

Notodden Lufthavn

Regional lufthavn i Kongsbergregionen



Innhold:

- 1.** Sammendrag
- 2.** Innledning
- 3.** Metode
- 4.** Lufthavnens betydning og potensial for næringslivet i Telemark og Buskerud
- 5.** Lufthavnens rolle i en regional og nasjonal sammenheng
- 6.** Teknologibedriftenes persontransportbehov
- 7.** Teknologibedriftenes behov for transport av reservedeler/cargo/ekspress
- 8.** Aktuelle operatører
- 9.** Analyse av betalingsvilje, FOT-ruter (Forpliktelse til offentlig tjenesteyting)
- 10.** Notodden Lufthavn, status og SWOT pr medio 2016
- 11.** Langsiktig driftsgrunnlag som regionale lufthavn med ruter nasjonalt og til globale knutepunkt (Framtidig drift – kostnader og inntekter)
- 12.** Potensiale i forhold til opplevelses-/besøksnæringer/turisme
- 13.** Tilgjengelighetsanalyse fra Buskerud og Telemark
- 14.** Tilbydere av tjenester omkring og på lufthavnen
- 15.** Markedspotensialet
- 16.** Finansiell strategisk plan og driftsanalyse med investeringsbehov
- 17.** Utrullingsplan med aktører
- 18.** Helheten i transporten, dør til dør, tidsbesparelser
- 19.** Forholdet til AVINOR og Luftfartstilsynet
- 20.** Konklusjon

A black and white photograph of a woman with long hair, wearing a denim jacket, looking out of an airplane window. The window is on the left, and the woman is on the right, looking towards the left. The background is dark, and the light from the window illuminates her face and hair.

2.

Sammendrag

A photograph showing the wing of an airplane flying over a layer of clouds. The sky is blue with some white clouds. The wing is dark and metallic, and the clouds are white and fluffy. The perspective is from inside the airplane, looking out the window.

«Fra lokal flyplass til regional lufthavn for Kongsbergregionen» er, gjennomført for å vurdere utviklingen av Notodden Flyplass.

Notodden flyplass ligger i en Region med virksomheter som representerer stor verdiskapning med stor eksportandel. Mange av disse virksomhetene er i sterk global konkurranse der god infrastruktur er viktig. Avstanden befolkningen i Regionen har til nærmeste flyplass er vurdert. Uten Notodden flyplass er Regionen et av de områder i Norge med lengst avstand til nærmeste flyplass.

Ulike metoder er benyttet for å vurdere potensialet for antall passasjerer.

Betydningen av Notodden Flyplass er vurdert i forhold til næringslivet i Kongsbergregionen, Midt- og Vest-Telemark (Regionen) og i forhold til regionale og nasjonale forhold. Dette er også gjort i forhold til turisme, reiseliv og verdensarven i Regionen.

Teknologiindustriens behov for transport av personer, varer og reservedeler er vurdert i forhold til Notodden flyplass og mulige destinasjoner.

Notodden Flyplass er avhengig av interesserte flyoperatører. Noen av disse er omtalt i forhold til status og historikk.

Markedet for flyreiser, spesielt for privatmarkedet, er følsomt for prisnivå. Statens kjøp av flyreiser (FOT-ruter) er omtalt som en mulighet for innenlandske ruter til/fra Notodden.

Sterke og svake sider kan i stor grad påvirkes av egen virksomhet mens muligheter og trusler i større grad påvirkes av eksterne forhold. Dette er vurdert og lagt enn i en SWOT-analyse.

Langsiktig driftsgrunnlag er også vurdert der det er trukket paralleller til andre flyplasser. Videre er det sett på elementer i en strategisk plan og framtidig investeringsbehov.

Totalmarkedet, mulige reiser over Notodden Flyplass, er vurdert utfra ulike innfallsvinkler. Det bør være et framtidig marked for dette tilbudet i Regionen.

Momenter er tatt med i forhold til en plan for utvikling av Notodden Flyplass i forhold til et oppsatt mål.

For reisende er helheten i transporten vurdert, også i forhold til andre kollektive reisetilbud.

Avinor, Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet er viktige i forhold til norske flyplasser. Avslutningsvis er forholdet til disse institusjonene kommentert.



2. Innledning



Hovedoppgaver i forprosjektet:

- Få fram lufthavnens betydning og potensial for næringslivet i Telemark og Buskerud
- Lufthavnenes rolle i regional og nasjonal sammenheng
- Få på plass langsiktig driftsgrunnlag som regional lufthavn med ruter til globale knutepunkt

Prosjekteier har vært Kongsbergregionen ved regionrådsleder og med Kongsbergregionen ved Daglig leder Håvard Fossbakken som prosjektansvarlig. Prosjektleder har vært Halvor Grene.

Styringsgruppen i prosjektet har vært:

Svein Aannestad.....	Notodden kommune
Ingar Vaskinn.....	Kongsberg kommune
Nils Andrew Mogstad.....	Notodden Lufthavn
Helene Agersborg-Hansen	Notodden Lufthavn
Torkil Bjørnson.....	NCE
Audun Mogen/Tor Helge Flåto.....	Rjukan Næringsutvikling
Anne-Gro Ahnstrøm (observatør)	Telemark fylkeskommune
Trine Magnus (observatør)	Buskerud fylkeskommune
Camilla Lagesen/Hanne Marit Schultz.....	Kongsberg-gruppen
Olaf Flåterud/John Terje Veseth.....	Notodden Utvikling
Wivi-Ann Bamrud	Kongsberg Næringsforum
Håvard Fossbakken.....	Kongsbergregionen
Laila Blia (observatør)	FMC
Tone Marit Tesdal (observatør)	Notodden Utvikling

Notodden Flyplass (drevet av Notodden Lufthavn AS) er en småflyplass som kan benyttes av fly på maks 5700 kg og med inntil 9 passasjerer. Inntektene i 2015 var på MNOK 10,5, resultatet var på minus NOK 725 000.

