



Helhetsplan TORP

Sandefjord Lufthavn AS
10.09.2014

Min favorittflyplass

Innhold

1	Innledning/bakgrunn	3
1.1	Kort om forrige helhetsplan (2007-2030)	3
1.2	Beslutning om nåværende helhetsplan (2014-2050), prosess etc.	3
2	Sammendrag	3
3	Rammebetingelser for Torp	5
3.1	Konsesjon og teknisk/operativ godkjenning	5
3.2	Andre myndighetsfastsatte planer/rammer.....	5
3.3	Arealdisponering/grunneiere inkl. konkurrerende aktivitet.....	6
3.4	Adkomstvei.....	7
4	Fremtidig trafikkutvikling – prognoser	8
4.1	Forutsetninger.....	8
4.2	Prognose for Torp.....	8
4.3	Prognoser for Gardermoens trafikkutvikling	8
4.4	Prognoser for Avinors trafikkutvikling	9
4.5	Usikkerhet ved prognosene.....	9
5	Økonomisk utvikling SLH 2004-2013	9
6	Status terminal og landside.....	9
6.1	Innsjekkingsareal.....	9
6.2	Sikkerhetskontroll (security)	10
6.3	Bagasjesystem	10
6.3.1	Bagasjebånd ankomst innland	10
6.3.2	Bagasjebehandlingsanlegg	10
6.4	Parkeringsanlegg.....	10
6.4.1	SLHs parkeringsplasser	10
6.4.2	TP365s parkeringsplasser	10
6.4.3	Fremtidig behov for parkeringsplasser	11
7	Investeringer uavhengig av terminalplassering på vest- eller østsiden av rullebanen	11
8	Videreutvikling av Torp på vestsiden av rullebanen.....	11
8.1	Investeringskostnader i de ulike fasene.....	11
8.1.1	Fase 1 (2014-2023) opp til 2,5 millioner passasjerer	12
8.1.2	Fase 2 (2024-2037) opp til 3,5 millioner passasjerer	12
8.1.3	Fase 3 (2038-2050) opp til 4,3 millioner passasjerer	13

9	Videreutvikling av Torp på østsiden av rullebanen	14
9.1	Investeringskostnader i de ulike fasene.....	14
9.1.1	Fase 0 (2014-2023) opp til 2,5 millioner passasjerer	14
9.1.2	Fase 1 (2024-2037) opp til 3,6 millioner passasjerer	15
10	Finansiering	16
10.1	Prosess med banker.....	16
10.2	Kilder til kapitaltilførsel	16
10.3	Mulige krav fra finansieringsinstitusjoner.....	17
11	Vurderinger av de to alternativene	17
11.1	Vestalternativet	17
11.2	Østalternativet.....	17
11.3	Budsjettrisiko	18
12	Miljø- og samfunnsansvar	18
12.1	Kollektivtrafikk	18
12.1.1	Busstrafikk	18
12.1.2	Togtrafikk	18
12.2	Næringsutvikling.....	19
12.3	Miljø.....	19
13	Risikobilde – trusler og muligheter	20
14	Kulturminner	20
14.1	Formell prosess	20
14.2	Registrerte kulturminnelokaliteter i plan- og influensområdet	21
15	Styrets vedtak av 3. september 2014.....	21

1 Innledning/bakgrunn

1.1 Kort om forrige helhetsplan (2007-2030)

Helhetsplanen ble i 2007 på vegne av Verdiskaping Vestfold utarbeidet av Ustgård Consulting as og Vista analyse as. Det ble valgt å legge til grunn et tidsperspektiv frem til 2030. Helhetsplanen var ment å være et informasjonsgrunnlag for etterfølgende prosesser og beslutninger i Sandefjord Lufthavn AS (SLH), fylkeskommuner, kommuner og statlige organer.

1.2 Beslutning om nåværende helhetsplan (2014-2050), prosess etc.

Styret vedtok på styremøte den 29. oktober 2012 at revisjon av helhetsplan (2007-2030) skulle igangsettes. Asplan Viak AS (AV) ble valgt til å bistå denne revisjonen.

2 Sammendrag

Følgende områder har vært underlagt grundig gjennomgang for å sikre nødvendig grunnlag for anbefalinger:

- *Trafikkprognose*
 - Passasjer- og flybevegelsesutvikling
- *Rammevilkår*
 - Duty Free regime
 - Flysikringstjeneste
 - Konsesjon
 - Annet
- *Jernbane*
 - Trasé
 - Stasjon
- *Vei*
 - E18 bompenger
 - Trafikkutfordringer nåværende adkomstvei
 - Flytting av adkomstvei med avkjøring Tassebekk uavhengig av øst- eller vestalternativet.
- *Miljø- og nabohensyn ved tilrettelegging for vekst*
- *Arealkjøp*
 - Sikre nødvendig areal for utvikling av flyplassen
- *Infrastruktur*
 - Vurdering av ulike terminal- og flysideutforminger
 - Passasjerlogistikk under ombygging/bygging/drift
- *Finansiering av investeringene*
 - Lånebehov og/eller andre finansieringsmuligheter
 - Krav fra banker
- *Behov for kapitaltilførsel*
 - Det er pålegg fra Luftfartstilsynet (LT) om oppgradering av rullebane som utløser dette behovet, jf 7.3.1. Oppgraderingen er uavhengig av øst- eller vestalternativet.

Notatet belyser konsekvensene av videre utvikling av flyplassen på vestsiden av rullebanen og en eventuell flytting til østsiden av rullebanen. Det foretas en oppstilling av nødvendige investeringer i ulike faser samtidig som det pekes på konkrete rammebetingelser som må være på plass. Et avgjørende forhold for videre

utvikling av Torp, er at SLH sikres kontroll på inntektsstrømmen som generes av de reisende. Samtidig må SLHs eiere være tydelige og forutsigbare med sine planer for utvikling av selskapet. Trygghet rundt eiernes strategi er en nødvendig forutsetning for å tiltrekke seg finansieringspartnere for den videre utviklingen av Torp. Det inkluderer også eiernes evne og vilje til å tilføre SLH egenkapital, dels gjennom oppbygging av soliditet fra løpende drift og dels gjennom ny tilførsel når de tyngste investeringene skal gjennomføres.

Det vektlegges også sterkt at arbeidet med å sikre ny og tilrettelagt jernbanestasjon på Torp må fortsette med full tyngde. Frem til ny stasjon er etablert, er det avgjørende at den eksisterende Torp stasjon opprettholdes. En stasjonsetablering vil være av avgjørende betydning for videre trafikkutvikling i samsvar med passasjerprognosene. Det er derfor også vurdert som viktig å planlegge for fjernparkering på østsiden i tilknytning til en slik stasjon og derigjennom tilrettelegge for flytting, jf. også 12.1.2.

