



SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Kommunestyret - Ørland kommune	

UTVIKLING OG FORNYELSE AV ØRLAND SIVILE LUFTHAVN

Rådmannens innstilling

1. Ørland sivile lufthavn oppgraderes og fornyes med nye terminalfasiliteter og med utvidelse av nåværende parkeringsplass innenfor en kostnadsramme på 6,5 mill kroner.
2. Utvidelsen og ombyggingen finansieres ved bruk av bevilgningen til dette formålet gitt i budsjett for 2018 og 2019 på til sammen kr 3,5 mill samt at kr 3 mill dekkes over disposisjonsfondet.
3. Kommunestyret delegerer til formannskapet å godkjenne utbyggingsplanene.

Sakens bakgrunn og innhold

Sivil flyrute til og fra Ørland lufthavn har eksistert i lang tid. Allerede i 1971 ble Ørland en del av rutenettet til Widerøe. Fem år senere fikk Ørland kommune aksept fra Forsvaret for oppføring av en sivil terminal på vestsiden av flystasjonen. Terminalen ble offisielt åpnet høsten 1978, men i 1987 la Widerøe ned ruten som Ørland var en del av.

I årene som fulgte, arbeidet styret for Ørland lufthavn med flere ulike alternativ for ruteflyging til og fra Ørland, men uten at forsøkene skapte særlig suksess. I år 2000 startet arbeidet som skulle føre fram til selskapet Air Norway, og våren 2003 ble ruta Ørland – Gardermoen startet med en 18-seters Fairchild fra danske North Flying. Air Norway opererte ruta fram til høsten 2017 da Fly Viking kom på banen med et fly som hadde mye større kapasitet og følgelig mange flere reisende. Med det fulgte også utfordringer knyttet til terminalbyggets kapasitet.

Fly Viking fikk en kort historie ved Ørland lufthavn, men da selskapet ble avviklet valgte skipsreder Ola Olsen, som var deleier i Fly Viking, å satse videre på flyruta Ørland – Oslo gjennom et eget nytt selskap som han kjøpte opp i Sverige – selskapet Air Leap AB. Det er dette selskapet som nå opererer ruta mellom Ørlandet og Gardermoen. Selskapet benytter fly av typen Saab 340, som har en kapasitet på 33 passasjerer.

Krav til sikkerhet ved lufthavner har endret seg radikalt siden terminalen ble bygd på 70-tallet. Det samme gjelder HMS-krav knyttet til arbeidsforholdene for de ansatte. For å håndtere situasjonen da Fly Viking startet sine flyvninger i 2017, ble det valgt en løsning, i et kortsiktig perspektiv, - å utvide det gamle bygget fra 70-tallet med innleide stålcontainere. Dette var også et helt nødvendig tiltak for at security kunne ivaretas ihht lovverket.

Parallelt med at det har vært en sterk økning i antall passasjerer på ruten mellom Ørland og Oslo, legger utbyggingen av flystasjonen også klare føringer for hvordan den sivile

terminalen kan utvikles. Et nytt ytre perimeter rundt flystasjonen er under bygging, og vil føre til at dagens terminalbygg havner på innsiden av perimeteret.

For Ørland kommune som lufthavneier haster det derfor med å få etablert en terminalløsning som tilfredsstillir krav både fra Luftfartstilsynet og fra basen.

Administrasjonens vurdering

Ut fra den beskrevne situasjonen, er det vurdert 3 alternativer til løsning av de utfordringer vi står overfor og som det må finnes en rask løsning på.

Løsningene er basert på en enighet med Forsvarsbygg og Ørland flystasjon om hvordan perimeteret forbi lufthavna skal etableres. Løsningen bygger på et prinsipp om at dagens terminalbygg står der det gjør i dag og at perimeteret bygges inntil, og forbi, bygget på vestsiden (mot veien).

