



Sundsvalls kommun
Midlanda Flygplats

Mål- och resursplan

2021-2024

Innehållsförteckning

1	Ekonomisk analys	3
1.1	Investeringsredovisning.....	4
2	Verksamhetsanalys	5
2.1	Kund/Marknad.....	5
2.2	Medarbetare	6
2.3	Väsentliga händelser	7
2.4	Framtidsutsikter	8
2.5	Ägardirektiv.....	9
2.6	Indikatorer för måluppföljning i MRP 2021	9
2.7	Bolagsmål och indikatorer	9
2.7.1	<i>Mätning och uppföljning av bolagets mål</i>	<i>10</i>

1 Ekonomisk analys

Pandemin har slagit extremt hårt mot flygplatsen liksom övriga i branschen och tyvärr finns det inga prognoser när det kan tänkas vända. Den reguljära trafiken har sedan mars gått från ett minimum till att i princip upphöra helt, vilket även påverkat flygplatsens övriga intäkter oerhört negativt. De flesta kundavtal har sagts upp och kommer att löpa ut succesivt, det krävs ökade passagerarvolymerna för att kunna teckna nya avtal.

Sedan april har i stort sett samtliga medarbetare varit korttidspermitterade och flygplatsen har fått ersättning från Tillväxtverket, det är inget flygplatsen räknar med att få under de kommande åren. Varför ett varsel har lagts på 10 medarbetare och en ny organisation ska implementeras för att möta de svårigheter vi står inför.

Passagerarvolymerna för inrikes bedöms öka något under 2021, för att sen förbättras succesivt de kommande åren. De minskade passagerarvolymerna påverkar även övriga kommersiella intäkter negativt så som parkering, reklam etc.

Flygplatsen har budgeterat för ersättning av CNS enligt plan från Transportstyrelsen. Vilket är ett system för undervägsavgifter som regleras av EU. Vart femte år upprättas ny planperiod en så kallad prestationsplan för CNS-ersättning. Aktuell planperiod började gälla 2020 och sträcker sig fram till 2024, dock har inte den svenska prestationsplanen blivit godkänd av EU. Dessutom arbetas ett förslag om en tilläggsförordning fram i EU, kopplad till den kris vi befinner oss i. Det betyder att det finns en risk att budgeterad ersättning inte faller ut enligt plan.

Externa driftkostnader, bedöms minska något under 2021. Ingen entreprenör för drift bedöms användas under året. Arbetet med ny tillståndsansökan enligt miljöbalken lämnades in under 2020 till Mark- och Miljödomstolen och bedöms avslutad under 2021.

2022-2024

Under 2022 bedömer flygplatsen att passagerarvolymerna ökar ytterligare och fortsätter så under de kommande åren. Det är framförallt inrikestrafiken som återhämtar sig medan passagerarvolymerna för utrikes ligger på fortsatt relativt låga nivåer. Under planperioden räknar flygplatsen med en ytterligare flygoperatör. År 2024 prognostiserar flygplatsen med 216000 passagerare.

För de kommande åren en positiv försäljning av extern utbildning och webb-utbildningarna.

Under planperioden 2022-2024 bedömer flygplatsen teckna nya avtal med tidigare kunder.

Flygplatsen har budgeterat med ett bidrag om 1 mkr för de kommande åren.

Externa driftkostnader, en del underhållsarbeten planeras på fastigheterna de kommande åren. Under 2022 genomförs en försegling av rullbanan vilket förlänger banans livslängd och investering om-topponing av rullbana kan skjutas fram. Avveckling av den gamla brandövningsplatsen är planerad att genomförs under 2023. Införande av LPV planeras 2022, för att under 2023 genomföra proceduröversyn enligt de regelverk flygplatsen har att följa.

Personalstyrkan bedöms minska något under planperioden.

1.1 Investeringsredovisning

Ny beläggning avser om-toppning av stationsplatta norr. Området toppas om för att säkerställa att det inte blir några stensläpp som resulterar i att material sugas in i flygplansmotorerna bl.a.

Projekt banljusbyte fortgår enligt tidigare plan. Flygplatsens banljusanläggning är ålderstigen och består av halogenamartur, vilka har slutat tillverkats och måste bytas ut. I samband med utbytet säkras även kablarna för banljusen för att säkerställa att dessa inte förstörs av de kemikalier som läggs ut på banan. Anläggningsbytet genomförs under en femårsperiod i samarbete med andra flygplatser.

