





6

Sammendrag

10

Luftforsvaret

16

Trøndelag
Fylkeskommune

8

Sivil lufthavn

12

Passasjervekst

17

Sivil terminal

9

Kampflybase

14

Tilskudd

20

Næringslivet
i Fosen

Hallo Fosen Hallo Norge Hallo verden

Verden kom et steg nærmere med direkte flyrute fra Fosen til Oslo. Og det aller beste er at Fosen ble lettere tilgjengelig for Norge og resten av verden.

Jeg jobber med regional utvikling i Fosenregionen, og det er stadig aktuelt og samhandle med nasjonale aktører. Å få besøk til Fosen er langt mer aktuelt og mye lettere nå som det kan gjøres på et dagsbesøk, og innenfor rimelig arbeidstid. Nærings- og arbeidsliv har utstrakt nytte av å kunne reise til østlandsområdet på dagsturer, og like enkelt kunne invitere til besøk i regionen hvor ressursene er og verdiene skapes. Med Åfjord som arbeidssted, Rissa som bosted og tidvis pendlende til Oslo for å skjøtte vervet som tillitsvalgt i Gjensidigestiftelsen, er det skjønt å kunne fly direkte fra Fosen.

Det utgjør et stort potensial for reiselivsbedriftene på Fosen at østlendingene kan fly direkte til vår fantastiske halvøy. Enten det er for å gå i fjellet, jakte rype, smake sild og lokalproduserte oster, eller drikke økologisk øl. Om det er for å fiske krabbe, plukke blåskjell og sjøsnegl, eller kanskje det rett og slett handler om å besøke bestemor med nystekte vafles?

Det kulturelle tilbudet fikk en ekstra dimensjon for oss Fosninger etter at vi kunne slenge bilen på åkeren på Brekstad, hoppe på flyet, og få med oss en konsert eller forestilling i hovedstaden. Fosenbesteforeldrene med barnebarn i Osloområdet kan nå stille opp som barnevakt på kort varsel, eller dra for å se håndballkampen til sine unge håpefulle.

Flyruta mellom Ørland og Oslo bringer verden nærmere oss Fosninger. Bra for Fosen, bra for vekst og utvikling i Trøndelag, bra for Oslo!

Fly med Air Leap fra Oslo til Fosen!

”Det utgjør et stort potensial for reiselivsbedriftene på Fosen at østlendingene kan fly direkte til vår fantastiske halvøy.”

**Torun Skjervø
Bakken**

Utviklingsleder
Fosen Regionråd

Nasjonal, regional og lokal

Flyruten Ørland - Oslo er vital for den økonomiske utviklingen i Fosen-regionen. Næringsliv, det offentlige, reiselivet, Forsvaret og andre har behov for lettvinntilgang til og fra Østlandsområdet. Kunder, leverandører, offentlige etater og internasjonale destinasjoner via Oslo lufthavn Gardermoen er viktig også for folk på Fosen-halvøya. Uten flyruten forblir Fosen-kommunene utkantkommuner. Utkantkommuner konkurrerer ikke på lik linje med mer sentralt beliggende aktører.

Ørland flystasjon er avhengig av å kunne rekruttere høyt kvalifisert personell for å kunne drifte den høyteknologiske arbeidsplassen. Direkteforbindelse mellom Norges kampflybase og Norges hovedflyplass er en nødvendighet.

Blå sektor er allerede enorm i Fosen. Bare i nye Ørland kommune omsettes det for nesten 6 milliarder kroner i året. Potensialet er så mye større.

Tilgang til Norge og verden er en nødvendighet for vekst også i denne næringen.

Europas største landbaserte vindkraftutbygging ligger i Fosen-regionen og skal forsyne kunder i inn- og utland med fornybar energi. God kommunikasjon er essensielt for kompetansearbeidsplasser og relatert næringsutvikling i forbindelse med vindkraftanleggene.

Reiselivssektoren er voksende og er et fokusområde for Fosen. Regionen har unike kvaliteter i nasjonal og internasjonal sammenheng, knyttet til historie, kultur og natur. Ørland Kysthotell, Stokkøya Sjøsenter og Hovde Gård er eksempler på aktører som alle har vist hva som er mulig i Fosen. Østlandsmarkedet og direktefly fra Norges største internasjonale flyplass er en game changer for reiselivet i Fosen.

”Etter at et forbedret tilbud kom på plass sent i 2017 har passasjertallet blitt femdoblet.”

