi baner vei for selvstyrte enheter.

Infrastrukturen innen allmennflygning bør styrkes for å imøtekomme det framtidige behovet for nye modulare transportløsninger.

Interessene innen allmennflygning er i dag ivaretatt av Norges Luftsportforbund i en samarbeidsallianse med AOPA og EAA.

I årene som kommer vil ny teknologi sannsynligvis føre til etableringen av nye interesseorganisasjoner som ivaretar kommersielle interesser knyttet til selvstyrte transportmidler som er modulbaserte og kan fungere i lufta, på bakken og i banenettverk under bakken.

Sterkt engasjement

Det er et sterkt og stadig økende engasjement både lokalt og nasjonalt for å bevare det levende flyplassområdet på Kjeller – som er viktig i vår framtidige infrastruktur og samferdsel.

Våre partier, politikere og myndigheter har et spesielt ansvar for å ta beslutninger som sikrer våre langsiktige interesser.

Både Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass inngår i nasjonal infrastruktur. Rask, effektiv og fleksibel transport fra og til en sentral flyplass er et viktig konkurransefortrinn for næringslivet.

Livskraftige flymiljøer er viktige miljøfaktorer i samfunnet og springbrett for unge piloter som vil satse på karrierer innen luftfarten.

Ved å ivareta Kjeller for våre barn og senere generasjoner, kan Skedsmo kommune sikre en grønn lunge og oppfylle sitt eget slogan; «Vi trenger areanaer som gjør av vi kan være sammen».

Kjeller flyplass inngår i vår felles identitet, og er en regional og nasjonal kulturarv som må kunne oppleves og brukes også av våre barn og neste generasjoner.

Med sin nærhet til Oslo og Gardermoen, kan Kjeller spille en betydelig rolle som flyplass også i framtiden, innen områdene utdanning, forskning, innovasjon, teknologi, samferdsel, helse, forsvar, sikkerhet og beredskap.

Teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøene på Kjeller er knoppskyttinger fra en omfattende flyaktivitet som har funnet sted ved Kjeller flyplass siden 1912.

Flystripen betegnes som en livsnerve for videre utvikling av det teknologiske miljøet.

Kjeller feirer i år 105 år som Norges første og en av verdens eldste flyplasser.

1) <http://www.airbusgroup.com/int/en/news-media/corporate-magazine/Forum-90/PopUp.html>

2) <https://vahana.aero/>

Våre flyplasser er framtidens arenaer, opplevelsesparker og innovasjonsparker

Framtidsmuligheter

Våre flyplasser er framtidens arenaer, opplevelsesparker og innovasjonsparker.

Det er et potensial på Kjeller for å utvikle en av de største turistattraksjonene på Romerike, som kan promotere innovasjonsmiljøer og næringsliv regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

De siste årene har Kjeller hatt en sterk utvikling som småflyplass, med landets fremste miljøer innen lett luftfart, veteranfly og aerobatics. Veteranflymiljøet er unikt i europeisk og internasjonal sammenheng.

Akromiljøet er enestående i Nord-Europa og lokale entusiaster er mentorer for andre flymiljøer i Norge.

Nedre Romerike Flyklubb markerte i 2014 100-årsdagen for Roald Amundsens oppflygning med å ta i bruk et nytt skolefly, Aquila A211 ¹⁾, som første flyklubb i Skandinavia.

Flyet er en ny generasjon skolefly som er mer miljøvennlig og stillegående.

I 2014 ble Grunnlovsjubileet 1814-2014 feiret samtidig som norsk sivil luftfart rundt 100 år. Roald Amundsen og våre første flypionerer satte handlekraft bak vågemot, dristighet og drømmer. Det ga resultater.

Politikere i Skedsmo kommunestyre tar nå til orde for en tredeling av Kjeller flyplass; én tredel til veteranfly, én tredjedel til innovasjon/forretningsbygg og én tredjedel til boliger. En delvis nedbygging av flyplassene på Hamar og Kjeller vil dessverre innebære en amputering av framtidsmulighetene.

Det kan sammenlignes med forslag om delvis nedbygging av Vigelandsparken, Ekebergsletta, Akershus festning eller Kongsgården på Bygdøy. Ingen bør være i tvil om hvilke reaksjoner det vil vekke til live.

Det er i dag et stort engasjement for en bevaring av flyplassene på Hamar og Kjeller. Dette engasjementet ser ut til å øke år for år.