En begagnad brandbil är planerad att köpas in under 2021 för utbildningsverksamheten, som har utbildning av brand och räddningstjänst både internt och externt. I dag finns två äldre räddningsbilar för denna övningsverksamhet. Då bilarna snart är 30 år gamla och det snart inte finns reservdelar att tillgå är de i stort behov av att bytas.

En begagnad friktionsbil behöver köpas in under 2021, för att säkerställa att friktionsvärden kan tas på färdområdet vintertid, när ordinarie friktionsbil är ur drift.

Nya möbler till avgångshall behöver bytas ut då befintliga möbler är drygt 20 år gamla och i mycket dåligt skick. Planen är att byta ut möblerna i avgångshallen under en treårsperiod.

2 Verksamhetsanalys

2.1 Kund/Marknad

Kunder

I dagsläget så har våra kunder och våra kunders kunder minskat till ett minimum och vissa kunder har försvunnit helt. Avtal har sagts upp och nu råder en väntan på att vindarna vänder så att man återigen kan återuppta sin verksamhet på flygplatsen. Detta gör att vi under de närmaste åren kommer att behöva göra en nystart med våra kunder, som idag är ett fåtal.

Vi måste börja om från början med kundarbetet på alla nivåer och säkerställa att vi har prissättning och erbjudanden som är tillräckligt attraktiva så att kunderna vågar starta upp sin verksamhet igen. En dialog behöver tas med hur vi ska arbeta med mätetal för NKI och vad som är viktigt att prioritera i samarbetet mellan flygplatsen och dess kunder.

På passagerarnivå så behöver passagerarna känna sig trygga med att flygplatsen gör allt som står i dess makt för att minska smittspridningen och hantera situationen på bästa sätt. Flygplatsen har ett genomtänkt och strukturerat arbetssätt för att minimera smittspridning. Kommunikationen kring detta kommer att vara av stor vikt för att kunderna skall känna sig trygga med flyg som ett bra alternativ för kommunikationer.

Kunderna som funnits på flygplatsen har varit en homogen grupp där det sällan kommer in nya företag på marknaden. Det kan finnas möjligheter för nya företag och således nya kunder att komma in som verksamhetsutövare på flygplatsen i samband med att flygmarknaden börjar återta sina positioner. Flygplatsen kommer aktivt arbeta för att identifiera nya bolag och försöka attrahera dessa att förlägga sin verksamhet på flygplatsen.

Flygplatsen kommer att som tidigare arbeta med att mäta kundnöjdheten på flygplatsen bland dess resenärer. Undersökningen är en god källa att inhämta kunskap kring förbättringsåtgärder och att få en dialog mellan flygplatsen och dess resenärer.

Övriga kunder/företag som bedriver verksamhet på flygplatsen har ofta inte bra anpassad verksamhet för att göra NKI undersökningar i enkätform. Därför använder sig flygplatsen av olika former av möten där man fångar upp frågeställningar och får en indikation på hur man upplever kundnöjdheten.

Möten med t.ex. taxinäringen kan ske i större forum där samtliga taxibolag som har verksamhetsavtal med flygplatsen bjuds in och diskuterar branschspecifika frågor och gemensamma förhållningssätt i vissa frågor. Därefter arbetar flygplatsen individuellt med enskilda, specifika frågor med enskilda taxibolag.

Marknad

Flygmarknaden har sedan Covid-19 varit i en förändring som saknar historiskt motstycke. Antalet flygbolag som gått i konkurs slår alla rekord. Företag som leasar ut flygplanen har i vissa fall merparten av flygplanen parkerade på marken på obestämd tid. Hur framtiden och perioden 2021-2024 kommer att utvecklas vet ingen just nu. Allt styrs av hur pandemin sprider sig och ifall man hittar ett vaccin som kommer att fungera för att få stopp på smittan, eller åtminstone vaccinera de riskgrupper som finns definierade.