Det økte passasjertallet har ført til langt større utgifter enn hva tilfellet var med tidligere flytilbud. Dagens avtale mellom Samferdselsdepartementet og Ørland kommune var basert på langt mer beskjedne passasjertall enn det vi ser i dag. Avtalen kan ikke endres i avtaleperioden.



Fosen-flyet støtter opp om nasjonale oppgaver og er viktig for nasjonal, regional og lokal verdiskaping. Uten tilleggsbevilgning som dekker de faktiske kostnader for Ørland lufthavn (OLA) er det reell fare for at tilbudet forsvinner.

Ørland lufthavn

Vår reise



Nextmove



widerøe

AIR Leap

Ørland kommune eier og driver Ørland lufthavn. I perioden 1971-1987 var Ørland en del av rutenettet til Widerøe. Fra 2003 til 2017 opererte Air Norway flyrute mellom Ørland og Oslo. Air Norway var et samarbeid med det danske selskapet North Flying som leide ut fly og mannskap. Dette selskapet la ned sin virksomhet da FlyViking AS startet opp med større fly og økt frekvens på Osloruta. Etter at FlyViking måtte gi opp forsøket på å etablere seg som flyselskap ble kun én av rutene

videreført: Ørland-Oslo. Flyselskapet NextMove opererte denne ruta. Dette selskapet ble etter hvert en del av AirLeap etter at Olsengruppen overvirket det svenske selskapet NextJet.

Lufthavna opplevde en sterk vekst i passasjertrafikken etter at større fly ble satt inn og flere avganger førte til et forbedret rutetilbud. Passasjerantallet har økt 5-gangen over siste året som Air Norway fløy 19-seteren Fairchild Metroliner fram til i dag hvor Air Leap flyr 34-seteren Saab 340.

Lufthavna drives nøysomt i et eldre terminalbygg. I dag har lufthavnen hele 28 avganger/ankomster i uken. Personellet på lufthavna er ansatt i Ørland kommune og er en del av kommunens driftsorganisasjon. Personellet som bemanner security-kontrollen er utdannet gjennom Securitas som vektere og flyplasskontrollører. Lufthavnbetjenter bemanner innsjekk og handling av fly og bagasje.

Ørland flystasjon

Ørland flystasjon er base for Norges nye kampfly, og er en base i utvikling.

Ut fra Ørland flystasjon opererer F-35 kampfly, Sea King redningshelikopter og NATO sine strategiske overvåkingsfly, E-3A AWACS.

Ved utgangen av 2019 vil F-35 oppnå initiell operativ kapasitet, og gradvis overta de operative oppgaver dagens F-16 har. Det ankommer seks nye F-35 hvert år til Ørland flystasjon frem til 2025. Da vil F-35 ha full operativ kapasitet.

132 luftving består i tillegg av Luftvernartilleribataljonen med NASAMS II missilsystem og består av to luftvernstridsgrupper. Baseforsvarsskvadron har to baseforsvarsstridsgrupper.

I tillegg er Luftforsvarsbase Bodø underlagt 132 luftving, og operer F-16-jagerfly ut 2021.

330 skvadron avdeling Ørland opererer Sea King redningshelikopter dag og natt i krevende værforhold. Ørland er forventet å få tilført nye redningshelikoptre AW 101 mot slutten av 2020.

Luftverntaktisk skole og Baseforsvarstaktisk skole er lokalisert på Ørland. Rekrutter fra hver kontingent blir sendt til Ørland på vakthold- og sikringskurs, og til utdanning som brannvernssoldater.

Nato har etablert en framskutt lokasjon for sine AWACS overvåkingsfly, og har derfor et solid fotavtrykk på Ørland. I tillegg er Forsvarets logistikkorganisasjons Regional logistikkkommando Midt-Norge på Ørland.

I tillegg til høy nasjonal aktivitet, har flystasjonen tidligere vært vertskap for store internasjonale øvelser. De største taktiske luftøvelsene i NATO har foregått på Ørland i en årrekke med deltakelse fra opptil hundre fly og helikopter. Denne aktiviteten er tonet ned under utviklingen av kampflybasen, men kan fort bli aktualisert da tilgangen til luftrom fremdeles er en knapphetsfaktor i mer sentrale deler av Europa.



”Flytilbudet vil være av avgjørende betydning”

Ørland flystasjon er Luftforsvarets største kraftsamlingsområde, og vil når ferdig utbygd bestå av nærmere 1500 tjenestegjørende, inkludert vernepliktige.

Arbeidstakere med sine familier, og vernepliktige, har behov for at det er tilrettelagt for effektiv avvikling av reiser til og fra regionen. Videre vil Forsvarets nye militære ordning innebære hyppigere bytte av stilling og tjenestested for offiserer. I denne sammenheng er det vesentlig at det er godt tilrettelagt for pendling.