Kjeller kan bli Norges største opplevelsessenter, og Romerikes største turistattraksjon, et kvarter fra Oslo sentrum.

Så lenge det finnes andre og langt gunstigere arealer for boliger og næringsanlegg, så er det av stor samfunnmessig verdi at eksisterende flyplasser bevares.

En bevaring av dagens Kjeller flyplass, vil åpne for utvikling av et enestående opplevelsessenter med den eksisterende rullebanen som et fortsatt midtpunkt.

Flyplassen på Kjeller er i dag et konkurransefortrinn for næringslivet, og avlaster Oslo lufthavn på Gardermoen, spesielt i hektiske perioder på dagen.

Et tettere samarbeid mellom flymiljøet og innovasjonsmiljøet på Kjeller kan skape en vinn-vinn situasjon for begge parter, og styrke Kjeller som en av Norges største og viktigste innovasjonsklynger.

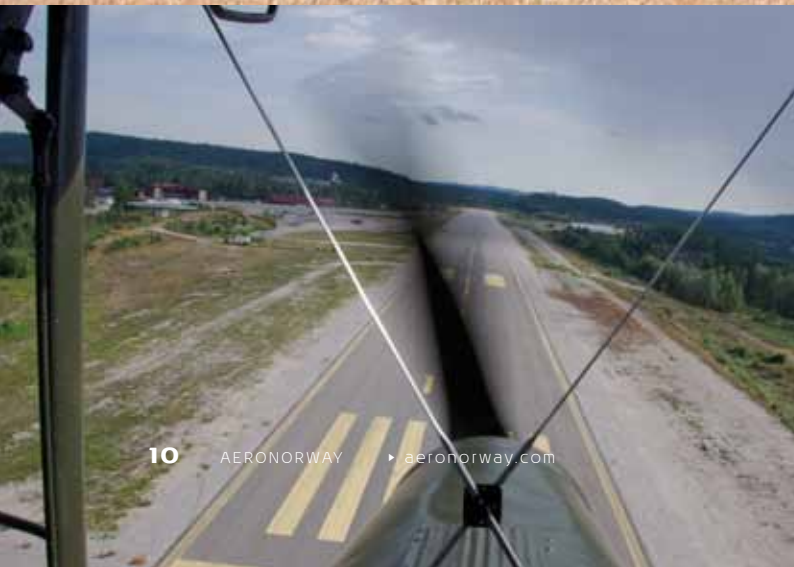
Framfor en nedbygging av Kjeller flyplass, kan den leve videre som en grønn lunge, en nasjonal arena, hvor det er plass til en opplevelsespark og innovasjonspark med flygende museum, et aktivt flymiljø og et teknologisk kraftsenter for forskning, innovasjon og vår felles framtid.

I 2017 kan en bevaring av flyplassene på Hamar og Kjeller bli en gave til våre barn og neste generasjoner.

Kjeller er en historisk flyplass ²⁾, en kulturell perle, og en livsnerve også i framtiden for et av landets største teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøer.

1) <http://www.aquila-aero.com/>

2) http://kffkjeller.no/Kjeller_flyplass/index.html



VETERANFLYSENTER
OPPLEVELSESPARK
NASJONAL BEREDSKAP
OG SIKKERHET

NASJONALT
INNOVASJONSSENTER
FLYUNIVERSITET
INTERREG-SAMARBEID
OSLO CITY AIRPORT

Grunnkart:
Norge digitalt

0 500



Utvelgelse, planlegging og prosjektering av nye treningsflyplasser og småflyplasser bør være preget av åpenhet

Arnested for norsk flygning

«Fornebuløftet» fra Stortinget, snart 20 år etter nedleggelsen av Fornebu, har fortsatt ikke resultert i noen permanent løsning i arbeidet med lokalisering av ny(e) flyplass(er) for GA-miljøet på Østlandsområdet.

NLF og lokale flyklubber har startet planlegging og prosjektering av en ny treningsflyplass ved Krogstad Miljøpark i Sørums kommuner, som ligger i et kupert skogsterrang uten tilgang til nødlandingsplasser.

Etablering av en ny treningsflyplass eller framtidig erstatningsflyplass bør oppfylle flere kriterier som nærhet til offentlig kommunikasjon og nærhet til nødlandingsplasser. På Romerike bør det være rike muligheter for dette.