Med basis i de funn og vurderinger man har gjort i forbindelse med arbeidet med Helhetsplanen, anbefales det en videreutvikling av lufthavnen på vestsiden nå. Dette begrunnes med usikkerhet omkring fremtidig trafikkutvikling samt økonomiske rammevilkår. Dersom de økonomiske rammevilkår samt passasjerutvikling blir som beskrevet i Helhetsplanen, vil det på et senere tidspunkt bli vurdert en flytting til øst.

Det er viktig at tilstrekkelig med areal både øst og vest for terminalområdet blir/forblir regulert til flyplassformål for Helhetsplanens planperiode frem til 2050.

Det er nødvendig med ny veiforbindelse til E-18 ved Tassebekk som er uavhengig av fremtidig lokalisering av terminalplassering på lufthavnen, og at det sammen med de regionale og kommunale myndigheter arbeides for at dette inkluderes i neste NTP.



3 Rammebetingelser for Torp

3.1 Konesesjon og teknisk/operativ godkjenning

SLH har konsesjon fra Samferdselsdepartementet for å anlegge, drive og inneha Torp som sivil lufthavn frem til og med 31. desember 2030. Konesesjonen har vært gjeldende fra 1. april 2010.

15. november 2013 fikk SLH fornyet teknisk-/operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet. Godkjenningen har gyldighet frem til 31. desember 2017.

SLH plikter å etterleve luftfartslovgivningen og annen relevant lovgivning med det innholdet den har til enhver tid.

3.2 Andre myndighetsfastsatte planer/rammer

- *Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023*
 - Dobbeltspor Oslo-Tønsberg i 2024
 - Dobbeltspor og/eller kryssningsspor mellom Tønsberg og Larvik i 2026
- *Konseptutvalgutredning (KVU) for intercityområdet*
 - Strekning forbi Torp med tilknytning til flyplassen
- *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)*
 - Planen ble sist behandlet i Fylkestinget 6. mars 2014.
 - Området øst for SLHs eiendom er markert som utviklingsområde for næring der omfang og avgrensing avklares i kommunal arealplanprosess.
 - Lagt til grunn at næringsarealet først kan åpnes for utvikling når ny jernbanetrase med stasjon på Torp er avklart.
- *Kommuneplan for Sandefjord*
 - Forslag til kommuneplan har ligget ute til offentlig høring. Frist for å komme med uttalelse til planen var 21. mars 2014.
 - SLH avga høringsuttalelse i brev av 28. august 2013 og 17. mars 2014.
 - Kommuneplanen ble vedtatt i bystyret 22. mai 2014.
 - I tillegg til de avmerkede næringsarealene i kommuneplanen har kommunen forutsatt at størstedelen av Forsvarets tidligere eiendom øst for SLHs eiendom skal nyttes til næringsformål og eventuell ny terminal for SLH.
 - I rådmannens innstilling til endelig kommuneplan er rådmannen enig med fylkeskommunen i at det trolig vil ta lenger tid enn 4 år før reguleringsplanen for Torp Øst er vedtatt. Hensynssonen som båndlegger området i påvente av regulering bør derfor tas ut.
 - Kommunen vil avvete med å ta stilling til arealbruken rundt Torp inntil SLHs styre legger frem sin helhetsplan for utviklingen av flyplassen med angivelse av nødvendig areal.
- *Kommuneplan for Stokke*
 - Kommunens eiendom som grenser til SLHs eiendom har i kommuneplanen arealstatus til flyplassformål. Området er forutsatt avklart i egen plan når SLH tar stilling til arealbehov.
- *Gjeldende reguleringsbestemmelser for Torp*
 - Vedtatt av bystyret i Sandefjord kommune 23. oktober 1997.

3.2 Konkurransesituasjon

På Østlandet er Torp i konkurranse med Gardermoen og Rygge om passasjerene. I tillegg griper Geiteryggens trafikk innenlands inn i konkurransebildet til Torp.

Etter at Ryanair valgte Rygge som baseflyplass på Østlandet, er Ryanairs aktivitet på Torp kraftig redusert. Det samme er andelen reisende fra Asker-Oslo regionen.

Samtidig har Norwegians satsing på Torp vært med på å redusere noe av trafikklekkasjen spesielt til Gardermoen. Torp har et stort regionalt nedslagsfelt, med randsoner til Arendal og Asker som innebærer et betydelig potensial for fremtidig vekst.

For innbyggerne og næringslivet i regionen er nærheten til Torp et betydelig gode og konkurransefortrinn. Torp er en viktig faktor for regionens attraktivitet og vekstevne. Det gjelder f.eks. ved nyetablering av næringsvirksomhet med betydelig vekst- og verdiskapingspotensial, tiltrekking av høyt kvalifisert arbeidskraft og generell tilflytting.

3.3 Arealdisponering/grunneiere inkl. konkurrerende aktivitet

SLH eier i dag begrenset areal i Torps utviklingsområde mot vest. Bildet under viser SLHs eiendommer i gult og andre eiendommer i grønt. På østsiden av SLHs eiendommer er de relevante utviklingsområdene eid av Stokke og Sandefjord kommuner.



SLH har gjennom en avtale skaffet seg kontroll på eiendom 27/2 teig 3 (rødt). Denne eiendommen ligger nord for Hangarveien og Torp Næringsutvikling AS (TN) sin eiendom 29/21-24. Totalt areal er 45,5 mål. TN har inngått leieavtaler med grunneierne på eiendommene 29/3 og 30/2 og har søkt Sandefjord kommune om omregulering til parkeringsformål.

Torp Parkering 1 AS (TP365) driver parkeringsvirksomhet på TNs eiendom 29/21-24. Formannskapet i Sandefjord kommune vedtok enstemmig den 9. mars 2010 at TN fikk etablere midlertidig parkering på denne eiendommen. Det ble også vedtatt at bruken til parkering må opphøre hvis parkeringsarealet må nyttes til flyplassformål. TN har akseptert vilkårene.



3.4 Adkomstvei

Det er svært viktig for SLH at trafikkavviklingen til og fra Torp foregår på en smidig og forutsigbar måte. Torpveien fra Fokserød til Torp er en del av E18. Det er til tider kapasitetsutfordringer på denne strekningen i forbindelse med kødannelse i rundkjøringene på Fokserød. Infrastrukturen må være tilpasset den trafikale belastningen som næringsvirksomheten på Kullerød/Fokserød og Torp medfører.

