

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Kommunestyret	

ØRLAND LUFTHAVN OG FLYRUTA ØRLAND - GARDERMOEN

Kommunedirektørens innstilling

Kommunestyret tar saken til orientering.

Sakens bakgrunn og innhold

Det ble i Utvalg for strategi og drift 06.05.21 uttrykt ønske om en orienteringssak for kommunestyret vedrørende flyruta og lufthavna.

Administrasjonens vurdering

ØRLAND LUFTHAVN

I 1977 inngikk Ørland kommune en avtale med Samferdselsdepartementet og Ørland flystasjon som gir kommunen rett til å bygge og drifte en flyterminal på forvarets eiendom. Lufthavna, ble drevet nøysomt i et eldre terminalbygg fra 1978 fram til FlyViking i 2017 kom på banen. For å håndtere de økte passasjertallene som dette medførte ble terminalen utvidet ved innleie av to containerbrakker.

Flytting av terminal

I Stortingsproposisjon 1 S (2016-17) for budsjettåret 2017 gis det føringer om den overordnede tilnærming til den helhetlige beskyttelse og sikring av Ørland flystasjon. Her beskrives det ytre perimeter som et dobbelt gjerde rundt hele basen, med et felt for deteksjon i tillegg til en inspeksjonsvei mellom gjerde og terrengvoll på innsiden. Ørlands sivile terminal lå innenfor dette perimeteret og kommunen, som terminalens eier, ble tvunget til å se på alternativer. Etter forhandlinger ble det avtalt at lufthavna skulle kunne få satt opp et nytt terminalbygg utenfor ytre gjerde og at eksisterende terminalbygg havner innenfor indre gjerde. Det nye terminalbygget håndterer innsjekk samt passasjer- og bagasjekontroll for avgang og for utlevering av bagasje for ankomst. Det gamle terminalbygget er avgangshall for innsjekkede passasjerer.

Kommunen finansierte selv bygging av ny terminal, oppgradering av eksisterende terminal samt erverv av eiendom og etablering av parkeringsplass vest for fylkesveien. Ørland kommune sendte en anmodning om støtte til dekning av deler av kostnadene til Forsvarsdepartementet

09.06.20 og svar ble mottatt 18.11.20. Her får kommunen verdier for kr 3,3 millioner for grunnerverv og etablering av ny parkeringsplass, men ikke kr 9,8 millioner som kommunen hadde kalkulert var ekstrakostnadene med å måtte gjøre om på passasjermottaket ved å bygge ny terminal. Nytt brev har blitt sendt til Forsvarsdepartementet for å forsøke å høyne støttebeløpet.

Den nye terminalen har vært i drift ca. ett år og fungerer som planlagt. Forsvarsbygg har per i dag ikke ferdigstilt gjerde og voll i området rundt terminalen, men dette forventes avsluttet i løpet av sommeren.

Ikke-statlige lufthavner

Ørland kommune har i alle år drevet lufthavna fra kommunale budsjett. Dette endret seg da Ørland 01.03.15 inngikk avtale med Samferdselsdepartementet gjennom tilskuddsordningen for «ikke-statlige lufthavner» som ble etablert for tilskudd til drift for lufthavnene Stord, Notodden og Ørland. Ørland fikk opprinnelig et årlig tilskudd på kr 3 millioner for drift av lufthavn, men pga. effektiv drift var man i stand til å drifte for et mindre beløp; kr 2 millioner. Men etter at et forbedret rutetilbud kom på plass høsten 2017 ble kostnadene høyere. Ørland kommune bad derfor 26.06.19 om økt støtte til lufthavna. Administrasjonen hadde kommet fram til at det totale behovet for støtte var på kr 5,32 millioner. I brev av 05.06.20 fra Samferdselsdepartementet mottar kommunen kr 3,281 millioner ekstrabevilgning.