Prosjektbeskrivelsen fra februar 2015 hadde følgende innledning:

«Fra lokal flyplass til
regional lufthavn for
Kongsbergregionen»



3. Metode

Trafikkgrunnlaget og potensialet årene framover er avgjørende i forhold til om samfunnet skal utvikle Notodden Flyplass. Vi har brukt ulike innfallsvinkler for å vurdere dette.

i. Benchmarking

Gjennom benchmarking har vi sammenholdt trafikken på sammenlignbare flyplasser for å gi et estimat hvor stor trafikken på Notodden Flyplass kan bli forutsatt at den er utvidet til klasse 2C. Den vesentligste faktoren i sammenligningene er befolkningsunderlaget. Avstander til andre flyplasser er også en viktig faktor.

ii. Intervjuer

Intervjuer med representanter for næringslivet og turistbedrifter er også en del av underlaget. Her er det lagt mest vekt på det langsiktige behovet og potensialet med spesiell vekt på regionens eksportrettede næringsliv som konkurrerer i et krevende globalt marked.

iii. Analyser

Tilgjengelige data er lagt til grunn for analyser som kan gi ytterligere grunnlag for å dokumentere potensialet for Notodden Flyplass i kategori 2C.

iv. Andre kilder

De viktigste kildene utover det som er nevnt er rapporter fra andre flyplasser, Avinor og SSB.

4.

Lufthavnens betydning og potensial for næringslivet i Telemark og Buskerud

Det er mange interessenter når det gjelder å ha en god flyplass med rutetrafikk som del av viktig infrastruktur. Mange stiller krav til avstand til nærmeste flyplass og samfunnet (staten) ønsker å tilby sine innbyggere rimelig reiseavstand til nærmeste flyplass.

Telemark Fylkeskommune, Buskerud Fylkeskommune og kommunene i Kongsbergregionen og Midt- og Vest-Telemark ønsker å være et godt vertskap for eksisterende virksomheter og innbyggere. Infrastrukturen, flyplassen inkludert, er viktig som en del av tilbudet som gjør regionen attraktiv og som kan trekke flere mennesker og nye virksomheter til området.

Næringslivet i regionen er variert. De store teknologibedriftene, spesielt på Kongsberg, kan beskrives slik:

- Høyteknologisk virksomhet med mange ansatte som er av stor betydning for samfunnet lokalt, regionalt og nasjonalt
- Konkurrerer globalt
- Har store eksportandeler
- Omsetning i 2015 på ca 49 milliarder kroner, derav 85 % eksport
- Har i stor grad utenlandske eiere som utvikler sine virksomheter der det er de beste rammevilkårene
- «Ingen andre steder i verden har så mange verdensledende selskaper i så ulike bransjer som er så samlet geografisk» uttaler Michael Pennotti, Director of Systems Programs and Systems and Enterprises Steven Institute og Technology.

Øvrig næringsliv, f.eks. teknologimiljøet rundt Notodden, er også i nasjonal og global konkurranse med vekstpotensial. Høgskolen i Sørøst Norge (HSN) har flere campuser i regionen. Dette gjelder Kongsberg, Notodden, Bø og Rauland. HSN vil søke om status som universitet i

2016. HSN samarbeider med andre institusjoner i inn- og utland. HSN er en viktig institusjon for utviklingen av hele regionen. For gjester, ansatte og for rekruttering av studenter er god infrastruktur også viktig. En nærliggende flyplass er en del av dette.

Tinn, Notodden og Vinje fikk i 2015 status som del av UNESCOs verdensarv. Dette medfører store muligheter når det gjelder turisme. Med utenlandske gjester kan dette bli en betydelig eksportnæring i årene framover. Aktørene ser for seg høye og økende besøkstall i årene framover (ref. pkt. 12). Med en utbygd Notodden Flyplass vil det være opp til turisme- og reiselivsbransjen å utvikle dette med chartertrafikk fra utlandet. Med 2 % charter trafikk av besøkstall på nivå med Røros (1 200 000) blir dette ca 48 000 reiser over Notodden Flyplass pr. år.

I følge utenlands kontorene til Innovasjon Norge er «Telemark» et godt varemerke som styrkes i kombinasjon med UNESCOs verdensarv.

Hele Regionen har også mange andre tilbud til turister hele året med mange aktuelle attraksjoner i tillegg til flott natur. Noen eksempler:

- Rjukan og Gaustablikk
- Rauland
- Kongsberg
- Bø med Bø Sommarland (med spanske eiere)
- Festivaler i bl.a. Notodden, Kongsberg, Rjukan, Bø, Seljord, Numedal og Nome

Notodden Flyplass kan også være et godt alternativ for innkommende turister som søker snøsikre områder, rik natur og gode tilbud i et land som sees på som et rolig hjørne i verden.

5.

Lufthavnens rolle i en regional
og nasjonal sammenheng



Notodden Flyplass ble åpnet i 1955. Fram til 2002 var den en kommunal virksomhet. Notodden Lufthavn AS ble opprettet i mars 2002 med Notodden kommune som eier av 100 % av aksjene. Fram til 2003 hadde flyplassen status som storflyplass.

Verdien av det som til nå er investert i Notodden flyplass er estimert til mellom MNOK 250 og MNOK 300. For å sette dette inn i et større perspektiv kan det nevnes at det planlegges en ny flyplass (åpning i 2018) i regi av Scandinavians Mountains <http://scandinavianmountains.se/nb/> i på svensk side i Trysil-Engerdal-Sälen-Idre. Denne er kostnads-beregnet til minst MNOK 750. Denne regionen sier bl.a. på nevnte nettside: «Ved å gjøre regionen tilgjengelig med bedre infrastruktur tar vi ytterligere skritt i retning av en ny storregion ...». Ambisjonene viser rute- og chartertrafikk fra Norden og Europa.