Det bør i løpet av kommuneplanperioden, jf. 3.2, tilrettelegges for flytting av innfartsveien til Torp slik at avkjøring blir fra E18 ved Tassebekk. Dette bør gjøres uavhengig om terminalen forblir på vestsiden som i dag eller om det bygges ny terminal øst for eksisterende rulle-/taxebane. Det må derfor legges inn en korridor med tilstrekkelig bredde for båndlegging av ny trase til Torp fra E18 ved Tassebekk både vest og øst for rullebanen.

4 Fremtidig trafikkutvikling – prognoser

4.1 Forutsetninger

Transportøkonomisk Institutt (TØI) sine prognoser frem til 2050 er vurdert ut fra naturlig etterspørselsvekst i Torps influensområde og vurderinger av sannsynlig utvikling i flytilbudet på Torp.

Den naturlige etterspørselsutviklingen for innlandstrafikken er simulert i den nasjonale persontransportmodellen for reiser over 100 km, NTM5. For utenlandstrafikken er en enkel modell som tar hensyn til økonomisk vekst i OECDs medlemsland generelt og Norge spesielt, billettpriser, aldersstruktur og dagens reisefrekvens.

Det er utarbeidet tre scenarier for trafikkutviklingen på Torp frem til og med 2050. Styret har besluttet at det er referansealternativet som skal legges til grunn i det følgende for utvikling på vestsiden. For utvikling på østsiden skal referansealternativet legges til grunn frem til og med 2026, deretter en utvikling i henhold til høyt alternativ. Det betyr at antall passasjerer på Torp i 2050 i østalternativet er 4,7 millioner sammenlignet med referansealternativet på 4,3 millioner passasjerer. Forskjellen i utvikling på vest- og østsiden fra og med 2027 er antagelsen om at en integrert løsning med flyplassterminal og jernbanestasjon vil ha en forsterkende effekt på passasjerutviklingen. Det vektlegges at passasjerprognosene forutsetter jernbanestasjon på Torp uavhengig av terminal på øst eller vest.

4.2 Prognose for Torp

Årlig vekst	2010-2020	2020-2030	2030-2040	2040-2050
Høyt alternativ	4,50 %	4,10 %	2,00 %	1,85 %
Referansealternativ	3,50 %	3,40 %	1,80 %	1,50 %
Lavt alternativ	1,00 %	2,30 %	1,70 %	1,40 %

Passasjerutvikling*	2 200 000	3 100 000	3 700 000	4 300 000
---------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

Flybevegelser*	21 600	28 200	33 600	38 800
----------------	--------	--------	--------	--------

* Siste året i perioden

4.3 Prognoser for Gardermoen's trafikkutvikling

TØI har utarbeidet prognoser for trafikkutviklingen på Gardermoen frem til år 2040. TØIs prognoser forutsetter at Torp og Rygge bygges ut etter behov og at høyhastighetstog mellom Oslo og de store byene på Østlandet og forbindelsene til Sverige ikke bygges før etter år 2040.

Gardermoen har med bakgrunn i den siste tidens svært sterke vekst korrigert denne noe for den nærmeste fremtid. Gardermoen forutsetter en fortsatt vekst etter år 2040, dog med en suksessiv reduksjon i den årlige vekstrate i forhold til TØIs anslag. Tabellen under viser prognose frem til år 2040 og anslag som omtalt ovenfor videre til år 2070.

Gardermoen	2012-2021	2022-2026	2027-2036	2037-2046	2047-2056	2057-
	6,0 %	3,0 %	2,3 %	1,8 %	1,5 %	1,25 %

4.4 Prognoser for Avinors trafikkutvikling

Trafikken over Avinors lufthavner vil vokse fra 40 millioner passasjerer i 2010 til 54 millioner passasjerer i 2020 og 78 i 2040. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig trafikkøkning fram mot 2040 på 2,3 prosent. Det er særlig utlandstrafikken som antas å vokse raskt.

Prognoser for de største lufthavnene er som følger frem til 2020 (mill. passasjerer):

Lufthavn	2010	2015	2020
Gardermoen	19,0	23,0	27,0
Sola	3,7	4,1	4,6
Flesland	4,9	5,5	6,1
Værnes	3,5	4,1	4,5

4.5 Usikkerhet ved prognosene

Selv om drivkreftene for vekst er sterke, og særlig knyttet til den økonomiske utviklingen i samfunnet, vil også andre faktorer kunne påvirke trafikkutviklingen. Det understrekes derfor at prognosene er usikre.

5 Økonomisk utvikling SLH 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2004-2013
Antall passasjerer	1 084 233	1 210 362	1 300 762	1 526 694	1 572 942	1 842 311	1 585 342	1 359 346	1 712 393	1 856 736	15 051 121
Rute innland	330 622	325 669	310 828	319 723	303 682	336 616	323 540	349 468	587 861	635 530	3 823 539
Rute utland	681 814	805 506	899 346	1 107 714	1 176 704	1 423 374	1 177 606	941 129	1 051 144	1 153 278	10 417 615
Charter utland	60 901	64 321	78 308	81 799	81 254	77 123	78 733	67 851	71 215	66 701	728 206
Flybevegelser	34 792	34 369	37 176	39 133	39 907	40 952	38 729	35 765	39 758	42 169	382 750
Rute	19 389	19 848	20 583	20 683	21 138	22 568	20 216	17 722	21 123	22 434	205 704
Charter	765	694	819	896	743	585	567	466	485	471	6 491
Annen trafikk	14 638	13 827	15 724	17 554	18 026	17 799	17 946	17 577	18 150	19 264	170 505
Kollektivandel*	-	-	-	17,10 %	20,80 %	23,40 %	20,50 %	15,30 %	15,20 %	15,60 %	18,27 %
Økonomi (NOK 000)											
Driftsinntekter	163 235	181 716	201 357	231 279	246 738	296 952	263 908	232 074	290 212	316 506	2 423 977
Årsresultat	16 487	28 332	31 143	27 247	26 280	38 296	25 407	14 351	25 865	26 792	260 200
Skattekostnad på ordinært resultat	6 447	11 093	12 152	10 677	10 287	14 926	10 010	5 576	10 087	11 489	102 744
Avsatt til utbytte	4 500	8 505	12 474	13 608	13 163	19 156	12 717	7 209	12 960	13 400	117 692
Investeringer	11 368	29 672	91 799	46 551	61 863	29 166	36 472	12 427	24 055	104 314	447 687
Totalkapital*	317 256	329 139	424 600	421 615	458 422	459 365	466 043	454 348	493 199	552 842	437 683
Langsiktig gjeld*	172 196	153 736	219 135	198 965	205 606	181 850	197 760	186 515	182 529	194 155	189 245
Nøkkeltall											
Egenkapitalandel > 25 % *	34,7 %	39,5 %	35,0 %	38,5 %	38,2 %	42,3 %	44,5 %	47,2 %	46,1 %	44,3 %	41,0 %
Rentedekningsgrad > 3-4 *	3,7	7,6	9,0	6,7	5,7	9,9	8,4	7,8	10,0	10,6	7,9
Gjeldsgrad < 4-6 *	3,1	2,3	3,1	2,9	2,9	2,1	2,8	3,2	2,5	2,4	2,7
Bankinnskudd, kontanter o.l.*	35 063	42 466	63 288	16 506	25 462	38 152	35 059	37 874	81 977	21 803	39 765

* Gjennomsnittlig per år (2004-2013)

6 Status terminal og landside

6.1 Innsjekkingsareal

Det er en kontinuerlig teknologisk utvikling på dette området som kan medføre at enda mer av denne prosessen allerede er gjort før passasjeren ankommer

flyplassen. Ved samtidighet på avganger med større fly, er det imidlertid i dag arealknapphet i dette området.

