

Lojale til Rygge

Næringslivet i Frogn kan godt være med på å skrive under en lojalitetserklæring for Rygge.

Av PÅL MØRK
paal.mork@amta.no
64 90 54 63

Frokostmøtet på rådhuset i Frogn tirsdag bød på mer enn ferskt brød og hardkokte egg. Det bød på harde fakta om betydelig og ikke ukjent norsk lobbyvirksomhet for å lage problemer for Rygges eksistens.

Tøff begrensning

På Amtas spørsmål om det er kloke byråter med kunnskap om luftfart, eller ivrige lobbyister fra konkurrerende flyselskaper og flyplasser som fikk konsekvensgjerverne til å legge strenge begrensninger på Rygge, hang svaret igjen som en godt synlig luftballong.

– Vi har hatt mange motstandere hele veien med byggingen av flyplassen, konkluderte drøbakmannen Nils Einar Nesdam.

Han har siden 1991 vært leder for NHO Østfold, og har således vært delaktig i kampen om å få bruke den militære flyplassen på Rygge til sivilt formål.

– Det startet i 1997 med en henvendelse om å legge glasstak mellom to hangarer på enden av flyplassen. Da skulle en hangar benyttes til ankomst og en til avgang. Budsjettet var på 80 millioner kroner.

– Så skulle det gå 10 år, knallharde forhandlinger og et budsjett på 1 milliard kroner før flyplassen lå ferdig i fjor. Nå skal vi jobbe hardt med å få fjernet taket med antall passasjerer på cirka 770.000 i året, og begrenset åpningstid, legger Nesdam til.

Sør for Oslo

Nesdam mener flyplassen i Rygge bør være lokalflyplassen for både lokalbefolkningen og næringslivet sør for Oslo. I første omgang på østsiden av fjorden.



Fra v. Både Per Jacobsen og Per Jacobsen lyttet interessert både til Silje N. Thoresen og Nils Einar Nesdam (midten bak) da de fortalte om Rygge flyplass på frokostmøte i Frogn rådhus tirsdag.
Foto: Pål Mørk

– Det er derfor vi nå besøker alle kommuner og næringsråd i denne regionen. Østfold er et betydelig eksportfylke, og med en rekke store og bærende bedrifter. Bedrifter som Orkla, Norske skog og Glava er alle etablert i Østfold, og ikke mindre en 70 bedrifter er overtatt av utenlandske hender. Behovet for transport er stort, men tilbudet fra Rygge må bli bedre, understreker Nesdam.

Han er ikke i tvil om at fly-

plassetableringen har forsert byggingen av en firefelts motorvei gjennom Østfold.

Widerøe gjorde et forsøk på å fly til København, men la ned etter å ha tapt 10 millioner.

– Det nytter ikke å legge en rute til København med avgang klokka 11.30 fra Rygge, konkluderte Jan Parker, som driver sitt vesle konsulentfirma i Frogn, og som hadde flere kloke innspill mellom gaudaosten og kalverullen.

Trenger støtte

Både Nesdam og Rygge luftfartsselskap Silje N. Thoresen understreket betydningen av at næringslivet står sammen om å ønske nye operatører velkommen til Rygge. Og at de vil benytte seg av tilbud hvis det kommer.

– Jeg har stor tro på at flere flyselskaper vil få øynene opp for Rygge, ikke minst når tilbagemeldingene fra flyplassen er så gode. Det være seg logistikk og service på flyplassen, så

vel som tilbringertjeneste enten det er med bil, buss, tog eller båt fra Vestfold/Buskerudsiden via Horten til Moss, hevder Thoresen.

Hun er klar over at mange ønsker seg en morgenavgang mellom Rygge og København.

– Men vi må legge opp til avganger som er attraktive både når det gjelder for charterpassasjerer og for næringslivet, da kommer brukerne, sier en optimistisk Silje N. Thoresen.