Internationellt så ligger tappet av resenärer på 65-70% och i Sverige har tappet varit större än så på de regionala flygplatserna. Analyser kring återhämtningstakten ger gällande att det kan komma att dröja flera år tills vi kommer tillbaka till samma

passagerarvolymen som vi befann oss på innan pandemin bröt ut. Vi tror att det dröjer till 2024 säger de flesta inom flygindustrin. Återhämtningen kommer att ta verklig fart när ett fungerande vaccin tagits fram eller när pandemin klingat ut, antingen på grund av grupp immunitet eller att vi hanterar fysisk distans på ett sätt som gör att smittan minskar globalt.

I rådande läge har samtliga flygplatser i Sverige stora underskott och behöver hjälp med att finansieras av sina ägare. De intäkter som flygplatserna lever av är helt beroende av passagerarvolymen. När antalet passagerare minskar till de låga volymer som nu råder så behövs ändå en grundbemanning med vissa kompetenser för att uppfylla de lagkrav som finns för att bedriva flygplats. Flygplatsen behöver få en vändning av marknadsläget för att trafik och passagerare skall komma igång och förbättra den ekonomiska situationen i branschen.

På Sundsvall Timrå Airport trafikerar endast SAS, men under perioden 2021-2024 så räknar flygplatsen att det kommer att komma in en ytterligare flygoperatör. Det behöver inte bli en konkurrerande linje till Arlanda, utan det kan lika väl röra sig om en annan stad i Sverige eller alternativt flyg-nav i en annan Europeisk stad.

Då det globalt finns en överkapacitet av flygplan, så leasas flygplan ut relativt billigt. När marknaden vänder och flyget börjar få fler passagerare så kan det finnas riskkapitalbolag som inte har skulder sedan Covid-19 slog igenom, som väljer att leasa billigt och starta nya flygbolag. Det kommer med stor sannolikhet att finnas bolag som vi inte hört namnet på idag inom loppet av några år. Om dessa kommer att trafikera i Sverige är för tidigt att sia om.

En risk som finns kan vara att så många flygbolag slås ut att man bara prioriterar att trafikera större städer med högre belägningsgrad och som ger mindre risk. Detta kan drabba Sundsvall Timrå Airport då vi inte räknas som en större flygplats eller stad.

2.2 Medarbetare

Bolaget fortsätter arbetet med effektivisering och implementering av den nya organisationen som är framtagen för att möta den uppkomna situationen med pandemin.

Då pandemin bedöms fortsätta under 2021, är det viktigt att de nya cheferna får ett bra stöd för att bibehålla engagemang och en god trivsel hos flygplatsens medarbetare. Det är också viktigt att flygplatsen lyckas med de pensionslösningar som tagits fram för att säkra flygplatsens framtid. Med en pensionslösning får vi naturliga avgångar i stället för att avsluta anställningar och förlora de kompetenser som behövs i framtiden.

Under våren 2021 ska en medarbetarundersökning genomföras och sannolikt kommer utfallet att bli sämre än förra undersökningen.

Arbetet med att sänka bolagets sjukfrånvaro fortsätter med snabba rehabiliteringsmöten och möjlighet till förstadagsintyg. Även jämställdhetsarbetet fortsätter och löner med lika innehåll bevakas, historiskt har bolaget haft en bra lönejämställdhet. Men en faktor som påverkar hur många kvinnor bolaget kan ha anställda är de fysiska kraven för brandmän som 2021 procentuellt kan bli sämre. Detta då bolaget måste ha ett visst antal anställda med brandkompetens. Bolaget kommer de närmaste åren göra det som är möjligt för att bibehålla jämställdhet samt förhoppningsvis utöka antalet anställda kvinnor.

*Siffrorna nedan för 2020 är utfall t.o.m. augusti

Antal	2020-12-31	2021-12-31	2024-12-31
Tillsvidareanställda			
Män	44	38	38
Kvinnor	18	16	22
Totalt	62	54	60
Visstidsanställda			
Män	1	2	3
Kvinnor	0	0	0
Totalt	1	2	3
Årsarbetare			
Män	44,8	39,5	40,5
Kvinnor	18	16	22
Totalt	62,8	55,5	62,5
Inhyrd personal			
Män	0	0	0
Kvinnor	0	0	0
Totalt	0	0	0