Dette både for å sikre tilførsel av kritisk kompetanse til Ørland, men også legge til rette for at det skal være mulig å bosette seg her og effektivt kunne pendle til andre regioner i Norge for arbeid.

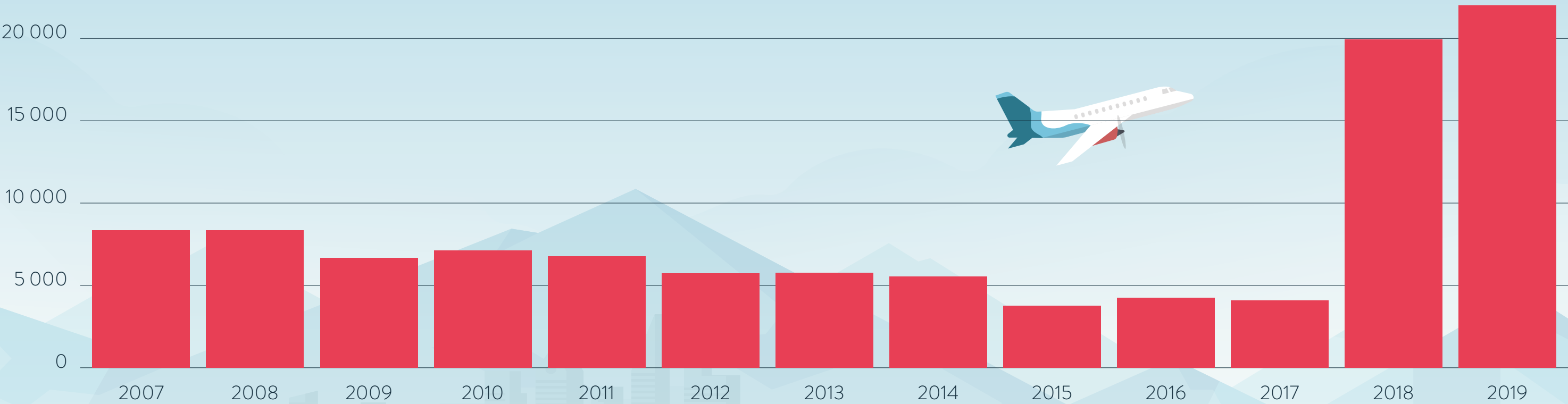
I denne sammenheng vil flytilbudet være av avgjørende betydning!

Øivind Gunnerud

Oberst
Sjef 132 luftving
Ørland flystasjon



PASSASJERVEKST = ØKTE DRIFTSKOSTNADER



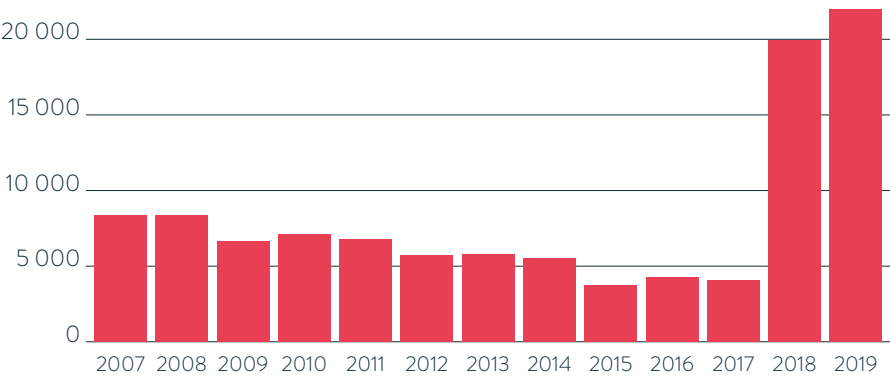
Staten har i utgangspunktet ikke ansvar for drift av lufthavner den ikke eier selv. Men siden noen av disse lufthavnene er nødvendige for å sikre et tilfredsstillende regionalt transporttilbud, kan Samferdselsdepartementet gi tilskudd til drift av ikke-statlige lufthavner.

Det ble 18.03.15 signert avtale mellom Ørland kommune og Samferdselsdepartementet om kompensasjon av kostander til drift av Ørland lufthavn gjennom dette programmet. Ørland kommune påtok seg driften mot en kompensasjon begrenset oppad til kr 3 millioner. På grunn av effektiv drift og et relativt begrenset antall flyvninger var man i stand til å drifte for et noe mindre beløp; 2 millioner.