I dokumentet https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/luftfartens-samfunnsnytte.pdf dokumenterer AVINOR følgende om at «Næringslivets vurderer flytransport som avgjørende»:

I følge undersøkelser utført av TØI vurderer næringslivet et godt flytilbud og gode telekommunikasjoner som avgjørende for bedriftens lønnsomhet. Et redusert rutetilbud vil føre til forsinket prosjekt- og produktutvikling, tapte kontrakter og omsetning, og i verste fall flytting/ nedlegging av bedriften. Flytilbudet oppfattes som viktigere enn togtilbudet og vegstandarden.

Det er fire forhold ved flytilbudet/-reisen som næringslivet legger særlig vekt på. I prioritert rekkefølge er dette pålitelighet, kort ventetid ved innsjekk og sikkerhetskontroll, direkteruter «dit

jeg skal» og høy frekvens. Hele 85-95 % svarer at disse fire forholdene er avgjørende eller svært viktig.

Næringslivet legger stor vekt på behovet for å etablere nye kontakter og betydningen av uformelle kontakter ved siden av det formelle. Ansikt til ansikt kontakten er svært viktig for å skape tillit i forretningslivet. For å kunne ivareta de uformelle sidene ved kontakten, er det da nødvendig å møtes.

Regionen har stor avstand til andre flyplasser (ref. pkt. 13). Det er også stor avstand fra Notodden Flyplass til andre flyplasser med rutetrafikk. Torp ligger nærmest, avstanden er 123,5 km.

Konkurransen mellom flyplasser er et viktig moment. Avinor eier de aller fleste av de ca 50 flyplassene i Norge med rutetrafikk. Det er kun Rygge, Torp, Stord, Ørland og Notodden som er unntakene. Fagernes Lufthavn, Leirin, er også privat, med charter fra Tyskland og England, men uten fast rutetrafikk. Geiteryggen ved Skien er faset ut fordi avstanden til Torp er for liten. Når den nå er nedlagt er det kun Notodden Flyplass med rutetrafikk i fylket. Telemark Fylkeskommune ser naturlig nok på Torp som viktig for Nedre Telemark.

Hvis Notodden utvikles til en flyplass med målsetting om ca 50 000 reisende, dvs. på nivå med Stord, utgjør dette mindre enn 5 % av trafikken på Torp. Notodden som konkurrent til andre flyplasser bør derfor ikke være noe moment. Denne flyplassen skal først og fremst betjene Kongsbergregionen, Midt- og Vest-Telemark (heretter kalt Regionen). Dette omfatter til sammen ca 70 000 innbyggere. For Telemark Fylkeskommune og Buskerud Fylkeskommune bør det være av interesse å bidra til utviklingen av Notodden Flyplass.

Den utviklingen i næringslivet vi opplever nå, i 2016, kan ikke prege en plan som skal strekke seg over flere år. Perspektivet må være langsiktig der Notodden Flyplass blir en del av den infrastrukturen som skal bidra til ny utvikling og videre vekst i regionens næringsliv.

De offentlige aktørene rundt Notodden Flyplass, kommunene og fylkeskommunene, ønsker selvsagt å utvikle dette til en Region i et globalt perspektiv som er attraktiv for utvikling av eksisterende virksomheter og en region som kan tiltrekke seg nye virksomheter.



Lufthavner i Norge

- Avinor lufthavn
- Avinor helikopterhavn
- Lufthavn utenfor Avinor



6. Teknologibedriftenes persontransportbehov

Det foreligger konkrete tall for reisevirksomheten til egen ansatte i de største bedriftene i regionen. I tillegg vet vi at det er et stort antall gjester/kunder som kommer fra utlandet. Samlet sett kan det ikke presenteres nøyaktige tall for reisevirksomheten tilknyttet næringslivet. Dette er sannsynlige tall basert på ulike kilder når det gjelder antall reisende med fly pr. år til/fra ulike destinasjoner:

Bergen	Trondheim	Stavanger	Amsterdam	Totalt ca
14 000	8 000	9 000	20 000	50 000?

Tallene i tabellen viser at 50 % reiser innenlands og 40 % reiser utenlands går over Notodden, resten av trafikken over andre flyplasser. Disse prosenttallene er estimater med usikkerhet.

Disse tallene gir et samlet reisevolum med fly for næringslivet for egne ansatte og gjester på til sammen på ca 60 000 innenlands og ca 75 000 utenlands. Dette er sammenlignbart med andre estimater fra teknologi-klyngen på Kongsberg.

Når det gjelder aktuelle destinasjoner for næringslivet er det Bergen, Stavanger og Trondheim innenlands som er aktuelle. Utenlands er det Amsterdam (Schipol) og dernest Frankfurt som benyttes mest med gode forbindelser globalt. København er, noe overraskende, lite aktuell.

Næringslivet har behov for frakt at varer og reservedeler og benytter i liten grad Notodden Flyplass til dette.

En utvidet Notodden Flyplass vil gi økte muligheter for økt trafikk til beste for kundene som benytter seg av dette. Behov kan dekkes også i framtiden hvis flyplassen er utbygd.

Volumet av denne virksomheten vil ikke være avgjørende for om flyplassen skal utbygges til en høyere kategori.



