

Värmländska Ingenjörsföreningen, referat från studiebesök vid Karlstads flygplats 2013-03-12 (baserat på mötesprotokoll av G. Tidstam)

Peter Landmark, flygplatschef, hälsade oss välkomna och bjöd oss omgående att hugga in på dryck och smörgåsar. Peter är sedan sex år chef för Karlstads flygplats.

Fakta om Karlstads flygplats

Karlstads flygplats har i år funnits 16 år på Mellerudstorp. Det har varit år av skiftande karaktärer. Från statlig överhöghet till kommunal, från massivt statligt pendlande (försvaret) till charter, från Linjeflyg till Nextjet. Se även flygplatsens hemsida www.ksdarprt.se.

Flygplatsen är öppen 04:30 – 24:00 vardagar + för postflyg på natten. Startbanan är 2 516m, här klarar även de största planen att landa. De allra största kan inte lyfta fulltankade. Banan är försedd med ILS (instrumentlandningssystem) från både norr och söder. Det finns reservkraft, så att flygplatsen inte är beroende av extern elförsörjning. Man har mycket små problem med dimma, inga problem med isdimma (som Gardemoen)

31 personer är anställda i flygplatsbolaget. Med restaurang och hyrbilar är det ca 70 personer som jobbar på flygplatsen. Parkeringskostnaden, 350:- /vecka är lägst i Sverige. På marken finns anropsstyrd flygbuss till linjetrafikens avgångar/ankomster. Dessutom finns Barcelonabussen för Ryanairs Barcelonatrafik

Utöver trafikflyget finns dessutom en sportflygklubb och en segelflygklubb som utnyttjar fältet

Affärsflyget

Resenärerna består i dag till ca 40% av affärsresenärer, där Metso är den största kunden. Bland övriga stora kunder märks Uddeholm, Stora Enso, Barilla samt resenärer från Karlstads många konsultbolag

Resandet från Karlstad har ändrat karaktär, för 16 år sedan var det mindre än 20% av affärsresenärerna som var transferresande, dvs. resande till en större flygplats för vidare resa längre bort. För 6 år sedan var siffran ca 60%, och i dag 96%! Metsos personal reser 50% till Kina och övriga Asien.

Flygplatsen är viktig för det värmländska näringslivet. Det vanligaste inrikes resmålet för affärsresenärerna är Sundsvall, följt av Umeå. Stockholmsresenärerna tar numera tåget. Den största utlandsdestinationen är Helsingfors, tack vare Finnairs många asiendestinationer.

Efter Skyways konkurs i fjol sköts nu linjetrafiken av Nextjet som är en Staralliancepartner, dvs. det går att boka biljetter och bagage genom SAS hemsida

Affärsresenärerna saknar idag en linje till Oslo, inte för Oslo som resmål, utan för att komma vidare med flyg inom Norge.

Ekonomi

Flygplatsen ägs till 100% av Karlstads kommun. Flygplatsen har inte intäkter som täcker driften, trots att t.o.m. Ryanair betalar för att landa/lyfta. Budgeten för i år ger ett underskott på ca 15 milj. Kostnaderna för att driva flygplatsen är ca 40 milj. Den största enskilda kostnaden är trafikledarna, en tjänst som köps från Luftfartsverket. Här har flera flygplatser gått samman och genomför just nu en upphandling, med möjlighet till en annan operatör för denna tjänst

Flyget är en del av Värmlands infrastruktur, och skall betraktas som detta, dvs skall inte nödvändigtvis bära sina egna kostnader. Här följde en intressant debatt om hur mycket t ex lettiska långträdare betalar till våra vägar.

Som jämförelse är Värmlandstrafik, trots höga biljettpriser, skattesubventionerat med över 400 milj.

Utveckling

Karlstads flygplats var den flygplats i Sverige som visade högst tillväxt 2012, +22%. Antalet passagerare var då ca 100 000. I budgeten för 2013 ligger en ökning med 15%

Flygplatsen är, utöver Malmö, den enda flygplatsen i Sverige som har både Ryanair och Norwegian. Båda bolagen är nöjda med servicen och jobbar på att växa på Karlstad.

Nextjet opererar med flygplan som tar max 33 passagerare, Karlstad skulle önska en något större maskin, ca 50 passagerare. Tyvärr finns det väldigt få flygplan av den storleken.

Lågprisflyget har ökat marknaden för flygplatsen, nu kommer resenärer även utanför Värmland.

En ökad passagerartillströmning (flygplatsen är dimensionerad för 800 – 900 000 passagerare) innebär en god spiral. Bättre förhandlingsläge mot operatörer – fler resmål. bättre avgångstider, etc. Målet är att uppnå 200 000 passagerare före 2020.

Visionen är dagliga turer till ett stort nav, t.ex. Frankfurt, Amsterdam eller Heathrow. Köpenhamn räcker inte.

För att vi skall lyckas måste alla prata gott om vår flygplats, något som vi värmlänningar inte är så bra på.

Miljö

Peter L förutspår att flyget är det miljövänligaste transportmedlet om 30 år. Redan i dag kan alla flygmotorer drivas med biodrivmedel. Det finns dock långtifrån tillräckligt mycket sådana drivmedel tillgängliga

Glykolen som används för avisning av flygplanen samlas upp och bryts ned biologiskt med den urea som används för avisning av startbanan

Flygplatsen är miljöcertifierad enligt ISO 14 000, och har egen miljösamordnare

Bullermattorna är inte justerade, trots att de moderna flygplanen bullrar mycket mindre än de som fanns då flygplatsens miljötillstånd klubbades. Det är förbjudet att bygga bostäder inom vissa områden. Flygplatsen är fortfarande klassad som riksintresse.

Hur öka intäkterna?

Med på mötet var även en konsult, Kent Svensson, DANA Projects Projektchef och vVD, se även www.danaproject.se. DANA Projects har anlåtats för att se vad som kan göras för att öka intäkterna.

Vad kan göras vid sidan av flygverksamheten? Existerande detaljplan har gjorts mycket framsynt och tillåter mindre industrier och verkstäder.

Tänkbara verksamheter: Det finns t. ex. en stor verkstad för tunga fordon, är någon intresserad av att använda den till ömsesidig nytta? Finns industrier som arbetar med säkerhetskrav? Här finns möjlighet till kontorshotell med närhet till flygplatsen. Lagerutrymmen finns eller kan byggas. Om Värmland köper en ambulanshelikopter, var skall den ha sin bas?

Resultatet av konsultens arbete skall presenteras inom 2 år