6.2 Sikkerhetskontroll (security)

Alle innsjekkede passasjerer, transferpassasjerer og transittpassasjerer og deres håndbagasje skal gjennomføres for å hindre at forbudte gjenstander blir ført inn på sikkerhetsbegrensede områder og om bord i luftfartøy.

Sikkerhetskontrollen i terminalen er i dag utformet med fire sluser, hvor hver enkelt sluse er utstyrt med metalldetektorportal, konvensjonell røntgenmaskin og håndholdt metalldetektor, samt eget avlukke for manuell etterkontroll. Antall sluser i bruk reguleres etter tilstrømming av passasjerer på en slik måte at det skal sikre en mest mulig effektiv gjennomstrømming og god kvalitet på utførelse av kontrollen.

6.3 Bagasjesystem

6.3.1 Bagasjebånd ankomst innland

Bagasjebåndet og arealet for ventende passasjerer er ved samtidighet og i helger/ferier for lite. Det kan innebære opphopning av bagasje og for mange mennesker på et lite område. I slike situasjoner forsterkes konsekvensen av bagasjebåndets plassering mellom innsjekks- og sikkerhetskontrollområdet og medfører en dårlig passasjerlogistikk.

6.3.2 Bagasjebehandlingsanlegg

Bagasjebehandlingsanlegget i terminalbygningens sydende ble utvidet i 2007. Det er ikke kapasitetsbegrensninger med dagens trafikknivå. Økt automatisering, jf. 6.1, kan medføre at flere flyselskap vil benytte selvbetjent bagdrop (SBD). Da vil levering av bagasje kunne skje betydelig tidligere enn i dag, hvilket kan bety et behov for flere sorteringsbinger.

6.4 Parkeringsanlegg

6.4.1 SLHs parkeringsplasser

	Areal (m ²)	Antall p-plasser	Merknad	
Langtid	65 000	Ute	1 498	
		P-hus 2	782	Fire etasjer
		P-hus 1 (kun taket):	230	P-hus1 3. etasje (taket)
		Ansatte parkering	180	Adskilt med egen bom
		Delsum	2 690	Alle plasser på innsiden av samme bom
	11 000	P-hus 1	460	Eksklusiv taket (3. etasje)
	76 000	Sum langtid	3 150	Inkludert ansatte parkering
Korttid	8 000	Max 30 min. ute v/ terminal	20	18 p-plasser ved terminal
		Ute vis a vis terminal vest	167	
	84 000	TOTALT	3 337	

EuroPark AS (EP) drifter SLHs parkeringsplasser og er bemannet 24/7/365. Det er nå også fullt mulig å forhåndsbestille parkering på Torps og EPs webside.

6.4.2 TP365s parkeringsplasser

	Areal (m ²)	Antall p-plasser	Merknad	
Langtid	22 000	Ute	830	Se for øvrig siste avsnitt i 3.3

Dette er en ubemannet parkeringsplass.

6.4.3 Fremtidig behov for parkeringsplasser

Med SLHs og TP365s parkeringsplasser er dagens kapasitet lik 4 167 plasser. SLH har fått klare signaler fra landbruksmyndighetene om at egen eiendom må utnyttes maksimalt før utvidelse av antall parkeringsplasser finner sted på områder som i dag f.eks. er dyrket mark. Det kan innebære fordyrende løsninger for SLH, noe som igjen underbygger viktigheten av at inntekter som generes fra parkering på Torp kanaliseres tilbake til SLH for videreutvikling av flyplassen.

7 Investeringer uavhengig av terminalplassering på vest- eller østsiden av rullebanen

Tekst	2014-2023	2024-2037	2038-2050	Totalt
Terminal				
Sum	109 200 000	-	-	109 200 000
Landside				
Sum	49 337 000	-	-	49 337 000
Parkeringsplasser				
Sum	-	-	-	-
Ferdelsområdet				
Sum	74 500 000	-	-	74 500 000
Banesystemet				
Sum	205 000 000	145 500 000	100 000 000	450 500 000
Løpende driftsinvesteringer				
Sum	102 000 000	250 000 000	265 000 000	617 000 000
Totalt	540 037 000	395 500 000	365 000 000	1 300 537 000

Luftfartstilsynet har i sin teknisk/operativ godkjenning, jf. 3.1, stilt krav om at SLH innen 1. desember 2016 skal ha foretatt rehabilitering og oppgradering av rullebanen for å sikre tilfredsstillende beskaffenhet, tverrfall og sikkerhetsområde.