7. Teknologibedriftenes behov for transport av reservedeler/cargo/ekspress

8. Aktuelle operatører

Det er den enkelte flyoperatør som avgjør om de vil legge ruter til norske flyplasser. De kan selv velge om de vil konkurrere på bestemte ruter og de velger selv om de vil opprettholde ruter som er i drift. Unntaket fra dette er FOT-ruter (se pkt. 9) der operatøren er forpliktet til å opprettholde avtalte ruter i en gitt tidsperiode og der det ikke tillates konkurranse fra andre operatører. Noen potensielle operatører er:



Widerøe: Dekker store deler av Norge med Dash8, har 41 fly, derav 30 med plass til inntil 50 passasjerer. Hovedkontor er i Bodø.



KLM: Dette flyselskapet har et globalt nettverk og benyttes mye av næringslivet internasjonalt (inkl. de store bedriftene på Kongsberg). KLM flyr charter til Leirin i Valdres og har ellers ruter til flere destinasjoner i Norge.



Airwing: Fløy t/r Notodden-Stavanger-Florø fram til slutten av 2015, har base på Oslo Lufthavn.



Bergen Air: Flyr t/r Notodden-Bergen nå, har base i Bergen. Bergen Air har vært trofaste overfor Notodden Flyplass i mange år og startet sine flygninger her i 1998.



FlyViking: FlyViking er et nytt selskap med base i Tromsø. De vil satse på Trondheim-Bodø-Tromsø-Alta-Kirkenes-Murmansk som sin første rute. Det første flyet, en Dash8 103 kommer etter planen fra Canada i sommer.



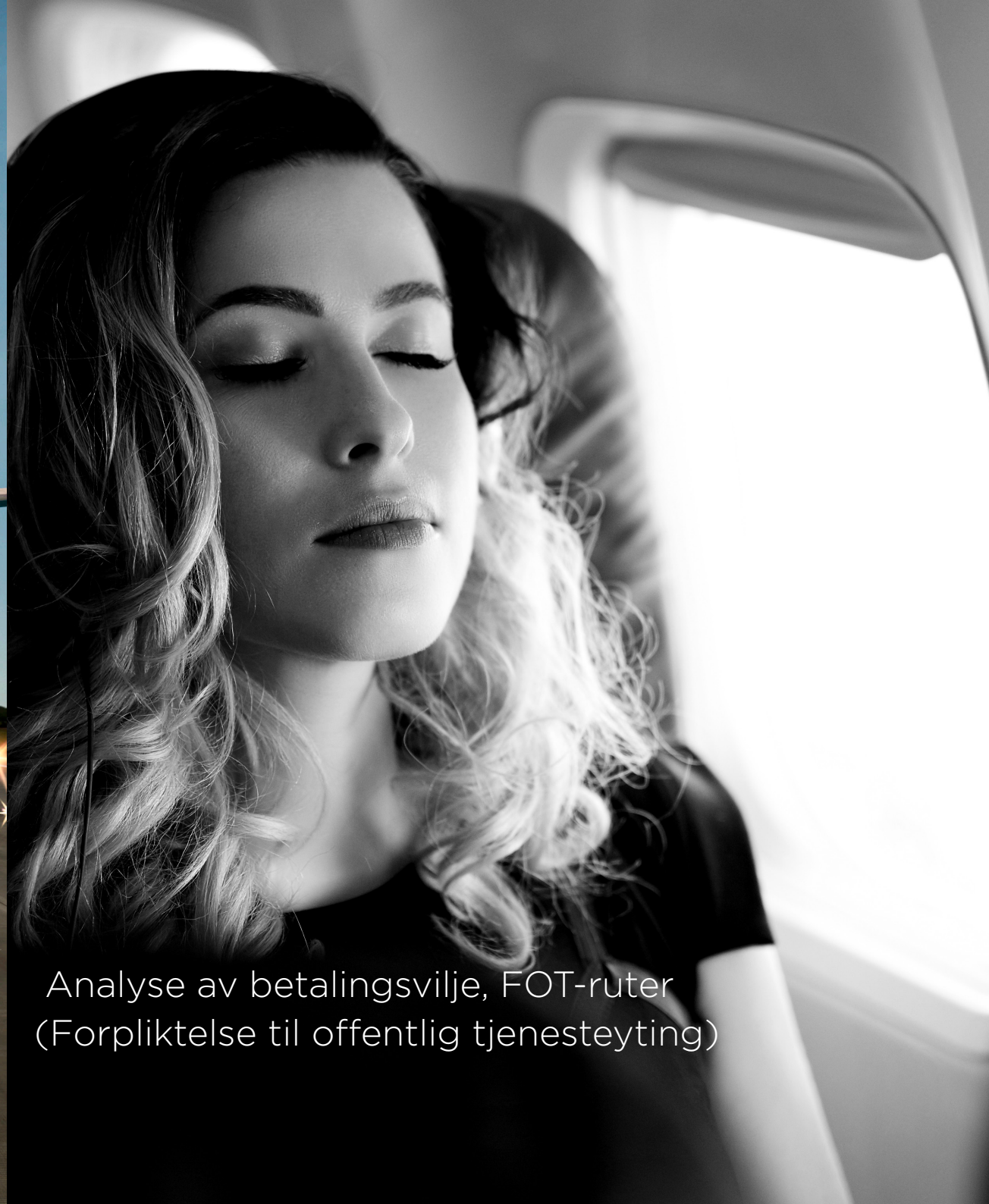
DAT (Danish Air Transport): DAT har opprettet et NUF i Norge i 2016. De har ruter til Oslo, Stavanger og Stord. I tillegg vurderer til å ta opp konkurransen med Widerøe i Florø. DAT har fem fly av egnet størrelse.

Det vi være opp til eieren av Notodden Flyplass å markedsføre den overfor aktuelle operatører. Operatørene vil vurdere om potensialet i markedet er godt nok til at de vil opprett ruter til/fra Notodden.



9.