De 3 alternativene som er vurdert er:

- A) Bygging av komplett nytt terminalbygg utenfor (på vestsiden av) det nye perimeteret. Bygget omfatter både innsjekk, venterom etter innsjekk og fasiliteter for de ansatte.
- B) Dagens terminalbygg avvikles og det etableres innsjekk/mottak på Brekstad og innsjekkede passasjerer og bagasje fraktes med buss direkte til/fra flyet.
- C) Det etableres et nytt bygg på vestsiden av nytt perimeter som inneholder innsjekk og fasiliteter for ansatte. Dagens terminalbygg blir et rent venterom.

Alternativene A) og C) forutsetter utvidelse av eksisterende parkeringsplass på vestsiden av fylkesveien forbi terminalen.

Om de ulike alternativene:

alternativ A)

Dette vil være et nytt terminalbygg som skal huse alle de funksjoner som et nytt terminalbygg for lufthavner må inneholde for å kunne operere ihht Luftfartstilsynets kravspesifikasjoner. Det må samtidig tilfredsstillir krav som luftforsvarsbasen stiller. En slik nyinvestering bør ta høyde for at det blir en framtidig utvikling av trafikken over lufthavna slik at et nybygg nå bør dimensjoneres for å håndtere 50 – 70 reisende. Dagens bygg vil bli liggende på innsiden av perimeteret og vil kunne benyttes som lager for både driften av lufthavna og for det operative selskapet.

Administrasjonen vurderer at dette er det beste og foretrukne alternativet lagt til grunn at det da vil kunne etableres et framtidsrettet bygg. Et slikt nytt bygg vil, etter de foreløpige vurderingen som er gjort, trolig være best funksjonelt dersom det bygges i 2 etasjer. Foreløpige beregninger tilsier en kostnad på mellom 12 og 15 millioner for dette alternativet.

alternativ B)

Dette alternativet er lansert med bakgrunn i en idé om å etablere et Metrocenter, - et trafikknutepunkt på Brekstad for reisende med båt, buss, fly og taxi, - en løsning som i Norge vil være ganske unik og trolig vekke oppmerksomhet.

Her vil innsjekk foregå i egnet lokale på Brekstad. Passasjerer og bagasje vil deretter bli sluset inn i et «rent og sikkert» område før transport med buss til lufthavna hvor passasjerene

går direkte fra bussen og inn i det ventende flyet. Bagasjen vil trolig kunne sendes med samme buss som passasjerene.

Den samme operasjonen må til for passasjerer til Ørland, - passasjerene går direkte fra flyet og inn i bussen og transporteres til Metroen på Brekstad.

Alternativet kan bidra til at «reisetiden» forlenges på en måte som oppfattes som unødvendig.

Erfaringene når det gjelder parkeringskapasitet tilsier at det, slik trafikkbildet er i dag, vil være behov for ca 80 – 100 parkeringsplasser. Et slikt antall plasser vil være utfordrende for søndre del av Brekstad inntil det blir bygd parkeringshus.

Alternativet er vurdert å være kostbart, særlig pga busstransporten og kravet til «ren buss», og det vil nok bli krevende, men ikke umulig, å få godkjent både hos Luftfartstilsynet og på flystasjonen.

Inntil et nytt Metrobygg er innflyttingsklart må det leies lokaler på Brekstad for dette alternativet. Slik det vurderes finnes det egnede lokaler som kan ivareta en slik funksjon ledig på Brekstad i dag uten at det er gjort henvendelser til aktuelle utleiere/eiere.

alternativ C)

Dette er et alternativ som innebærer etablering av et nytt bygg som ivaretar innsjekking og fasiliteter for de ansatte, og som vil være en erstatning for de stålcontainerne som i dag benyttes.

Tanken er at passasjerene etter innsjekking går gjennom perimeteret og inn i dagens terminalbygg, - fra «uren» sone utenfor perimeteret og inn i venterommet i «ren» sone.