Etter at et forbedret flytilbud kom i stand på høsten 2017 har kostandene med drift av Ørland lufthavn mer enn fordoblet seg. Den opprinnelige avtalen var basert på et meget begrenset rutetilbud og langt færre passasjerer enn det lufthavnen opplever i dag.

2019 BUDSJETT ØRLAND LUFTHAVN	
Sum direkte kostnader	5.270.000
Sum husleie og administrative kostnader	1.525.000
Sum utgifter	6.795.000
Sum landingsavgifter	1.700.000
Overskudd og mindre inv.	225.000
Behov for støtte	5.320.000
Mottar i dag	2.172.746
Nødvendig tilleggsbevilgning	3.147.254

Passasjertall per Avinor



2019-tall er prognose basert på faktiske tall t.o.m. august og 2018-tall for september til t.o.m. desember.

Kilde: <https://avinor.no/konsern/om-oss/trafikkstatistikk/arkiv>

Det er ønskelig at det gjøres en tilleggsbevilgning i statsbudsjettet for 2020 slik at tilskuddet reflekterer hva det koster å drifte Ørland lufthavn. Ørland lufthavn tilfredsstiller alle ovenstående kriterier hvis tilleggsbevilgning gis.

Hvis tilleggsbevilgning ikke gis blir det vanskelig for Ørland kommune å fortsette drift av lufthavna.

KRITERIENE FOR TILSKUDD ER:

- Lufthavnen må ha rute- og/ eller chartertrafikk med minst én daglig avgang fem dager i uka (eller tilsv. per mnd.)
- Driftsbudsjett må være i balanse etter offentlig støtte og eventuelt bidrag fra eiere.
- Tilskudd fra staten må være avgjørende for driften av lufthavnen.
- Lufthavnen må ha en viss regional betydning.
- Passasjerer må ha minst en times reisevei til en statlig lufthavn eller til en annen ikke-statlig lufthavn uten tilskudd.



”Trøndelag trenger et godt flytilbud på Ørlandet”

En større region trenger effektive transportsystemer. Fly er det mest tidseffektive tilbudet på lengre strekninger i dag. Store klimagass-utslipp, krevende arealbehov og høye kostnader er begrensende for utviklingen av luftfarten i dag. Men innen få år vil utslippsfrie elektriske fly, med vertikal takeoff kunne endre dette. Norsk industri deltar i denne utviklingen. Utslippsfrie fly, kanskje fylt med trøndersk teknologi, vil kunne spille en langt viktigere rolle for det regionale mobilitetstilbudet i fremtiden. Forutsetningen er at vi

evner å ta vare på og utvikle dagens tilbud, inntil fremtidens løsninger blir tilgjengelig. Da trenger Trøndelag et godt flytilbud på Ørlandet, som kompletterer det regionale flytilbudet i fylket

Erlend Solem

Fylkesdirektør for samferdsel
Trøndelag Fylkeskommune



Ny sivil flyterminal må bygges

Krav til sikkerhet ved lufthavner har endret seg radikalt siden den eksisterende flyterminalen 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, valgte man en kortsiktig løsning: å utvide det gamle bygget fra 70-tallet med innleide stålcontainere. Dette var helt nødvendig tiltak for at sikkerhet og sikkerhetsklarering skulle kunne ivaretas ihht lovverket.

Passasjertallet har femdoblet seg siden 2017 og potensialet for videre vekst er stort. Før eller siden ville man kommet i den situasjonen at et større terminalbygg hadde blitt en nødvendighet. Men det som er mest prekært er at Luftforsvaret legger klare føringer for hvordan den sivile terminalen kan utvikles. Et nytt ytre perimeter rundt flystasjonen er under bygging - et perimeter som vil føre til at dagens terminalbygg havner på «innsiden av gjerdet». Dette er ingen ønsket situasjon for Luftforsvaret. Ørland kommune som lufthavneier har derfor sammen med

Forsvarsbygg og 132 luftving blitt enige om en løsning som dekker den økte trafikken og som tilfredsstiller lufthavnsikkerhet og kampflybasens sikkerhetsforanstaltninger.

Det er estimert at den nye terminalen vil koste rundt kr 13 millioner eks.mva. Det å bygge en ny flyterminal er på ingen måte noe kommunen har råd til. Man har havnet i en situasjon hvor terminalen må og skal flyttes. Statens representanter har så langt ikke gått med på å bidra til å betale utgiftene i forbindelse med den tvungne flyttingen.