Analyse av betalingsvilje, FOT-ruter (Forpliktelse til offentlig tjenesteyting)



Rutetrafikken fra Notodden går t/r Bergen med fly som kan ta inntil 12 passasjerer (flyplassen har dispensasjon på flytypene BE-200 og BE-350 fra kravet om max 9 passasjerer). Dette er 100 % kommersiell rutetrafikk som medfører høye billett priser. Det er i all hovedsak næringslivet som benytter dette tilbudet. Selv for næringslivet kan prisen være så høy at andre alternativer velges trass i lengre reisetid. Den høye prisen gjør også at svært få privatpersoner bruker tilbudet. Prisene på ruten til Stavanger/Florø fram til høsten 2015 var også høy slik at passasjerene stort sett kom fra næringslivet. Pris pr. passasjer kan bli lavere med større fly når kabinfaktoren er tilfredsstillende.

Samferdselsdepartementet er forespurt om saken når det gjelder FOT-ruter og har gitt følgende opplysninger:

Samferdselsdepartementet kjøper regionale flyruter Norge for MNOK 811 i 2016. Kjøpet skjer ved at departementet lyser ut en konkurranse om å drifte flyrutene, og pålegger samtidig forpliktelser til offentlig tjenesteyting (FOT) på rutene. FOT kan for eksempel være krav om setekapasitet, rutedrift/frekvens, rutetider, maksimal pris, osv. Hvilke ruter som inngår i FOT-ordningen blir vurdert ved hver utlysning og baserer seg på en faglig vurdering gjort av departementet, ev. eksterne utredninger og gjennomført høring med berørte fylkeskommuner og andre relevante instanser. Vinneren av konkurransen får enerett på rutene ut kontraktsperioden. Kontraktsperioden i Sør-Norge gjelder fram til 31.3.2020.

Vurderingen av om nye flyruter skal inngå i FOT-ordningen, blir hovedsakelig gjort i forbindelse med forberedelsene til nye konkurranse-utlysninger, som nevnt over. Høringen knyttet til utlysning for ny kontraktsperiode i Sør-Norge fra 1. april 2020, vil etter planen gjennomføres i 2017/2018 med utlysning av selve konkurransen trolig i 2018/2019. Høringen vil være en naturlig anledning til å komme med innspill til neste flyrutekjøp i Sør-Norge.

Hittil har kjøpet av regionale flyruter vært begrenset til Avinors lufthavner. Det har kommet ønsker om å inkludere lufthavner utenfor Avinor, i dette tilfellet Ørland, men ordningen har ikke blitt utvidet ut over Avinors lufthavner. Staten kjøper kun regionale flyruter i Norge i dag.

I følge forskrift om lufttransporttjenster i EØS (fra s. 59), kapittel 4 § 10 kan andre som ønsker nye eller endrede forpliktelser til offentlig tjenesteyting rette søknad til departementet om dette. I prinsippet kan man for eksempel se for seg at andre aktører som kommuner og fylkeskommuner kan søke om å etablere lokalt eller regionalt finansierte FOT-ruter, selv om de formelt fastsettes av staten. Dette har foreløpig ikke gjennomført.

Eieren av Notodden Flyplass bør arbeide for at det kan etableres FOT-ruter til/fra Notodden fra 1.4.2020. Dette kan bidra til at markedsgrunnlaget på innenlandske ruter opparbeides slik at de kan utvikles til å bli kommersielle.

10.

Notodden Lufthavn,
status og SWOT pr medio 2016



En SWOT-analyse skal gi et overblikk over konkurransesituasjonen for selv og delvis av eksterne forhold. Dette er prosjektets vurdering når det gjelder Notodden Flyplass:

Styrker • Effektiv flyplass • God og gratis parkering • Midt i en region med ca 70 000 mennesker • Avstand i tid og km til andre flyplasser med rutetrafikk • «Telemark» og «Kongsberg» har et gode omdømmer internasjonalt	Svakheter • Kort rullebane • Kan ikke ta imot større fly • Noen ønsker ikke å reise med små fly • Ligger ikke inne på større søke motorer (Amadeus...) • Kun Bergen og Stavanger/Florø som destinasjoner i 2015 • Liten trafikk i forhold til befolkningen i regionen • Har ikke sikkerhetskontroll for internasjonale ruter?
Muligheter • Flere operatører • Flere destinasjoner, også utlandet • Viktig infrastruktur for regionens næringsliv, spesielt teknologibedriftene og turisme • Ligger i et verdensarvområde • Lokal, regional og nasjonal politisk støtte • En Region som både har en sterk internasjonal industri og et voksende reiseliv	Trusler • Økonomi, midler til drift og investeringer • Gardermoen og Torp som konkurrenter • Høye billettpriser, har ikke offentlig kjøp (FOT) • Færre faste ruter • Støy i forbindelse med flyskole

Styrker og svakheter er som regel noe som virksomheten selv har kontroll med.

Muligheter og trusler påvirkes som oftest av eksterne forhold.



11. Langsiktig driftsgrunnlag som regionale lufthavn med ruter nasjonalt og til globale knutepunkt (Framtidig drift – kostnader og inntekter)

Inntektene til ulike flyplasser varierer mye. Noen eksempler viser dette.

Torp flyplass (Sandefjord Lufthavn AS) får 40 % av sine inntekter (MNOK 317 i 2015) fra flytrafikken og 60 % fra taxfree, parkering (vurderes som viktig), leieinntekter og reisebyrå. Torp får ingen tilskudd fra det offentlige, men har ca 86,5% offentlig eierskap. Vestfold Fylkeskommune er største eier med 43,26 % av aksjene. Antall passasjerer var ca 1 500 000 i 2015.