Det nevnes at Ørland kommune 17.04.20 også redegjorde for estimert inntektstap i forbindelse med Covid-19 epidemien. Ørland lufthavn var i utgangspunktet ikke omfattet av den generelle ordningen for støtte til lufthavner fordi lufthavna ikke er skilt ut som AS eller KF og er derfor ikke et foretak (som var et krav i ordningen). Ørland lufthavn har ikke mottatt støtte for Covid-19 relatert inntektstap.

Etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet i brev av 12.04.19 gjorde Fylkesutvalget i Trøndelag 28.05.19 et vedtak om å overta ansvaret for tilskudd til Ørland lufthavn fra 2021. Fylkesutvalget gjorde 22.12.20 vedtak om å inngå avtale med Ørland kommune om tilskudd til drift av Ørland lufthavn. Avtalen hadde nær likelydende vilkår som avtalen kommunen hadde med Samferdselsdepartementet og er gyldig ut kalenderåret 2024. Det antas at Ørland fortsatt får hele beløpet i Grønt hefte. Avtalebeløpene fra 2020 og er på kr 5.521 mill. For 2021 antas at vi får prisjustering iht kommunal deflator (fra Grønt hefte).

Daglig drift

Lufthavnen ledes av en lufthavnsjef som har 12 ansatte. Disse har oppgaver som innsjekk, bagasjekontroll, passasjerkontroll, stuing av bagasje, utlevering av bagasje og handling av fly. Hovedansvaret for lufthavndrifta ligger på sjef luftving. Kontrollmyndighet er Luftfartstilsynet. En passasjer som sjekker inn i Ørland lufthavn er også sikkerhetsklarert for videre reise. Ansvaret for god passasjer og bagasjekontroll ligger derfor hos Ørland lufthavn som har akkurat samme sikkerhetsregime å forholde seg til som større flyplasser.

Ved hver avgang har lufthavna følgende bemanning:

- 1 Innsjekk
- 1 Portal (metalldetektor) + Væske-skanner og teststasjon for eksplosiver på passasjerer
- 1 Røntgen (skanning av håndbagasje og innsjekket bagasje)

- 1 stuer (bagasje og flyhandler)
- 1 CP (overvåking av parkeringsplass for fly.)

FLYRUTA

I perioden 1971-1987 var Ørland lufthavn en del av rutenettet til Widerøe. Fra 2003 til 2017 opererte Air Norway flyrute mellom Ørland og Oslo. Air Norway la ned sin drift i 2017 da Fly Viking AS startet opp med større fly og økt frekvens. Fly Viking måtte etter kort periode legge ned, men rutetilbudet fra Ørland ble opprettholdt av NextMove. Dette selskapet ble etter hvert en del av AirLeap etter at Olsengruppen ervervet det svenske selskapet NextJet. AirLeap hadde i 2019, og i begynnelsen av 2020, to avganger og to ankomster per dag til og fra Oslo (søn - tir) samt tre til og tre fra onsdag til fredag. Selskapet tilbød morgen og ettermiddagsavganger som fungerte bra for forretningsreisende.

Også i 2019 utlyste FLO (Forsvarets Logistikkorganisasjon) et anbud om transport av militært og sivilt forsvarsansatte (inkl. vernepliktige) mellom Ørland og Oslo. Tilbudet fra AirLeap vant og avtale med FLO ble undertegnet. Denne ble gyldig fra og med mars 2020; en noe uheldig timing.

Etter endel kansellerte avganger pga. mangel på passasjerer i tiden etter at smittevernstiltak ble kunngjort fikk flyselskapet et OK fra FLO om å avvike ovennevnte avtale ved å fly via Røros slik at de kunne opprettholde et tilbud under Covid-19 pandemien. En 50-seter (ruta opereres normalt med en 32-seter) ble satt inn på ruta. På senhøsten 2020 ble det klart at dette ikke var økonomisk holdbart for flyselskapet. Ved å legge til en ikke-FOT flyplass i ruta halverte Samferdselsdepartementet den avtalefestede støtten flyselskapet mottar for å operere Røros- Oslo ruten. Teoriene er at Oslo – Ørland skal driftes på kommersiell basis (selv under en pandemi).