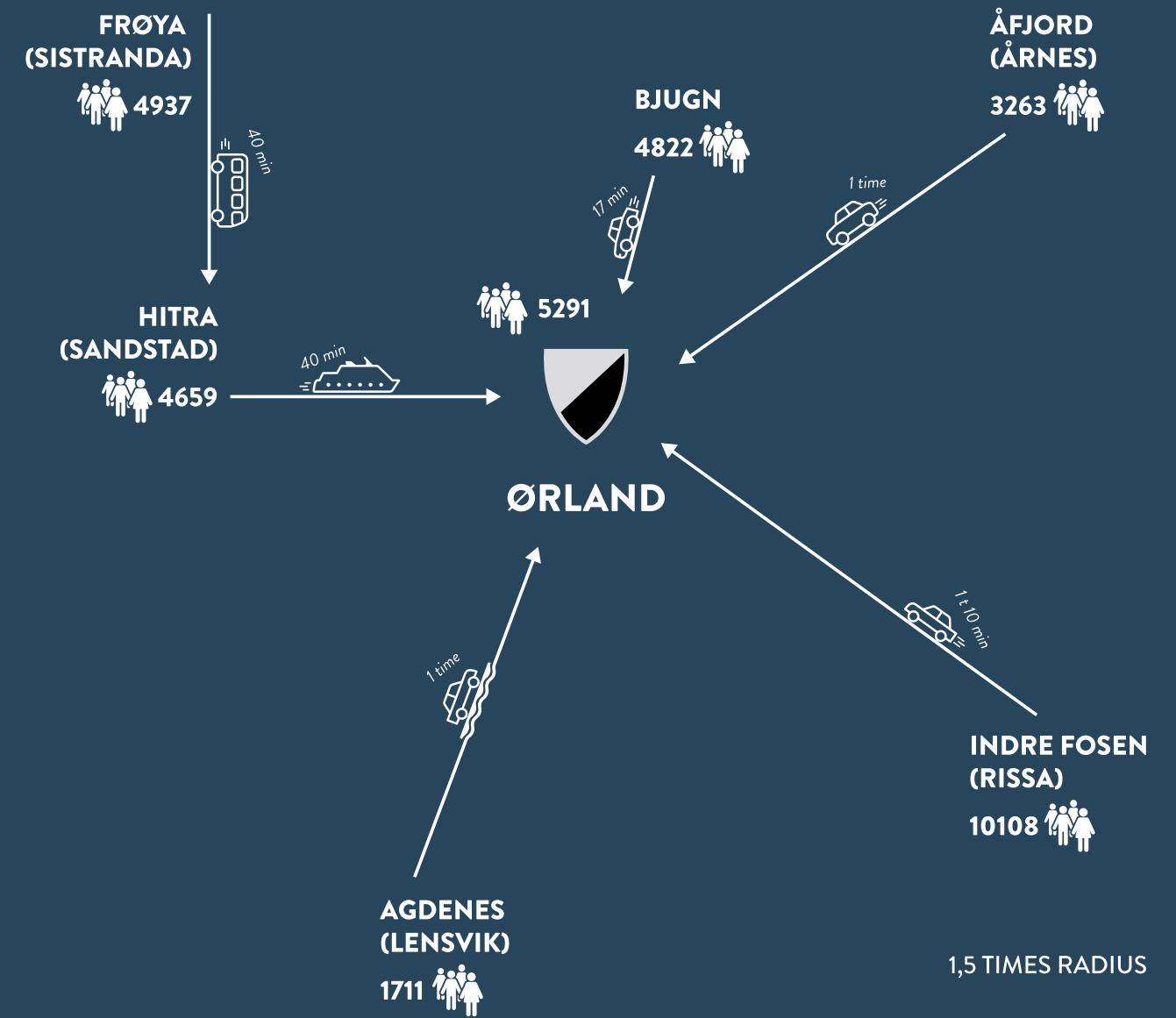
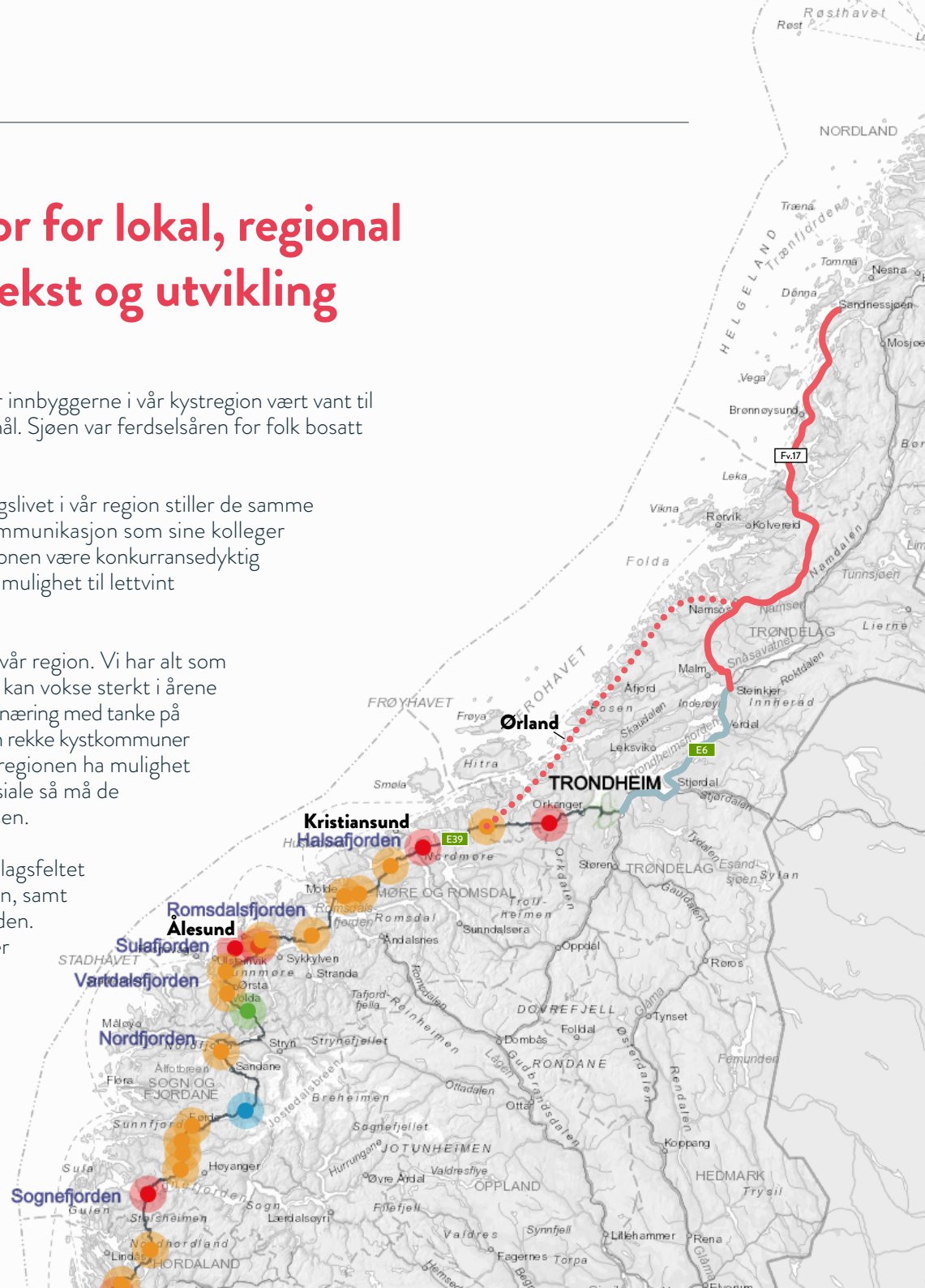
En katalysator for lokal, regional og nasjonal vekst og utvikling