2.3 Väsentliga händelser

- Covid-19 har slagit till extremt hårt mot flygbranschen och det finns inga prognoser kring när det kan vända. Flygindustrin beräknas vara en av dom första branscherna som drabbades och kommer förmodligen vara den bransch som kommer sist ut ur krisen.
- Diskussioner kring stängningar av flygplatser i Sverige diskuteras. De som är närmast i farozonen är Bromma samt Västerås flygplats.
- Ett stort antal flygoperatörer har gått i konkurs och det finns ett stort antal flygplan som står på marken och kan inte leasas ut. Vissa länder har gått in och stöttat flygbolag då infrastrukturen i respektive länder skulle skadas allvarligt om vissa flygbolag försvann.
- De flesta kundavtal som flygplatsen tecknat har sagts upp och kommer att löpa ut. Dessa avtal kommer inte att förnyas förrän passagerarvolymerna ökar. Detta gör i sin tur att flygplatsen har förlorat den största delen av sina intäkter.
- Det första passagerarflygplanet som drivs på vätgas har haft sin premiärflygning under september 2020. Även batteridrivna flygplan finns på marknaden och flygs kommersiellt med.
- Nya flygbolag kommer med stor sannolikhet att komma in på marknaden i samband med vändningen av pandemin.
- Sundsvall Timrå Airport arbetar målmedvetet för att bli en sk. Multiberedskapsflygplats. Det innebär ett större statligt åtagande och att flygplatsen skulle tillsammans med olika krismyndigheter snabbt skulle kunna agera på samhällskritiska händelser.
- Flygplatsen har haft majoriteten av sina medarbetare korttidspermitterade och man har även lagt ett varsel på 10 medarbetare. Flygplatsen kommer hela tiden att se över sin organisation för att vara så kostnadseffektiva som möjligt.

2.4 Framtidsutsikter

Swedavia och övriga flygplatser har tidigare stått enade kring att Bromma flygplats behövs för att ge en så bra möjlighet för den inhemska flygtrafiken. I den politiska debatten har vissa partier tyckt att Bromma bör avvecklas och trafiken borde flyttas till Arlanda, för att få Arlanda till ett större nav med fler destinationer.

I och med Covid-19 utbrottet och den minskade trafiken så har Swedavia nu ändrat sitt synsätt på Brommas existens. Swedavia anser nu att Bromma kan avvecklas utan att det påverkar det uppdrag man har fått ifrån sin uppdragsgivare på ett menligt sätt. Dock så kan mindre trafikerade flygplatser inom SRF påverkas genom att det blir ont om slot-tider på Arlanda. Ett beslut om nedläggning eller om Bromma blir kvar bör komma under 2021. Beslutet kan komma att påverka Sundsvall Timrå Airport som tidigare har haft trafik till Bromma genom flygoperatören BRA.

I Västerås har kommunen beslutat om en nedläggning av flygplatsen, men först väntar en folkomröstning kring flygplatsens framtida existens. SRF har flera medlemsflygplatser som befinner sig i ett läge där man inte längre har någon trafik eller väldigt låga passagerarantal. Sannolikt kommer några av dessa mindre flygplatser behöva lägga ner sin verksamhet då små kommuner ofta inte kan klara att bedriva verksamheten inom ramen för sina budgetar.

Universitet tillsammans med närhet till en flygplats har i forskningen konstaterats som en av de viktigaste framgångsfaktorerna för befolkningsökning och utveckling av näringslivet i expansiva regioner. De båda ingredienserna finns i Sundsvallsregionen. En nedläggning av flygplatsen skulle minska attraktionsfaktorn för företag i regionen.

Flera företag skulle välja att flytta sina huvudkontor och vissa företag skulle flytta hela sin verksamhet till regioner med bättre kommunikationsmöjligheter. Förmågan att attrahera nya bolag och företag till regionen i framtiden skulle försämrats radikalt utan tillgång till flygplats.

Flyget behövs idag och även imorgon för att snabbt nå ut till destinationer i Sverige, Europa och övriga världen. Därför behövs flyget även om en utbyggnad av tåget sker med dubbelspår.