Stord (Sunnhordland Lufthavn A/S) hadde i 2014 en inntekt på ca MNOK 26. Etter store underskudd i 2011 og 2012 viser regnskapene for denne flyplassen et mindre overskudd i 2013 og 2014. Stord fikk i 2016 et tilskudd fra staten på ca MNOK 19. Passasjertallet i 2015 var ca 47 000. Stord har ruter til Oslo og Molde. Stord kommune eier 79 % og Hordaland fylkeskommune 21 %.

Sandnessjøen Lufthavn (Avinor AS avd Sandnessjøen Lufthavn) er en flyplass med kategori 2C, slik Notodden sikter på. De mottar et tilskudd fra Avinor på ca MNOK 25 og har ca 60 000 reisende pr. år, derav mange på gjennomreise. Influensområdet er noe større enn Alstadhaug kommune (8 000 innbyggere).

I et langtidsbudsjett for Notodden Flyplass i kategori 2C bør det budsjetteres med inntekter på minst MNOK 25. Dette er et realistisk tall i forhold til historikk, egne budsjetter og med referanse til andre flyplasser. Inntektene må i det alt vesentlige komme som tilskudd fra staten og eieren. Noe leieinntekter og trafikkinntekter vil komme i tillegg, men dette er ikke store beløp. Det kan ikke påregnes inntekter fra salgsvirksomhet. Profilen bør være effektivitet der det kun medgår noen minutter til rask innsjekking. «Vi har ikke masse butikker her i lufthavnen ... så du behøver ikke at komme flere timer før afgang» er et av slagordene til Sønderborg Lufthavn som ligger helt sør i Danmark.

12. Potensiale i forhold til opplevelses-/besøksnæringer/turisme

Regionen rundt Notodden Flyplass er attraktiv for turister fra inn- og utland. Det er de utenlandske turistene som er mest interessante i sammenheng med at de reiser med fly. I følge TØI's rapport «Reisevaner på fly 2013» kommer 35 % av utenlandske turister med fly til Norge. I en annen rapport, «Ringvirknings- og verdiskapsanalyse av reiselivet i Tinn» fra 2016 går det fram at over 200 000 av de totalt 550 000 overnattingsdøgnene (inkl innbyggernes bruk av hytter) i Tinn kommune, er utenlandske turister. Tallet omfatter også hytteturister, noe som ikke gjelder tallene for Røros lenger ned. Tinn kommune har ca 6 000 innbyggere i forhold til ca 70 000 i hele regionen rundt Notodden Flyplass.

Tinn, Notodden og Vinje kom på UNESCOs verdensarvliste i 2015. Neste år, i 2017, forventes det 100 000 besøkende med en økning til 150 000 i 2020.

Røros har vært en del av verdensarven fra 1980. De hadde ca 1 200 000 tilreisende i 2015. De aller fleste benytter tog, bil eller buss til Røros. Antall overnattinger samlet i Røros-regionen og Nord-Østerdal var ca 380 000, der av ca 53 000 (14 %) utlendinger. Flyplassen på Røros har to turer t/r hver dag til Oslo med ca 21 000 reisende i 2015. Influensområdet (6 kommuner) har ca 19 000 innbyggere. For Røros fram til nå har derfor et lite antall av de besøkende kommet med fly. Kun ca 500 av disse benyttet charterfly.

Tallene ovenfor viser at turisme og reiseliv vil resultere i at mange mennesker kommer til regionen. Noe presist antall er vanskelig å forutsi, men at dette kan bli en betydelig eksportnæring er sikkert. En utbygget Notodden Flyplass kan i gi grunnlag for økt innkommende turisttrafikk forutsatt at denne næringen med mange arbeidsplasser lykkes i utnytte denne muligheten.

Markedet vil styre aktuelle destinasjoner. England kan være en utfordring sikkerhetsmessig pga. at de ikke er med i Schengen.



«**Telemark**» har et godt omdømme utenfor landets grenser, dette kan utnyttes.



13.

Tilgjengelighetsanalyse
fra Buskerud og Telemark

Tabellen under viser avstander i km og reisetid i minutter basert på raskete veg med bil mellom aktuelle byer/steder og flyplasser på Østlandet. Kilden til tabellen med avstander og tid er <http://visveg.vegvesen.no/Visveg/mapviewer.jsf?width=1366&height=552>

	Notodden flyplass		Torp flyplass		Oslo Lufthavn Gardermoen		Rygge Flyplass	
	Km	Tid (min)	Km	Tid (min)	Km	Tid (min)	Km	Tid (min)
Notodden	3	4	121	109	163	140	153	140 (2)
Kongsberg	35	40	97	84	131	104	121	104 (2)
Rjukan	72	71	193	181	226	199	216	199 (2)
Seljord	56	56	133	124	223	200	214	199 (2)
Bø	27	29	104	97	193	171	183	171 (2)
Skien	78	81	54	48	181	156 (3)	103	152 (1)
Porsgrunn	82	87	46	36	206	150 (4)	96	123 (1)
Drammen	74	77	79	57	91	72	81	69 (2)

(1) Ferje Horten-Moss
(2) Oslofjordaktunellen
(3) Over Hvittingfoss
(4) E18 Vestfold

- Beste alternativ
- Nest beste alternativ
- Tredje beste alternativ
- Dårligste alternativ

Dette viser at det for store deler at Kongsbergregionen, Midt- og Vest-Telemark er vesentlig mindre avstand i km og reisetid til Notodden Flyplass enn til noen andre flyplasser. Det er neppe noen områder med tilsvarende innbyggertall i Norge med så store avstander til nærmeste flyplass.

For turiststeder som Geilo og Nore og Uvdal (Rødberg) er også Notodden Flyplass den nærmeste i tid og avstand av de som er nevnt ovenfor. Leirin Flyplass i Nord-Aurdal har kortere avstand til Geilo. For Rødberg er avstanden til Leirin og Notodden nesten den samme. For Rauland er Notodden avgjort den nærmeste flyplassen.