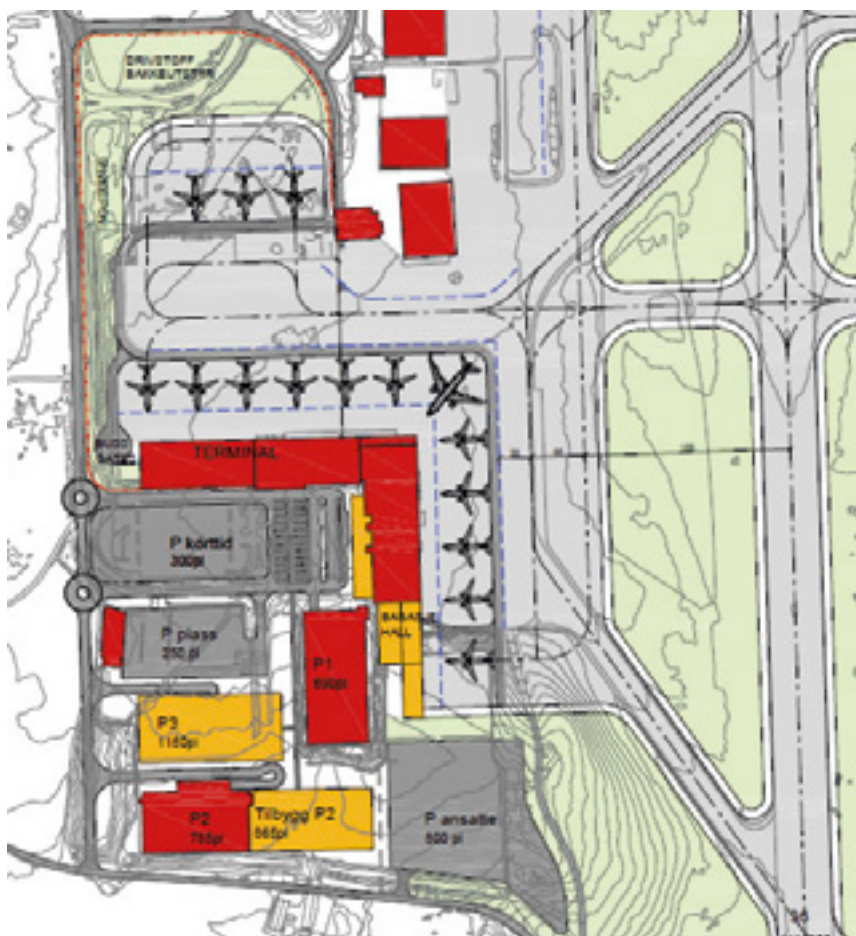
Alle investeringene i tabellen over er medtatt i langtidsbudsjettene for de to alternativene og ligger dermed også til grunn for den økonomiske analysen. Kostnadsnivået er beheftet med usikkerhet.

8 Videreutvikling av Torp på vestsiden av rullebanen

8.1 Investeringskostnader i de ulike fasene

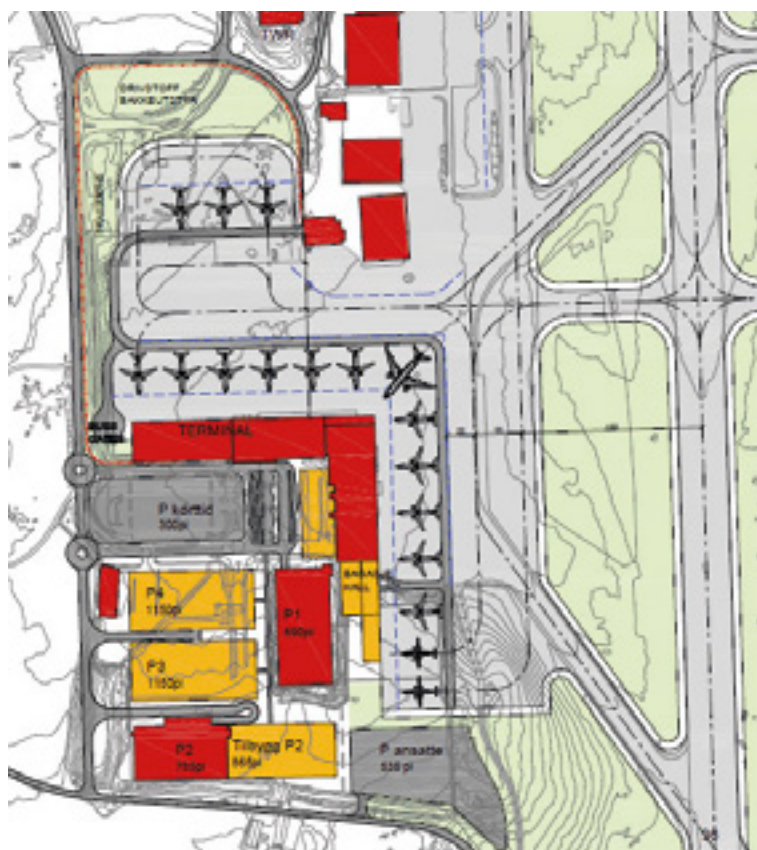
Samlede kostnader basert på Asplan Viaks beregninger er MNOK 1 272. Alle kostnader er inkludert rigg/drift (20%), uforutsett (15%), plan/prosjektering (8%) og adm./byggeledelse (5%).

Fase 1- 3 2014-2050	NOK
Terminal	381 120 000
Landside	31 080 000
Parkeringsplasser	487 947 500
Ferdelsområdet	213 110 000
Banesystemet	158 340 000
Totalt fase 1-3	1 271 597 500



8.1.3 Fase 3 (2038-2050) opp til 4,3 millioner passasjerer

Fase 3 2038-2050	NOK	Tidspunkt
Terminal		
Sum	67 320 000	2040-2041
Landside		
Sum	-	
Parkeringsplasser		
Sum	159 562 500	2042-2049
Ferdelsområdet		
Sum	79 770 000	2040-2041
Banesystemet		
Sum	85 840 000	2041-2046
Totalt fase 3	392 492 500	



9 Videreutvikling av Torp på østsiden av rullebanen

9.1 Investeringskostnader i de ulike fasene

Samlede kostnader basert på Asplan Viaks beregninger er MNOK 2 303. Alle kostnader er inkludert rigg/drift (20%), uforutsett (15%), plan/prosjektering (8%) og adm./byggeledelse (5%).

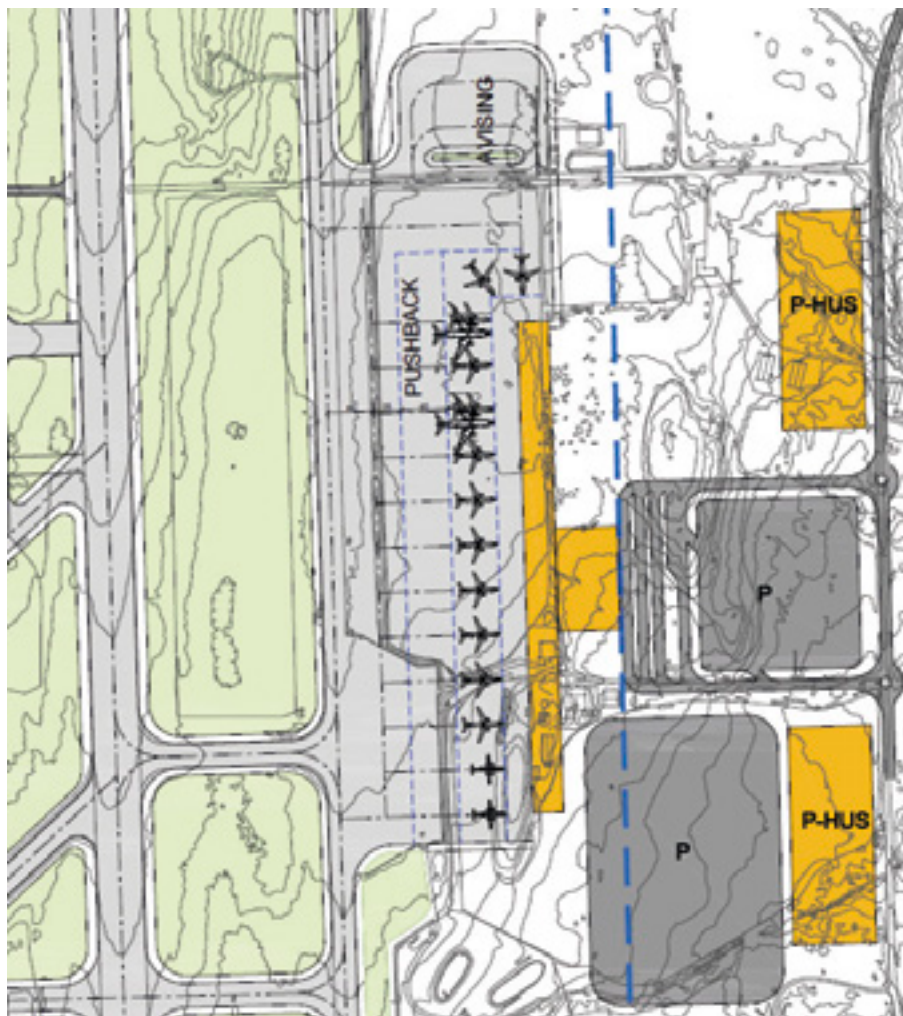
Fase 0-2 2014-2050	NOK
Terminal	1 014 340 000
Landside	114 700 000
Parkeringsplasser	539 547 500
Ferdelsområdet	456 568 000
Banesystemet	178 172 000
Totalt fase 0-2	2 303 327 500