Detta hänger ihop med det man kallar transfereringsgraden. Transfereringsgraden är det antal procent av passagerarna som flyger vidare från (i vårt fall) Arlanda. Det är personer som skall till andra städer och länder. Ifrån Sundsvall Timrå Airport transfererar minst 65% av passagerarna. Det är en av de högsta transfereringsgraderna av alla flygplatserna i Sverige, bortsett från Bromma. Ett dubbelspår skulle betyda en minskad trafikvolym till flyget, men merparten av flygpassagerarna skulle förmodligen fortsättningsvis fortsätta att flyga för att få genomgående biljetter, möjlighet till återbetalning av flygresor vid förseningar och att man redan checkat in bagage och befinner sig i flygplatssystemet när man landar på Arlanda.

Viktiga och framåtriktade händelser inom flyget, kopplat till miljö har skett under Q3 2020. I september flögs det första passagerarplanet som drivs endast på vätgas. Det enda utsläpp som uppstod i samband med flygningen var vattenånga. En av världens största flygplanstillverkare har nu startat forskning med mål att 2030 kunna ta fram vätgasmotorer som skall kunna tas i drift på stora flygplan. Detta skulle i sådana fall revolutionera flygets miljöpåverkan.

Flygplatsen har under 2020 utvecklat ett samarbete mellan Sundsvall, Timrå och Härnösands kommun där man arbetar för att få flygplatsen till en multiberedskapsflygplats. Där skulle Sundsvall Timrå Airport kunna bistå olika myndigheter och organisationer som hanterar samhällskritiska händelser och snabbt

kunna agera för att minska effekterna av en samhällskritisk händelse.

Det kan handla om att ha färdiga säkra nätverk, iordningställda konferensrum, uppdaterade kartor över regionen, upprättade kontaktvägar mellan olika aktörer, tankningspersonal som snabbt kan kallas ut etc. Detta skulle kunna finansieras av statliga medel och minska effekterna av en allvarlig händelse. Flygplatsen behövs i detta arbete då man snabbt kan få fram material, personal, agera bas för insatsflyg och helikoptrar mm.

2.5 Ägardirektiv

Ägardirektiv	Vad görs under perioden för att uppfylla direktiven?
Midlanda Flygplats AB skall på uppdrag av Midlanda Fastigheter AB ansvara för driften av flygplatsverksamheten för Sundsvall Timrå Airport. Bolaget skall inom driften för flygplatsverksamheten ansvara för erforderliga myndighets tillstånd och avtal för flygplatsens drift.	Samtliga tillstånd och avtal för flygplatsens drift följs upp och säkerställs. Flygplatsen drivs på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt.

2.6 Indikatorer för måluppföljning i MRP 2021

Indikator	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Målsatt utfall 2021
Medarbetarindex - Engagemang		80		75
Medarbetarindex - Möjligheter		78		75
Nöjda-kunder-index	80	75		85
Sjukfrånvaro	5,4 %	5,6 %	1,7 %	3,5 %

* Medarbetarindex genomförs vartannat år

* NKI ingen mätning genomfördes under 2020 till följd av covid-19

*Sjukfrånvaro utfall är t.o.m. september 2020

2.7 Bolagsmål och indikatorer

Bolagsmål	Indikator	Utfall 2020	Målsatt utfall 2021	Målsatt utfall 2024
Antal passagerare	Antal passagerare	44 300	88 500	216 000
Minska antalet felaktiga leverantörsfakturor	Minska antalet felaktiga leverantörsfakturor	10 %	8 %	4 %
Minska den totala värmeförbrukningen med 2% per år	Minska den totala värmeförbrukningen med 2 % per år	2 606	2 554	2 403
Minska den totala elförbrukningen med 2 % per år	Minska den totala elförbrukningen med 2 % per år	3 738	3 663	3 445
Minska bolagets emissioner av fos-	Minska bolagets emissioner av fossil	90	85	15

Bolagsmål	Indikator	Utfall 2020	Målsatt utfall 2021	Målsatt utfall 2024
sil koldioxid till ett nollutsläpp år 2025	koldioxid till ett nollutsläpp år 2025			

* Antal passagerare utfall 2020 avser prognos för 2020

* Minska värmeförbrukning, elförbrukning, koldioxid baseras på ingångsvärden från 2019-12-31

2.7.1 Mätning och uppföljning av bolagets mål

Uppföljningar av bolagsspecifika mål görs vid T1, T2 och vid årets slut.