

Lufthamnsjef Kjetil Årøen på medlemsmøte i Rotary:



Lufthamnsjef Kjetil Årøen informerte Rotary i Ørsta og Volda om utvidingsplanane for flyplassen, der det mellom anna er planlagt ny hangar for begge overmattingsflya.

Drøymer om Bergen –

Håpet om direkte rute til Bergen aukar med opninga av Kvivsvegen i september, men det blir neppe flyrute til Trondheim. Truleg kjem ein større hangar med plass til begge flya. Avgangshallen er ikkje stor nok, og utbeiringar av denne står høgt på ønskelista. Dette var noko det lufthamnsjef Kjetil Årøen presenterte for yrkesnettverket Rotary på tysdag.

Widerøe fekk nyleg tildelt konsesjonen på nytt for å flyge på Hovden frå 1. april 2012. Statens rutekjøp aukar med to ruter. I inneverande periode har Widerøe tre kommersielle ruter i tillegg til rutekjøpet frå Staten. Om det dermed blir ein reell auke i rutetilbodet, eller om Widerøe fjernar dei kommersielle rutene, er enno ikkje klart.

Direkterute Bergen

Lufthamnsjef Kjetil Årøen seier han drøymer om ei direkte rute til Bergen. Ørsta næringskontor har tidlegare uttalt at det er eit stort behov for ei slik rute. Med opninga av Kvivsvegen i september 2012, og truleg 15.000 nye reisande, bør det vere grunnlag for auka rutetilbod. Sidan opninga i 1971 har flyplassen opplevd ein eventyrlig vekst, der opninga av Eiksundsambandet har vore den største enkeltstående faktoren hittil.

Trondheim

Flytilbodet nordover til Trondheim står dessverre ikkje på dagsorden. Ei undersøking gjennomført av Ørsta næringskontor gav liten respons, og det svake tilbodet frå Vigra er vel også ein indikasjon på at det neppe blir satsa frå Widerøe si side i næraste framtid.

På Hovden har Widerøe i dag ein kabinfaktor på over 75 %, noko som viser at det tidvis er få ledige flysete. Skal selskapet kunne tilby fleire reisande flybillett er derfor utviding av rutetilbodet avgjerande, minte lufthamnsjefen om til medlemmene i Rotary.

Regulariteten i 2011 var 96 %. Dei fire prosentane som mangla på hundre prosent var likt fordelt mellom dårleg ver og tekniske problem mv

Nærbutikken Hovden

Plasseringa av flyplassen i Hovdebygda har både fordeler og ulemper. Kundane opplever kort avstand til Hovden som effektivt og gir flyplassen ein stor føremon. Å vere nær rekningsmannskapa frå både Ørsta og Volda er også ein openberr fordel. Ulempa er at det er trengt rundt flyplassen, noko som gir utfordringar både for lufthamna og naboane.

Utviding av rullebanen

Flytypen som trafikkerer på Hovden blir ikkje lenger produsert då marknaden er liten på verdsbasis. Framtida for lufthamner som nyttar slike fly er såleis uviss. Banen høyrer til i dag ei såkalla 800-metersbane. Å utvide banen til ei 1.200-metersbane er lite aktuelt på grunn av dei store inngrepa dette vil medføre. Men Hovden kan forlengje banen med 120 meter i kvar ende. Dermed vil flyplassen truleg kunne ta i mot det som truleg vil bli den framtidige flytypen for småflyplassar.

Sterk satsing

Det blir årleg satsa mykje på Ørsta/Volda lufthamn. Drifta går årleg med eit underskot på 20 millionar kroner. Årøen meiner likevel at det er god samfunnsøkonomi å behalde Hovden; ja, det er nærast ein føresetnad for mange bedrifter på Søre Sunnmøre.

Over 25 millionar blir investert i 2012, medan

det for berre to år sidan blei investert 40 millionar, mellom anna i nytt lysanlegg.

Hangaren i dag har plass til eitt fly, noko som medfører at eitt fly står ute om natta. Nattparkert fly er svært viktig for flyplassen og regulariteten, og det blir arbeidd for å få ein større hangar. Det er også ein føresetnad for å kunne tilfredsstille krava til Fylkesmannen på glycol-utslappa.

Myrområdet ved flyplassen blir i desse dagar fylt opp med 30.000 kubikk stein. Dette opnar for at ein seinare kan få plass til ein større hangar og eit utvida terminalbygg.

Tårnet er det same som for 40 år sidan og dermed det nest eldste av dei 29 tårna på dei lokale lufthamnene. Planen er å starte opp bygging av nytt tårn i år til ein kostnad på 17–19 millionar kroner.

Nytt terminalbygg?

Medlemmene i Rotary stilte spørsmål om kapasiteten i avgangshallen. Og nytt terminalbygg er noko som står høgt på ønskelista også til lufthamnsjefen. Dei 50 sitjeplassane i terminalbygget gjev i dag kapasitet til eitt fly. Dette medfører allereie i dag problem med dei to morgonflya som har under 30 minutt tid mellom avgangane. Det er såleis terminalbygget som står fram som det største problemet for dei reisande.

Parkeringsproblema

Parkeringsforholda har vore eit problem tidlegare, men Årøen meiner dette straks er historie. Flyplassen tilbyr sjølv 160 plassar i dag. Petter Myklebust vil om kort tid kunne tilby 100 plassar innandørs, medan Oddvar Åm også har parkeringsplassar under planlegging.

Geir Høydalsvik



Medlemmene i rotaryklubbane var engasjerte i både det nye ruteopplegget og behovet for nytt terminalbygg.