

## MØTE ROTARY HOLMESTRAND 1.11.2016

Gisle Skansen, adm dir på Torp Flyplass, innledet og svarte på spørsmål 1.11 i Rotary Holmestrand.

Skansen presenterte flyplassens historie, nåtid og fremtid.

Skansen viste først en film om flyplassens tilblivelse opp til nær fortid. Den sivile del av flyplassen ble åpnet i oktober 1959. Opprinnelsen for flyplassen var militær; den skulle være reserveflyplass for Rygge. Derfor finansierte også NATO utbyggingen. Det er ingen militær aktivitet på Torp nå, og den kommer sannsynligvis ikke heller.

Flyplassen hadde liten trafikk i begynnelsen. I 1961 kom småflytrafikk, i syttiårene også mindre tilløp, og først i 1985 kom Norsk Air (Kosmos) på banen med innenrikstrafikk. I 1987 kom kommuner og fylkeskommunen inn som medeiere, og Widerøe overtok flyene. I 1991 kom en ny terminal – midt i Gulfkrisen, som ødela for trafikken. Men i 1992 ble Gardermoen valgt som flyplass for Østlandet, og da begynte det å gå oppover. I 1997 kom Ryanair, og antall reisende steg med 50%.

Først i 2002 passerte man 1 million reisende. I 2012 var det 1,7 millioner reisende, 600 000 innenriks, 1,1 mill utenriks.

Nå har man mange flyselskaper. I perioden 1999-2015 har investeringene vært på 1,2 milliarder kroner – og i samme periode fikk eierne 118 millioner i utbytte.

Det er 728 ansatte på flyplassen (inkludert 300 på Widerøes base), Kun 52 er ansatt i AS'et som driver flyplassen. I tillegg genereres flere arbeidsplasser hos leverandører.

Verdiene er: enkel, tilgjengelig, vennlig og presis.

De siste to år har flyplassen vært den mest presise i Norge; bl a fordi man har satset sterkt på snørydding.

For 2,5 år siden fikk flyplassen et nytt tilbygg samt 60 brønner for varme og kulde.

Flyplassen satser på å være billig; Gardermoen bygger på for 80 000 kr/kvm – Torp bygget for 18 000 kr/kvm.

Torp kan ikke ta ned de største flyene, bl a fordi taxemulighetene for de store er redusert av Widerøes bygg.

Skansen gikk så gjennom flyplassens regnskaper, hvor det er overskudd nå om dagen – men ikke stort. Problemet er at flyplassen overbelastes med gebyrer til myndighetene for luftkontroll; samtidig som det er umulig å viderebelaste tilsvarende til flyselskapene. 60% av inntektene er kommersielle; knyttet til de reisendes forbruk før og etter reisen. Charterturister topper her; de kommer ofte 2,5 timer før avreise. Skansen fortalte også hvordan tax-free finansierer luftfarten; 44 av 48 lufthavner er underskuddsforetagende, men finansieres av Gardermoen's taxfree. Det de reisende via tax-free betaler til flyplasser er også inntekter for det offentlige!

Så lovet Skansen oppussing og nye konsepter på flyplassen over nyttår; blant annet kommer Uprust (servering). De er svært vellykket på Gardermoen. Videre skal restaurantene bygges inn.

Målet er 1,825 mill reisende i 2017.

Rygges undergang var trist, sier Skansen; men har også hjulpet Torp. Torp har overtatt syv ruter fra Gardermoen med 300-400 000 reisende. 300 000 reisende ble overført til Gardermoen; mens 300 - 400 000 reiser nå blir kansellert.

Bergamo (Milano) kommer tilbake nå i vinter hos Ryanair.

Fordelingen mellom flyselskapene når det gjelder reisende er for tiden: 32% Ryanair, 24% Wizzair, 24% Widerøe og 9% Norwegian.

Det er få reisende fra Oslo; dette er nesten bevisst (for ikke å tirre!). I Vestfold er markedsandelen 65%.

Torp er viktig for å gi regionen konkurransekraft.