Utdanning av nye piloter er kjernevirksomhet i de fleste flyklubber. Flyskolene er således helt avhengig av lett tilgang og treningsmuligheter hvor studenter ikke risikerer livet ved et motorkutt i lav høyde.

Utvelgelse, planlegging og prosjektering av nye treningsflyplasser og småflyplasser bør være preget av åpenhet og høringsprosesser som sikrer at arbeidet er inkluderende og tar høyde for både positive og negative tilbakemeldinger.

Prosesser som angår framtiden til Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass har stor betydning for dagens medlemmer og våre framtidige utøvere. Det krever en åpenhet som er i pakt med vedtekter, lover og regelverk i Norges Idrettsforbund og Norges Luftsportforbund.

I løpet av de siste 60+ årene har flyaktivitetene på Kjeller vokst jevnt og trutt. Småflyhavna framstår i dag som hele landets hovedanlegg og rikssenter.

En nedleggelse av Kjeller vil ramme unike luftfartshistoriske verdier og nasjonale kulturminner. I verste fall kan det rasere et utdanningssenter og flymiljø av nasjonal betydning.

Samtidig med pågående utredninger, som blant annet skjer i regi av Riksantikvaren og Samferdselsdepartementet, er det som nevnt behov for en konsekvensutredning og konseptvalgutredning (KVU) som omfatter alle brukerinteressene knyttet til Kjeller flyplass. Det samme bør gjennomføres for Stafsberg lufthavn Hamar.

Levende kulturarv

Kjeller Flyhistoriske Kulturpark deltok i høring med Utenriks- og forsvarskomiteen i Stortinget 24. august 2016, der det ble påpekt mangelfull informasjon i Forsvarets langtidsplan (LTP) i punktet om Kjeller.

Kjeller er en levende kulturarv som verdens eldste flybase, og omfatter unike luftfartshistoriske kulturverdier ifølge rapporten «Kulturmiljøet Kjeller – innspill til en mulighetsstudie av Kjeller flyplass som opplevelsessenter» fra Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) bestilt av KFK i en mulighetsvurdering på oppdrag fra Skedsmo kommune.

De første flygningene på Kjeller fant sted 21. og 22. september 1912. Kjeller er verdens eldste flybase med kontinuerlige flyaktiviteter, og er arnested for norsk flygning, både militært og sivilt.

Flydagene på Kjeller viser hvert år et stort engasjement for framtiden til Kjeller flyplass. Rundt 30 000 små og store, unge og gamle, møtte fram til Kjeller Airshow i 2012 da flyplassen feiret 100-årsjubileum.

Flydagene arrangeres årlig og samler rundt 15 000 til 20 000 besøkende.

En InFact-undersøkelse ¹⁾ som NLF og Flynytt gjennomførte i desember 2014, viste at åtte av ti innbyggere i Skedsmo kommune sier et ja til Kjeller.

Et representativt utvalg av innbyggerne svarer at luftsportsaktiviteten på flyplassen verken legger hindringer for dem eller begrenser deres personlige frihet i hverdagen.

Facebook-sidene «Bevar Kjeller Flyplass» ²⁾ og «Kjeller Aerodrome» vitner om stor interesse for å bevare Kjeller flyplass, med henholdsvis 11 174 og 3 136 følgere.

Utarbeiding av en helhetlig konsekvensutredning og konseptvalgutredning (KVU) vil kunne sikre et beslutningsgrunnlag før irreversible vedtak, som i verste fall får negative følger for både flymiljøer og kulturminner.

1) <http://www.flynytt.no/artikler/atte-av-ti-sier-kjeller-ja/277871>

2) <https://www.facebook.com/BevarKjellerFlyplass/>

For piloter på Østlandet er det nær krise i mangel på treningsflyplasser

Stort behov for utdanning av piloter

Airbus Global Market Forecast for 2016–2035 ¹⁾ estimerer et behov som overgår 500 000 nye piloter på verdensbasis de neste 20 årene.

Kunnskapsdepartementet legger til rette for å øke utdanningen av antallet norske piloter.

Samtidig kan tilgangen til sentrale flyplasser i Østlandsområdet om få år bli omtrent helt fraværende. Nedleggelsen av den sivile driften på Rygge fra 1. november 2016 har ført til at småflymiljøet fortsatt ikke har tilgang til en viktig flyplass for landings-trening og base for både småfly og mikrofly.