I et historisk perspektiv så har innbyggerne i vår kystregion vært vant til at reise tar tid. Uansett reisemål. Sjøen var ferdselsåren for folk bosatt ved kyst og fjord.

Sånn er det ikke i dag. Næringslivet i vår region stiller de samme ønsker og krav til effektiv kommunikasjon som sine kolleger andre steder. Skal Fosen-regionen være konkurransedyktig så må også vårt næringsliv ha mulighet til lett og rask tilgang til Østlandsmarkedet.

Reiselivsnæringen er i vekst i vår region. Vi har alt som skal til for at denne næringen kan vokse sterkt i årene som kommer, og bli en viktig næring med tanke på sysselsetting og økonomi for en rekke kystkommuner i Trøndelag. Men skal Fosen-regionen ha mulighet til å utvikle sitt reiselivspotensiale så må de reisende ha lett tilgang til Fosen.

Ørland lufthavn gir alle i nedslagsfeltet effektiv tilgang til hovedstaden, samt videre flyforbindelser ut i verden. Ørland lufthavn representerer viktig infrastruktur for Fosen og kystregionen i Trøndelag. Dette gjelder både for innbyggere, næringsliv og et voksende antall turister.



HAVBRUK

MOWI er Norges største oppdretts-selskap med over 1600 ansatte i Norge; rundt 90 av disse ved Valsneset i Fosen. MOWI dekker hele verdikjeden fra fôrproduksjon til stamfisk, rogn, matfisk, foredling og distribusjon til salg. Mesteparten av produksjonen eksporteres til Europa, USA og Asia. Fiskefôr-anlegget på Valsneset har en kapasitet på 350.000 tonn og er et av Norges største anlegg av sitt slag. Samlet omsetning i blå sektor i nye Ørland var på over fire milliarder kroner (2017) hvor MOWI var største bidragsyter.

For å lykkes med å ta ut det enorme potensialet for Fosen må infrastrukturen være på plass. MOWI, som næringen ellers i Fosen, er avhengig av et godt passasjertilbud slik at leverandører, kunder og andre skal kunne besøke uten å måtte bruke mye tid på selve reisen. Det er viktig for MOWI å ha kort tilgang til marked og andre ressurser.

MOWI®

Claes Jonermark

Operations Director Europe, Feed Division Mowi Group

REISELIV



Alt ligger til rette for at Ørland og resten av Fosen skal kunne utvikle seg til å bli en attraktiv reiselivsregion. Det er særlig tre forhold som bidrar til destinasjonsvekst: godt utviklede overnattingslokasjoner, tilgang til kvalitetsopplevelser og gode transportmuligheter; spesielt et godt rutefly-tilbud. Stokkøya Sjøsenter, Ørland Kysthotell, Austrått og Hovde Gård er gode eksempler på høykvalitetsopplevelser som allerede finnes. Potensialet er stort og tilbudet øker stadig.

Tanja Holmen

Reiselivsdirektør
Visit Trondheim

FORSVAR

Ørland flystasjon er hovedbasen for våre nye F-35 kampfly. F-35 utgjør spydspissen i det norske forsvar. For å oppnå en vellykket implementering er man avhengig av å sikre

god rekruttering av faglig høy kompetanse til basen. Både fly og støtteavdelinger skal driftes ut fra Ørland de neste 40 – 50 årene.

I dette perspektivet er det påkrevd at både staten, fylket og kommuner tilrettelegger for gode betingelser for å utvikle samfunnet rundt basen. Det innebærer å opprettholde og videreutvikle god infrastruktur på alle typer kommunikasjonslinjer.

En vesentlig faktor for bo- og bli-lyst er jobbmuligheter for medflyttere. All utvikling av kompetansearbeidsplasser i lokalt og regionalt næringsliv er derfor også av det gode for Forsvaret. Derfor opprettholdes en tett kontakt med sentrale aktører innen forsvarsindustrien, bl.a. gjennom forsvarsklyngen MIDSEC (Mid-Norway Defence and Security Cluster)



Erling Eriksen

Forsvarskoordinator
Fosen Innovasjon

ENERGI



Europas største landbaserte vindkraftutbygging bygges på Fosen. 16 milliarder investeres i vindparker og sentralnett for å forsyne Norge med fornybar energi

Betydelig regional potensiale i nye kompetansearbeidsplasser knyttet til fornybarsektor og vedlikehold. Fornybarsenteret (www.fornybar-senteret.no) i Åfjord har som mål å bli en katalysator innen bærekraftige utviklingsprosjekt og et videreutdanningssenter innen fornybar sektor.

Rolf Øia

Daglig Leder
Åfjord Utvikling

LANDBRUK



Landbruk, havbruk og fiskeri går sammen for å skape ei ny framtid. Med råvarer, kunnskap og teknologi bygger Fosen blågrønn sirkulærøkonomi.

Det jobbes konkret med planer om økt verdiskaping gjennom et blå-grønt samarbeid hvor norske grønnsaker i kombinasjon med fisk blir ingredienser i konsumentprodukt for eksport. Regionen har sterkt fokus på landbruksrelatert virksomhet som agroturisme samt jakt- og opplevelsesnæringer (fisketurisme, birdwatching mm)

Flyruta Ørland – Oslo gir lett vint markedstilgang og er en viktig brikke i det å utvikle landbruket og landbruksrelatert virksomhet i Fosen.