1. desember 2020 reduserte derfor flyselskapet antall avganger og var kun i stand til å tilby avganger som ikke kan karakteriseres som attraktive; de gunstige morgenavgangene og ettermiddagsreturen forsvant.

En representant fra AirLeap signaliserer, under forutsetning om at Covid-19 situasjon er noenlunde normalisert, at flyselskapet til høsten (sept.) muligens vil være i stand til å tilby morgen- og ettermiddagsavganger som tidligere.

FOT-ruter

FOT-rutene, også kjent som kortbanenettet, er et tilskudd Samferdselsdepartementet gir til regionale flyruter på en rekke strekninger i Norge, der markedet alene ikke sikrer tilfredsstillende transportstandard. Tilskuddet gis i form av at Samferdselsdepartementet pålegger forpliktelser til offentlige tjenesteytelser (FOT) og kjøper flyrutetjenester etter anbudskonkurranse. Ørland har via fylket forsøkt å få innlemmet Ørland-Oslo i opplegget i flere anbudsrunder -- sist i 2018 for anbudsrunden 2020-2024.

I sak 05.06.18 stiller Fylkesutvalget i Trøndelag fylkeskomme seg positivt til at Trøndelag fylkeskommune skal overta ansvaret for sikring av regionalt flyrutetilbud på kortbaneflyplasser

i Trøndelag. I samme vedtak ber Fylkesutvalget om at Samferdselsdepartementet integrerer flytilbudet Oslo og Ørland i dagens FOT-ruter.

Trøndelag fylkeskommune jobber nå med anbudspakke Nord-Norge hvor Namdal er en del for perioden som starter i 2022. Anbudspakke Sør-Norge hvor Røros er del utlyses i 2022 for perioden som starter i 2024. Ørland er per i dag ikke del av FOT-rutene.

Widerøe

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget behandlet i januar Representantforslag om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 (dokument 8:58). Ørland kommune leverte et innspill til komiteen 11.01.21 hvor vi argumenterte for og bad om at flyruten Oslo-Ørland ble ivaretatt i kriseplanen. Transportkomiteen foreslo at Stortinget vedtar følgende arbeidsordre til regjeringen: «Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo-Stord t/r og Oslo-Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.» Dette ble også gjort av Stortinget 09.02.21 i vedtak 590.

Samferdselsdepartementet lyste 01.03.21 ut konkurranse om for én måneds flyvning Ørland-Oslo med to måneders opsjon. Tilbudsfrist var 09.03.21 og Widerøe vant anbudet. Et spørsmål har blitt spurt om Ørland satte som krav at vinner av anbudet skulle inneha en interline avtale med andre flyselskap. En interlineavtale muliggjør gjennomgående billetter hvor passasjerer kan booke seg selv og bagasje fra Ørland til endelig destinasjon uten å på nytt å måtte sjekke inn på Gardermoen. Hverken lufthavnledelsen eller administrasjonen ble bedt om å gi innspill i forkant av anbudskonkurransen. Det ble holdt uformelle samtaler med FLO hvor saken ble diskutert. Det legges ikke skjul på at muligheten av en slik avtale har vært nevnt som ønskelig både til FLO og AirLeap, men man har aldri vært i posisjon til å kunne kreve dette.

Widerøes korte fartstid på ruten i april kan ikke karakteriseres som en ubetinget suksess.

Rutetidene ble lagt på nesten samme tidspunkt som AirLeaps avganger. Eneste forskjellen er at AirLeap hadde en avtale med FLO om transport av militært personell; noe Widerøe ikke hadde. Så vi hadde en situasjon, under en pandemi, hvor to flyselskap med tilnærmet like rutetider, opererte samme rute; hvorav anbudsvinneren ikke kunne transportere passasjerer fra den største kundegruppen av mangel på avtale. At dette ble løsningen på Stortingets arbeidsordre til regjeringen er for mange ubegripelig. Man kan også spørre seg om 1 måned pluss 2 måneders opsjon i utgangspunktet var tilstrekkelig for å svare ut oppdraget.