Situasjonen for flyskoler med utdanning og trening av piloter er ikke tilfredsstillende så lenge Moss Lufthavn på Rygge er stengt for sivil flytrafikk.

Avinor har for få år siden gått inn for å styrke tilbudet for utdanning av piloter på Østlandet. I dag opplever vi at det motsatte skjer.

For piloter på Østlandet er det nær krise i mangel på treningsflyplasser. Samtidig med stengning av Rygge, er Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass truet av nedbygging.

Det er nødvendig å opprettholde og bevare eksisterende flyplasser i Norge. Våre mange flyklubber og flyskoler bidrar til utdanning av et stort antall piloter hvert år, uten noen form for offentlige tilskudd.

For å styrke arbeidet med rekruttering og utdanning bør en langtidsplan for norsk allmennflygning, som inkluderer løsninger for en framtidrettet utvikling av miljøene.

En mulighet kan være å utvide handlingsrommet til Avinor og opprette en egen seksjon for allmennflygning.

Hvis Staten i regi av Avinor overtar Stafsberg lufthavn på Hamar og Kjeller flyplass, så vil det kunne sikre viktig infrastruktur i norsk luftfart og framtiden til to av våre sentrale småflyplasser på Østlandet.

Uten flyplasser stopper utdanningen av nye piloter. Pilotorganisasjoner har etter flere ulykker oppfordret trafikkpiloter til regelmessig «stick and rudder»-trening på fritiden, noe det er mulighet for hele året på Hamar og Kjeller.

En nedleggelse av aktiviteten på stadig flere flyplasser fører til at misforholdet øker, stikk i strid med intensjoner også fra Avinor.

Et tap av flyplasser på Østlandet vil dermed ha betydning ikke bare for småflymiljøet, men også de mange airlinerpiloter som deltar også på fritiden. Det kan ha negativ betydning for sikkerheten i norsk luftfart.

Utdanning, opplevelser og mestring innen luftsport og luftfart har ingen aldersgrense, og er like aktuelt for en 66-åring som en 16-åring. Framtiden til våre flyplasser angår hele befolkningen i Norge.

Elektriske og hybride fly

Innføring av elektriske og hybride fly, med ny navigasjonsteknologi og moderne avionikk, kan skape en utvikling for luftfarten med parallell til hva introduksjonen av Tesla og nye elektriske biler fører til i bilbransjen.

Elektriske og hybride fly åpner for nye muligheter i nær framtid. Dette ble vist fram sist under Aero 2017 i Friedrichshafen i Tyskland i april ²⁾ og Farnborough International Airshow (FIA16) i England i juli 2016.

Dobling eller tredobling av folketallet

SSB estimerer i sine beregninger en dobling eller tredobling av folketallet på Østlandet fram til 2050. Behovet for Kjeller og andre flyplasser i sentrale områder på Østlandet kan forventes å øke proporsjonalt med folketallet i samme periode.

På Kjeller flyplass har ideer og drømmer bokstavelig talt tatt av i 105 år. En økt satsing på teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøer på Kjeller kan få betydning for oppstartsbedrifter, inkubatorer, innovasjonssentre og næringsliv over hele landet.

Kjeller inngår i det EUs program for Interreg-samarbeid mellom Sverige og Norge. Behovet for gode flyforbindelse mellom Oslo/Romerike og Karlstad-regionen vil trolig øke i årene framover.

Norsk luftfart har behov for jevnlig revidering av en langtidsplan som sikrer langsiktighet innen rekruttering, utdanning og investeringer i infrastruktur innen allmennflysegmentet.

¹⁾ <http://www.airbus.com/company/market/global-market-forecast-2016-2035/>

²⁾ <http://www.aero-expo.com/aero-en/programme/e-flight-expo.php>







AeroNorge

Ny interesseorganisasjon for norsk luftfart
(under etablering)

Vedlegg;

- 1 NIKU-rapport Kjeller
- 2 TØI Rapport om allmennflyging og luftsport i Norge (2010)
- 3 Flynytt 2014 06 8-13.pdf
- 4 Rapport rødlistede humler Kjeller 2016
5. INTERREG projekthandbok.pdf
6. INTERREG popularversion_version_26-januari_2015.pdf

Mer informasjon;

<http://aeronorge.no/scenarier/index.html>