9.1.1 Fase 0 (2014-2023) opp til 2,5 millioner passasjerer

Fase 0 2014-2023	NOK	Tidspunkt
Terminal		
Sum	49 380 000	2017-2019
Landside		
Sum	7 400 000	2016
Parkeringsplasser		
Sum	73 347 500	2017
Ferdelsområdet		
Sum	74 025 000	2019-2020
Banesystemet		
Sum	72 500 000	2018-2020
Totalt fase 1	276 652 500	

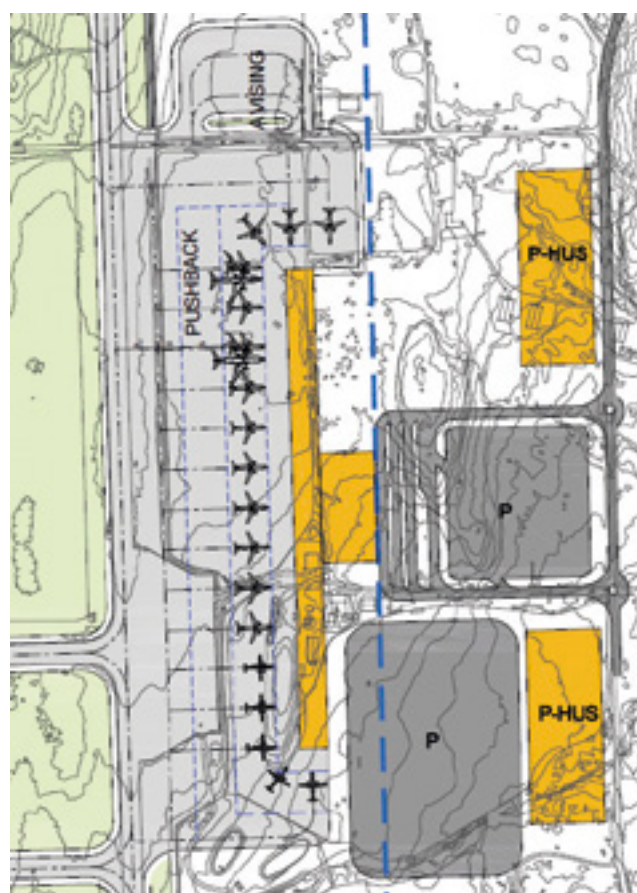
9.1.2 Fase 1 (2024-2037) opp til 3,6 millioner passasjerer

Fase 1 2024-2037	NOK	Tidspunkt
Terminal		
Sum	861 360 000	2024-2026
Landside		
Sum	82 584 000	2024-2026
Parkeringsplasser		
Sum	342 250 000	2024-2026
Ferdelsområdet		
Sum	304 140 000	2024-2026
Banesystemet		
Sum	83 472 000	2024-2026
Totalt fase 1	1 673 806 000	



9.1.3 Fase 2 (2038-2050) opp til 4,7 millioner passasjerer

Fase 2 2038-2050	NOK	Tidspunkt
Terminal		
Sum	103 600 000	2044-2045
Landside		
Sum	24 716 000	2046
Parkeringsplasser		
Sum	123 950 000	2045-2046
Ferdelsområdet		
Sum	78 403 000	2043-2044
Banesystemet		
Sum	22 200 000	2043-2044
Totalt fase 2	352 869 000	



10 Finansiering

10.1 Prosess med banker

SLH har hatt en dialog og prosess med ulike finansieringsinstitusjoner. Alle er forelagt langtidsbudsjett for begge alternativene og har gjort vurderinger basert på de forutsetningene som ligger til grunn.

10.2 Kilder til kapitaltilførsel

Mulighetene for SLH for å tiltrekke seg nødvendig finansering og eventuelle investorer vil bl.a. avhenge av en mest mulig forutsigbar fremtidig kontantstrøm og soliditet.

I tillegg er det absolutt nødvendig at eierne er tydelige og forutsigbare med sine planer for utvikling av selskapet. Trygghet rundt eiernes strategi er en nødvendig forutsetning for å tiltrekke seg finansieringspartnere og investorer. Eiernes evne og vilje til å tilføre selskapet egenkapital, dels gjennom oppbygging av soliditet fra løpende drift og dels gjennom ny tilførsel når de tyngste investeringene skal gjennomføres, bør avklares i forkant av en prosess med finansieringsinstitusjoner.

10.3 Mulige krav fra finansieringsinstitusjoner

Flere typer krav til økonomiske nøkkeltall (covenants) kan være aktuelle. På bakgrunn av den prosessen SLH har hatt er det gitt indikasjoner på mulige krav til covenants. Gitt forutsetningene i langtidsbudsjettet er covenants i hovedsak innenfor forventede krav. Det understrekes at ingen av finansieringsinstitusjonene på nåværende tidspunkt har forpliktet seg til noen av kravene.

