

Frá Fornebu til Gardermoen

1939: Fornebu opnar við einari rullibreyt

1964: Ólafur kongur opnar dagsins Fornebu-terminal

1965: Stórtingið semist um at Fornebu í framtíðinni ekki kann vera tann einasti sivilí flogvöllurinn í Oslo-økinum.

1968: Stórtingið setir nevnd sum skal finna egnað pláss til nýggjan flogvöll.

1970: Nevndin nevnr Gardermoen, Hurum, Hobøl og Ås sum møguligar flogvallar-vertir.

1971: Stórtingið samtykkir at Fornebu ekki skal stongja, men flytir alla charter-ferðslu til Gardermoen. Samstundis verður eitt øki í Hobøl sett av til nýggjan flogvöll.

1977: Gardermoen gerst avloysara-flogvøllur hjá Fornebu.

1984: Øki í Hobøl verður leysgivið og samstundis sigur Stórtingið at flogferðslan skal bítast millum Gardermoen og Fornebu.

1986: Luftfartsverket vísir á Hobøl, Hurum og Ås sum møguligar flogvallar-vertir.

1987: Stjórnin semist um Gardermoen.

1988: Stórtingið samtykkir at Hurum skal veljast. Stjórnin er ekki samd.

1989: Ein frágreiðing um mjørkaviðurskiftini í Hurum ger at hesin møguleikin fellir burtur.

1990: Stórtingið steðgar Hurum-fyrirreikingini, og vil hava at Gardermoen verður kannað sum ein møguleiki.

1992: Í oktober kemur endiliga Gardermoen-samtyktin. Byggjast skulu tvær rullibreytir, 13 ferkilometrar skulu brúkast til flogvøllin og pr'siurin skal vera innanfyri 11,4 milliardir krónir.

1992: Í november leggja NSB (tokfelagið) og vegmyndugleikarnir fram sínar ætlanir. Samlaði kostnaðurin fyri flogvallar-ætlanina er settur til 17,8 milliardir

1993: Grannarnir í øðini tí endurgjaldið er ov lágt. Myndugleikarnir góðkenna byggjætlanina sum førir við sær at 800 fólk noyðast at flyta. Byggingin byrjar í august.

1994: Útgravingin til Gardermobanen – tokleiðin sum skal flyta fólk frá Oslo til Gardermoen uppá 19 minuttir – byrjar. Eingin veit um teir trupulleikarnar sum NSB skal fáa av hesum bergholinum. Fyrsta skotið fyri tokbergholið Romeriksporten (13,8 km). Bygningurin á Gardermoen sum skal taka ímóti 17 milliónum ferðandi er eisini við at fáa grundmúr.

1995: 51 hús verða seld til tey sum vil syrgja fyri at taka húsini við sær.

1996: 3500 hondverkarar og verkfrøðingar arbeiða á flogvøllinum

1997: Fyrstu søgurnar eru farnar at ganga um at vatn frá Puttjern lekur niður í Romeriksporten. Tettingin miseydnast, og eitur-gølan Roca-Gil skakar fólk í inn- og útlendi.

1998: Gamla rullibreytin á Gardermoen verður stongd, og ferðslan verður nú lögð til tað nýggju eystaru breytina. Í juni má NSB siga sum tað er, teir klára ekki at gera tok-leiðina klára, tettingin í Romeriksporten er enn ekki nóg væl-eydnað. Í juli byrjar Charter-ferðslan at brúka nýggju komu-høllina. Tøknin sum skal verða í



Flúgvandi list. Sjálvst listarverkini eru grá, og slíkar standmyndir eru at síggja um allan tann nýggja luft-havnabygningin. Vakurt ella ekki? Í øllum førum hava listarverkini longu ført við sær eitt umfatandi orðaskifti, og nú vita allir norðmenn um nýggju listarverkini á Gardermoen

Mynd: Anfinn Bernaas

flogtorninum er nógvar mánaðir seinkað, og tey noyðast at taka við sær gomlu útgerðina á Fornebu. 7. oktober klipti Haraldur kongur snórin og Oslo Lufthavn Gardermoen kann endiliga takast í nytlu. Flogvøllurinn kostaði tað hann skuldi og varð liðugur til tíðina.



Ljós úr øllum ættum. Hóast høllin er grá og myrk, so er kenslan at her er nóg nógv ljós. Hetta hevur arkitekturin fingið at virka við at brúka nógvar gluggar. Dagsljós kemur inn úr øllum ættum. Mynd: Jógvan Hugo Gardar.