Avinor sier i sin rapport «Lufthavnstruktur rapport 20. mai 2015» følgende:

Norge har 52 lufthavner med kommersiell rutetrafikk. 90 % av befolkningen har mindre enn 1,5 timers reise til nærmeste lufthavn. I alle fylker med unntak av Telemark og Oppland kan 80 % nå en lufthavn innen 1,5 timer.



14. Tilbydere av tjenester omkring og på lufthavnen

Det er virksomhet i tilknytning til Notodden Flyplass som er viktig for kommunen, men også for de som benytter disse tjenestene, f.eks. til drift og vedlikehold av sine fly. Som eksempler kan nevnes

- Flyverksted
- Sjøflyhavn
- Seilflyvirksomhet i stort omfang
- Flyskole, areal blir regulert sør for flyplassen med tanke på utvidelse

Med en utvidet flyplass er dette virksomheter som kan utvikles.

Ny aktivitet kan også finne Notodden attraktiv. Et eksempel kan være drift og stasjonering av VIP-fly.

Virksomheten rundt Notodden Flyplass gir også inntekter til Notodden kommune.



15. Markedspotensialet

Vi har sett hvor stor trafikk som kan forventes som følge at næringslivets behov (pkt. 6) og hva som kan bli bidraget fra turisme og reiseliv (pkt. 12). Presise estimater vil alltid inneholde usikkerheter, men samlet sett kan det for disse to gruppene gis et anslag på fra 30 000 til minst 70 000 reisende pr år.

Nordmenn reiser i snitt på 2,7 ganger i året med fly, dvs. 5,4 ganger gjennom en flyplass. Prognosene de nærmeste årene er en økning på over 2 % pr. år. Hvis alle de som bor i Regionen, ca 70 000, reiser som gjennomsnittet og skulle foreta alle sine reiser via Notodden Flyplass, betyr dette en årlig trafikk på ca 380 000. Om hver 5. reise går over Notodden, betyr dette en trafikk årlig på ca 75 000.

	(I)nnbyggere	(R)eiser	R/I
Møre og Romsdal*	263 700	2 243 864	851 %
Sogn og Fjordane*	109 000	430 416	395 %
Agder	321 000	1 114 704	347 %
Stord	37 383	40 000	107 %
Ørland	16 182	4 000	25 %
Røros	19 000	21 000	110 %
Notodden NÅ	70 000	3 600	5 %
Notodden MÅLSETTING?	70 000	52 500	75 %

* For fylkene Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane gjelder tallene for fire flyplasser i hvert fylke.

Oppsummeringen av disse vurderingene er at det er et potensiale for god trafikk over Notodden Flyplass forutsatt at den utbygges til kategori 2C.

16.

Finansiell strategisk plan og driftsanalyse med investeringsbehov

Norske flyplasser har ulike finansieringsløsninger når det gjelder investering og drift. Notodden Flyplass vil i overskuelig framtid bli finansiert av det offentlige, dvs. staten, fylkeskommuner og kommuner. Det er kjent fra rapport fra Avinor (24.06.2014) at det må investeres fra MNOK 10,4 til MNOK 18,6 for at flyplassen kan få status 2C. Dette er midler det må søkes om fra Samferdselsdepartementet.

I følge den nevnte rapporten fra Avinor må rullebanen bl.a. forlenges med i overkant av 100 m mot sør, flyplassen må gjerdes inn og det må sikres mot elva. Veggen over flyplassen kan bli en utfordring i forhold til inngjerding.

Det er også behov for å investere i nye bygninger, bl.a. terminalbygg. Her kan det være tale om å leie bygg som settes opp av eksterne, alternativt at eieren gjør denne investeringen. Fra eierens side er dette estimert til MNOK 20. Eieren, Notodden kommune, har utarbeidet tegninger for et mulig terminalbygg. Dette må dimensjoneres i forhold til et framtidig mål for antall reisende.

Notodden Flyplass eies nå 100 % av Notodden kommune. Kommunen har vedtatt følgende: «Kommunen og selskapet skal arbeide for å få på plass flere eiere av selskapet». Det er noen momenter som bygger opp om dette:

- Flyplassen betjener Kongsbergregionen, Midt- og Vest-Telemark
- Alle kommunene i dette området sammen med Telemark og Buskerud fylkeskommuner bør være aktuelle medeiere
- Flere eiere er viktig for å nå en målsetting om oppgradert status og flere ruter med større fly
- Næringslivet er neppe aktuelle som medeiere
- Det bør være god samfunnsøkonomi i en større Notodden Flyplass som skal medvirke til økt attraktivitet for hele Regionen

Avinor eier som kjent de aller fleste flyplassene i Norge, men det er lite sannsynlig at denne statlige virksomheten ønsker å eie Notodden Flyplass.

17. Utrullingsplan med aktører



Det er eieren av flyplassen som gjennom styret og ledelse kan utvikle Notodden Flyplass mot et vedtatt mål i et samarbeid med det offentlige. Denne utviklingen må planlegges og gjennomføres over tid med oppgaver, aktører og tidsfrister.