11 Vurderinger av de to alternativene

Langtidsbudsjettet for begge alternativene forutsetter at alle overskudd tilbakeholdes eller gjøres tilgjengelig i tunge investeringsperioder. Uavhengig av øst- og vestalternativet, må det som beskrevet i kapittel 7, foretas omfattende investeringer på flyplassen. Uten disse investeringene ville det trolig være rom for å gjennomføre vestalternativet uten emisjon. De omfattende kostnadene til oppgradering av rullebanen gjør imidlertid at det er behov for emisjon allerede i 2016. Det er derfor forutsatt at eierne skyter inn egenkapital i selskapet.

Begge alternativene forutsetter en fortsatt utvikling av Torp stasjon. Fjernparkering i vestalternativet er valgt plassert på østsiden for å kunne samordne behovene for parkering for jernbanestasjon og flyplass og for å kunne samspille med den etablerte shuttlebussordningen samtidig som det tilrettelegges for flytting, jf. også kapittel 15.

11.1 Vestalternativet

Det er ulike investeringsalternativer for å møte kapasitetskravene som en følge av passasjerutviklingen. En videre utvikling på vestsiden gir nødvendig fleksibilitet slik at selskapet kan foreta tilpassede investeringer over tid. Det er med en passasjerutvikling i samsvar med referansealternativet ikke nødvendig å foreta rivning av cargo- eller hangarbygning nord for terminalen i planperioden.

Det anbefales en utbygningstakt som innebærer utbygging av tre fjernoppstillingsplasser nord for utenlandsterminalen i 2019/2020. Det sikrer nødvendig kapasitet for flyoppstillingsplasser og er mindre kostbart og bedre driftsoperativt enn å bygge fjernoppstillingsplasser i syd.

11.2 Østalternativet

I østalternativet er det kun en mulig løsning som er skissert. Fleksibiliteten ligger i hvor stor terminalen bygges og hvor mange flyoppstillingsplasser som etableres i åpningsåret, og dermed mulighetene for gradvis å kunne tilpasse kapasiteten til passasjerutviklingen.

Fase 0 i dette alternativet er noe mindre omfattende enn fase 1 i vestalternativet og inkluderer kun nødvendige tiltak i påvente av ny terminal på øst. En utvikling på østsiden innebærer store investeringer på relativt kort tid og har ikke samme fleksibilitet som vestalternativet.

Østalternativet vil ha en kritisk fase ved bygging og flytting til ny terminal (2024-2026) på grunn av svært høye investeringer. Det vil trolig være behov for justeringer i finansieringsstruktur eller inntjeningskrav i denne perioden for å realisere budsjettert investeringsplan.

11.3 Budsjettrisiko

Som påpekt i kapittel 10 er det en betydelig usikkerhet knyttet til passasjer- og inntekts-/kostnadsutviklingen i begge alternativene. Det er imidlertid en betydelig større fleksibilitet i vestalternativet til å dele opp prosjektene i mindre deler og begrense tidsperioden det søkes finansiering til. Handlingsrommet i investeringsplanen for vestalternativet er med andre ord større enn for østalternativet.

12 Miljø- og samfunnsansvar

12.1 Kollektivtrafikk

Kollektivandelen til og fra Torp er i dag på 15-16 %, jf. også tabellen i 5.

12.1.1 Busstrafikk

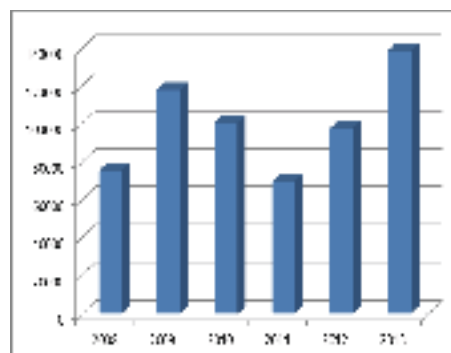
Busstrafikken utgjorde i 2013 noe over halvparten av kollektivtrafikken. Torpekspressen har et ruteopplegg fra Oslo dedikert til de enkelte utenriksavganger. Torp betjenes også av Telemarkekspressen, mens Sørlandsekspressen, Timekspressen, Lavprisekspressen og Konkurrenten stopper på Fokserød. Når terminalområdet bygges ut videre, er det svært viktig å legge til rette et funksjonelt og riktig dimensjonert terminalområde for buss nærmest mulig terminalbygningens inngang. Det er tatt høyde for dette i kostnadsoverslagene.

Parallelt med trafikktutviklingen til Wizzairs ruter til og fra Øst-Europa, har det også utviklet seg et marked hvor minibusser hovedsaklig frakter passasjerer til og fra Oslo-området.

Det er viktig for SLH at dette markedet har like konkurransevilkår for de ulike aktørene slik at ikke enkelte aktørers lønnsomhet undergraves av brudd på eller mangelfulle spilleregler.

12.1.2 Togtrafikk

Det er i dag en shuttlebussforbindelse til og fra Torp stasjon knyttet til alle avganger med Vestfoldbanen. Kjøretiden er 4 minutter og denne tjenesten ser ut til å fungere svært tilfredsstillende. Jernbaneanverket (JBV) har i forbindelse med planene for ny Vestfoldbane signalert at fortsatt stopp ved Torp kan være avhengig av en direkte tilknytning til terminalen, dvs. at terminalområdet flyttes til østsiden av rullebanen.



JBVs fremlagte skisser viser en banetrasé parallelt med rullebanen og i en avstand som muliggjør en direkte forbindelse mellom ny terminal på østsiden og jernbanestasjon. Stasjonsanlegget forutsettes bekostet av JBV.

Frem til ny stasjon er etablert, er det avgjørende at den eksisterende Torp stasjon opprettholdes.

12.2 Næringsutvikling

Torp er en av de viktigste drivkreftene for næringsutvikling i regionen og er en avgjørende faktor for regionens attraktivitet og vekstevne. Det gjelder f.eks. ved nyetablering av næringsvirksomhet med betydelig vekst- og verdiskapingspotensial, tiltrekking av høyt kvalifisert arbeidskraft og generell tilflytting. Det er imidlertid helt avgjørende for den videre utviklingen av Torp til det beste for næringsliv og befolkningen i regionen, at SLH har gode og forutsigbare rammebetingelser.

Regionen har med Torp en høy bostedsattraktivitet som gir kontinuerlige sterke vekstimpulser. Dermed er det gode forutsetninger for fortsatt vekst.