Omfanget på utbyggingen i dette alternativet vil være mye mindre enn det som ligger i alternativ A), - det vil dermed også ha lavere kostnad.

Løsningen er lagt fram for både Forsvarsbygg og for flybasen og de har gitt klarsignal om dette er en akseptabel løsning for dem.

Valg av alternativ – administrasjonens tilrådning.

Administrasjonen vurderer at alternativ A) er det beste og det ønskede, men vil ikke kunne tilrå det med bakgrunn i økonomi. Alternativet vil bety at det må finansieres opp ca 10 mill kroner i tillegg til allerede bevilgede midler til lufthavnprosjekter. Storparten av disse midlene må enten finansieres med nytt låneopptak eller det må omdisponeres fra prosjekter som allerede er finansiert – eksempelvis omdisponere nødvendig beløp av de 10 mill som er avsatt som kommunens bidrag inn i det nye Metroprosjektet som er under planlegging. Administrasjonen vil ikke tilrå ytterligere låneopptak til dette formålet.

Alternativ B) er et godt og interessant forslag, men det er vanskelig å anbefale det på nåværende tidspunkt da det sannsynligvis vil ta for lang tid å få det etablert ift den framdriften som Forsvarsbygg har for å ferdigstille perimeteret. Alternativet vil i tillegg øke driftskostnadene for lufthavna relativt mye (leie av lokaler + buss), og administrasjonen vil følgelig ikke tilrå dette som et alternativ på nåværende tidspunkt.

Slik situasjonen vurderes i dag vil administrasjonen tilrå alternativ C).

Dette begrunnes med at det er en løsning som er den minst kostnadskrevende og som det vil gå raskest å få etablert. I forslaget til vedtak legges det opp til at det innenfor en økonomisk ramme på kr 6,5 mill skal utarbeides praktiske løsninger bygd på prinsippene som er angitt. Finansiering vil også her være krevende og for å unngå nye låneopptak

foreslås det at det brukes 3 mill kroner fra disposisjonsfondet som pr nå utgjør ca 17 mill kroner.

Grunnlaget for å investere i nytt terminalanlegg på sivil lufthavn

Passasjertallet på lufthavna har gått kraftig opp i den senere tid. I 2018 reiste nesten 20.000 til og fra Ørlandet. I 2019 ventes dette tallet å stige ytterligere, – til nærmere 25.000, og Ørlandet vil derfor sannsynligvis passere Røros i antall reisende i år. I mars ble det satt rekord i antall reisende pr dag, - da reiste 138 til/fra Ørland lufthavn. Økningen skyldes mange forhold, - særlig utbyggingen på flystasjonen er av stor betydning, men også privatreisendes andel av trafikken er økende.

Ørland kommune har fra 2015 en avtale med Samferdselsdepartementet om et tilskudd til driften av lufthavna på kr 2 mill pr år. Med den sterke veksten som har vært i antall reisende, og dermed også behovet for antall ansatte på lufthavna, er dette et alt for lite beløp for å dekke det som er kommunens kostnad med den daglige drift. Etter avtale med Samferdselsdepartementet vil kommunen sende søknad om å få økt dette beløpet slik at alle kommunens netto driftsutgifter dekkes av Staten. Søknaden vil bli behandlet som en del av revidering av statsbudsjettet som legges fram for Stortinget i mai.

Et annet svært viktig element i vurderingen av om kommunen skal investere på den sivile lufthavna er prisnivået som tilbys for reisen til/fra Gardermoen. Dette er forhold som kommunen ikke har noen styring og innflytelse over, men bestemmes av flyselskapet alene. Det er administrasjonens vurdering at prisene ikke bør heves mer da de i dag ligger i grenseland for hva, særlig privatreisende, er villig til å betale ift å ta turen via Værnes. De billettkategoriene som er valgt synes å være ok, men antall seter som tilbys i de billigste klassene burde ha vært større for å sikre en fortsatt vekst for flyruta.