Dette er en grov skisse inndelt i tid for hva en slik plan kan inneholde:

År 2016

- Aktivt politisk arbeid på alle nivåer for sikre støtte til en oppgradert Notodden Flyplass, også med tanke på ny NTP som skal vedtas medio 2017
- Starte arbeidet mot mulige FOT-ruter fra 2020
- Opprettholde virksomheten minst på samme nivå med rutefly og all annen virksomhet

Årene 2016-2020

- Utvidet eierskap
- Fortsatt drift med de til enhver tid gjeldende rammebetingelser
- Forpliktende finansiering av drift og investeringer
- Planlegge og gjennomføre utbygging av flyplassen og det bygningsmessige
- Aktivt arbeid overfor nåværende og andre aktuelle flyoperatører med tanke på innenlandske ruter i årene framover
- Tilrettelegge for innkommende chartertrafikk

År 2020 (eller tidligere):

- Åpning av Notodden Flyplass som 2C

Årene 2020-2025

- Ruter til Bergen, Trondheim og Stavanger med fly med plass til inntil 50 personer
- Økende chartertrafikk til/fra utlandet
- Notodden Flyplass utvikles videre som et aktivum for hele regionen
- Ruter opprettes til destinasjoner i utlandet basert på næringslivets behov

Budskapet kan være at Notodden Lufthavn er en viktig del av infrastrukturen for næringslivet i Regionen, et næringsliv som er i global konkurranse med «World class» produkter og tjenester og som har stor betydning for Norge som nasjon.

18. Helheten i transporten, dør til dør, tidsbesparelser

Næringslivet gjør sine konkrete kalkyler for å beregne hva som er den beste løsningen for sine ansatte som skal foreta reiser. I kalkylene inngår reisetid, reisekostnader til/fra flyplasser, evt. overnattinger og prisen for å fly. Billettprisene Notodden-Bergen er så høye at det i mange tilfeller er billigere å bruke lengre tid på reisen via f.eks. Gardermoen.

Reisen til/fra benyttet flyplass er også viktig der kollektive løsninger er etterspurt. Det bør være muligheter for å finne fram til gode løsninger til/fra Notodden Flyplass i retning Kongsberg/Drammen/Oslo basert på TIMEkspresen med avganger hver time på store deler av døgnet. Tilbudet bør være slik at reisende kan komme til flyplassen uten omstigning i Notodden sentrum eller andre steder. Næringslivet ønsker fleksibilitet f.eks. når reiseplaner må endres. Med et godt kollektivtilbud blir dette enklere ved at Notodden kan benyttes den ene vegen og Gardermoen den andre veien.

Reisende fra andre deler av Telemark kan i noen grad basere seg på kollektive tilbud som tog fra Grenland og busser fra fylket for øvrig, men mange vil nok basere seg på egen transport med bil. Trygg og gratis parkering er da en styrke for Notodden Flyplass.



19. Forholdet til AVINOR og Luftfartstilsynet

AVINOR sier i notat datert 24.06.2014 at flyplassen må resertifiseres innen utgangen av 2017 basert på et nytt EU-regelverk før antall passasjerer passerer 10 000 pr. år.

Luftfartstilsynet har jevnlige inspeksjoner på Notodden Flyplass og har få eller ingen merknader til den daglige driften. Det er Luftfartstilsynet som stiller kravene som må oppfylles for å gi plassen status 2C.

Samferdselsdepartementet bevilger det årlige bidraget til driften av flyplassen. For 2016 søkte Notodden Flyplass om et tilskudd på MNOK 11. Departementet bevilget kun MNOK 6,8. For årene framover vil det være en forutsetning av dette beløpet økes slik at samlet inntekt til Notodden Flyplass blir i området MNOK 25. I tillegg må det foretas investeringer (byggherrekostnader) basert på en vurdering utført av AVINOR datert 24.06.2014 på inntil MNOK 20. Det er en forutsetning at departementet er villig til å bevilge dette beløpet.

20. Konklusjon

På bakgrunn av omtalen ovenfor kan det konkluderes med følgende utsagn:

- Avstanden befolkningen i Regionen har til nærmeste flyplass er vurdert. Uten Notodden flyplass er Regionen et av de områder i Norge med lengst avstand til nærmeste flyplass.
- Det er et marked for økt trafikk på Notodden Flyplass fra en region med ca 70 000 innbyggere forutsatt at den oppgraderes til klasse 2C for å ta imot større fly med ruter til flere destinasjoner.
- Næringslivet er uaktuelle som eiere, men vil utgjøre et stort marked når tilbudet er godt nok.
- Reiseliv, turisme og verdensarv kan gi betydelig trafikk samtidig som en oppgradert Notodden Flyplass være attraktiv for denne delen av næringslivet.
- Det er avgjørende at det investeres i flyplassen med midler fra det offentlige basert på krav fra Luftfartstilsynet (utredning fra Avinor) og nødvendig bygningsmessige tiltak.
- Det er også avgjørende at Notodden Flyplass får langsiktig og tilstrekkelig driftsfinansiering.
- Uten dette økonomiske fundamentet er Notodden Flyplass ikke kommersielt levedyktig.
- Notodden Flyplass vil være verdifull infrastruktur for de offentlige aktørene, dvs. kommunene i området, Buskerud og Telemark Fylkeskommune og staten.
- Regionen skal også i framtiden være attraktivt vertskap for høyteknologisk næringsliv i global konkurranse. Mange av virksomhetene i Region er i sterk global konkurranse der god infrastruktur er viktig.

Hovedkonklusjon

- Det er et klart potensiale for en oppgradering av flyplassen til 2C. Det vil utløse en god nasjonal næringsvekst i regionen innen teknologiindustri og besøksnæringer. Med en god infrastruktur vil Regionen ha egenkraft til å realisere denne næringsutviklingen.
- Sammenlignet med andre flyplasser er det potensiale til å drive med fornuftig økonomi forutsatt driftstilskudd som sammenlignbare flyplasser.
- Det er realistisk å utløse estimert trafikkgrunnlag forutsatt en oppgradering til 2C.
- Denne regionen er en nasjonal ressurs både for næringsutvikling med globale potensial innen teknologiindustri og stort fremtidig globalt potensial innen besøksnæringer.

Notodden Lufthavn

Regional lufthavn i Kongsbergregionen