12.3 Miljø

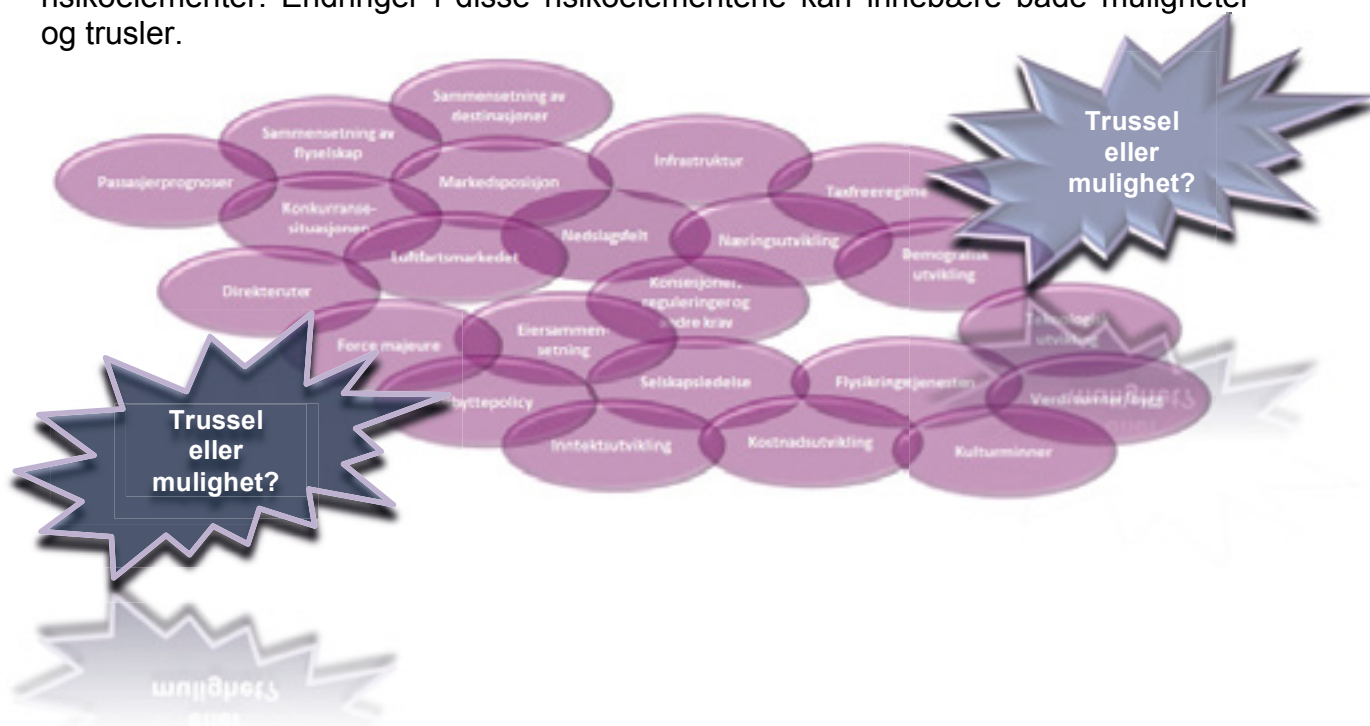
Det legges stor vekt på å redusere negative miljøkonsekvenser ved aktivitetene på Torp. SLH valgte allerede i 2002 å ta i bruk miljøstyringsprogrammet ISO 14001, noe som krever kontinuerlig miljøforbedring. Styringsprogrammet medfører årlige revisjoner for å etterprøve kvaliteten på selskapets samlede miljøarbeid, i tillegg til resertifisering hvert 3. år. Det er spesielt fokus på fly- og baneavising, støy, ENØK, vann- og vassdrag samt avfallshåndtering. Miljøaspekter er viktige kriterier i vurderinger av investeringer som SLH gjør.



13 Risikobilde – trusler og muligheter

I en tid med store investeringer og strukturelle endringer kan det også bety endring i risikoeksponeringen for selskapet. Det er derfor viktig å kartlegge risikobildet, vurdere risikoen og ikke minst vurdere hvor godt selskapet er i stand til å møte endringer i risikobildet.

I dette kapitlet fremlegges en ikke uttømmende oversikt med ulike mulige elementer i risikobildet som både kan innebære trusler og muligheter for Torps og dermed selskapets videre utvikling. Alle disse elementene kan i større eller mindre grad få betydning for den fremtidige trafikkutviklingen og inntjeningen på Torp. Det gjøres ingen vurdering av sannsynlighet og konsekvens her, kun en synliggjøring av risikoelementer. Endringer i disse risikoelementene kan innebære både muligheter og trusler.



14 Kulturminner

14.1 Formell prosess

Vestfold fylkeskommune (Vfk) foretar normalt registreringer og vurderer om kulturminner kan sikres i planprosessen, eller om det skal søkes om dispensasjon. Det er Riksantikvaren som behandler og som kan gi dispensasjon fra kulturminneloven, og det er Kulturhistorisk museum som står for eventuelle utgravninger.

Reguleringsplanen kan ikke godkjennes før § 9 i kulturminneloven, arkeologisk registrering, er avsluttet. Arkeologisk registrering må dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10. Eventuelle funn kan reguleres til hensynssoner, eller det kan søkes om dispensasjon og kulturminnene kan da graves ut og frigis.

14.2 Registrerte kulturminnelokaliteter i plan- og influensområdet



Rødt symbol = Automatisk fredet, grått symbol = uavklart eller fjernet, hvitt symbol = ikke fredet. Trekanter på kartet er SEFRAK-registrerte¹ bygninger, der røde trekanter er bygninger som er meldepliktige jf. kulturminnelovens § 25 (eldre enn 1850). Grå er ruiner eller fjernet. Gule er yngre enn 1850 og ikke meldepliktige. Kilde: www.asketadden.ra.no.

15 Styrets vedtak av 3. september 2014

Med basis i de funn og vurderinger man har gjort i forbindelse med arbeidet med Helhetsplanen, beslutter styret en videreutvikling av lufthavnen på vestsiden nå.

Styrets vedtak begrunnes med usikkerhet omkring fremtidig trafikkutvikling samt økonomiske rammevilkår. Dersom de økonomiske rammevilkår samt passasjerutvikling blir som beskrevet i Helhetsplanen, vil styret på et senere tidspunkt vurdere en flytting til øst.

På dette grunnlag, ber styret om at tilstrekkelig med areal både øst og vest for terminalområdet blir/forblir regulert til flyplassformål for Helhetsplanens planperiode frem til 2050.

¹ SEFRAK er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner i Norge. Navnet er en forkortelse for *SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminner*, som var navnet på den institusjonen som påbegynte arbeidet med registeret. I dag ligger ansvaret for registrering og vedlikehold av data hos Riksantikvaren.

Styret vil sammen med de regionale og kommunale myndigheter arbeide for å sikre opprettholdelse/nyetablering av jernbanestasjon øst for rullebanen.

Styret vil understreke nødvendigheten av ny veiforbindelse til E-18 ved Tassebekk som er uavhengig av fremtidig lokalisering av terminalplassering på lufthavnen, og at det sammen med de regionale og kommunale myndigheter arbeides for at dette inkluderes i neste NTP.