Inger Murvold Knutsen

Austrått Agroturisme

FISKERI

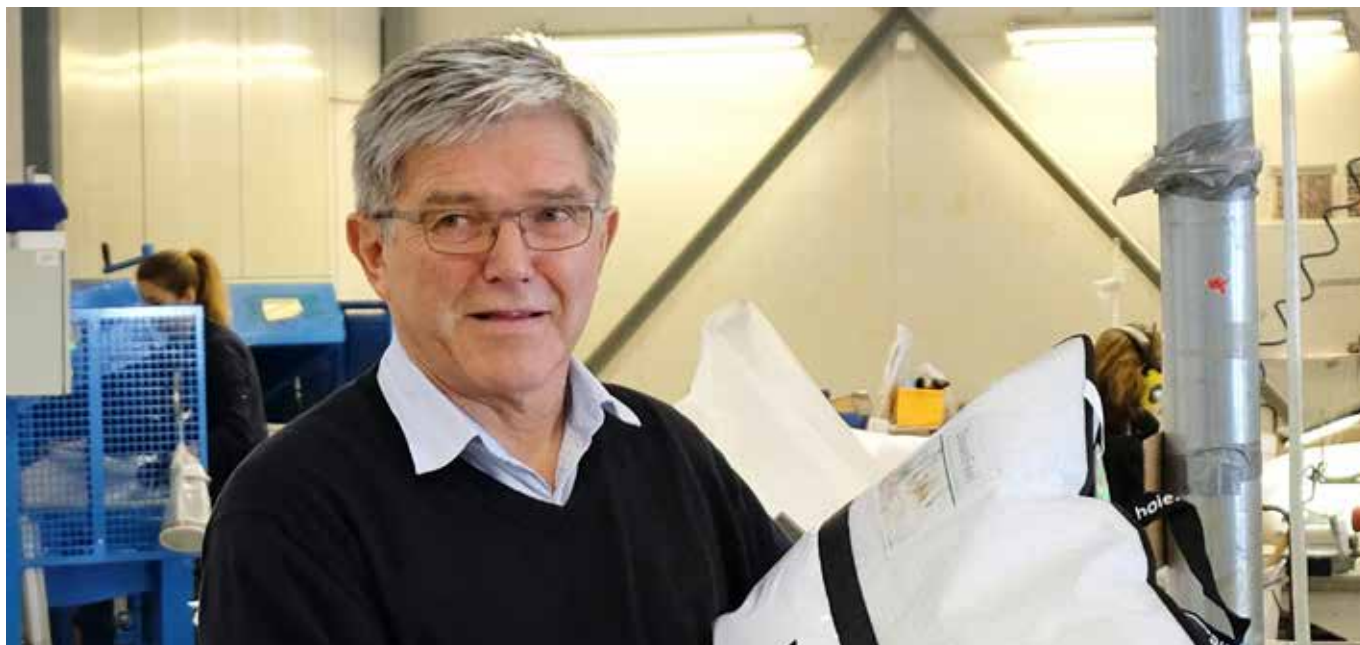
Trøndelag og Ørland er i dag gjennom selskapet Grøntvedt Pelagic AS verdens største produsent av tønnemarinert sild. Markedsandel i Scandinavia er på hele 70 % og sterkt voksende i EU.

I tråd med det nasjonale mål om og videreutvikle blå sektor innen større videreforedling ligger forholdene til rette på Ørland. Kommunikasjon for å nå raskt ut i verden er en av de mest sentrale faktorer i og nå målet om å gjøre Trøndelag og Ørland til vekstsenter innen foredling i årene som kommer.



Bjørnar Grøntvedt

Administrerende Direktør
Grøntvedt Pelagic



INDUSTRI

Dynefabrikken Mascot fikk sin start på Fosen i 1987 og hadde ved oppstart 5 ansatte. Bedriften har siden vokst kraftig både ved organisk vekst og ved erverv av merkevarene Høie sengetøy og Berger ullpledd. Vi produserer tusenvis av dyner og puter hver dag. I dag har bedriften 120 ansatte og er kjent som Mascot Høie AS. Mange av våre skandinaviske konkurrenter har måttet stenge portene, mens vi gjennom automatisering og rasjonalisering har vært i stand

til å konkurrere med innenlands produksjon og utenlandsk import.

Vi har til tross av vår lokalisering, langt fra det største forbrukermarkedet i Norge, vært i stand til å forbli konkurransedyktig. Vi og andre industribedrifter i Fosen har ekstra utfordringer og merkostnader med at vår tilgang til Østlandsområdet er ressurskrevende både i tid og penger. Uten Ørland - Oslo flyruta må vi ved konferanser,

møter, befaringer, salgspresentasjoner og annet påberegne overnatting. Tilgang til Osloområdet er viktig for alle bedrifter som server et stort marked. Et flyrutetilbud fra og til Gardermoen er viktig for utvikling og konkurransedyktighet for Mascot Høie konsernet og andre industribedrifter i Fosen.

Morten Berg
Gründer/styreleder
Mascot Høie AS

*Fosen-flyet er nødvendig
for vekst og utvikling på
Fosen-halvøya.*



orlandlufthavn.no