

# Nylanda

## - ett resecentrum för Mittsverige

### En vision om nya möjligheter

Transport och kommunikation blir allt viktigare i vårt samhälle, både för rekreation och som konkurrensmedel i näringslivet. Satsningar sker både inom IT och transporter i vår region. Två väl synliga exempel är arbetet med dragning av optofiber längs E4 och byggandet av Botniabanan/Ådalsbanan. För snabba person- och godstransporter på långa avstånd krävs också satsningar.

Det är färre människor i regionen som reser till Europa än som ”bara” skall till södra Sverige, vilket med enkel matematik innebär att man behöver täcka in ett större befolkningsunderlag för att få tillräcklig beläggning och därmed bärighet på långa flygrutter. Det är inte självklart att man får den bästa lösningen genom att satsa på en flygplats i anslutning till en stor stad. Nylanda (Kramfors - Sollefteå flygplats) är Norrlands ”närmaste”, d.v.s. ingen flygplats i regionen täcker in så många innevånare inom en 100- eller 200 km radie. Inom 100 km finns 250.000 människor och inom 200 km finns 500.000 människor. Inom 200 km radie från Kramfors finns orter som Umeå, Lycksele, Vilhelmina, Östersund, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn, Bollnäs och Sveg. Att förlägga en centraliserad flyg- och chartertrafik till Europa på Nylanda skulle därför ha goda förutsättningar att vara lönsamt. Större flygplan och tätare avgångar skulle ge kostnadsbesparingar/sänkta priser och ett bättre utbud. Samtidigt skulle vår egen besöksindustri kunna ge utländska turister ett stort utbud att välja av från en enda flygplats.

En satsning på Nylanda skulle också kunna innebära att det finns underlag för en flygfraktspeditor att etablera sig på flygplatsen. Att närhet till flygfraktservice skulle underlätta export och import för vår industri i regionen är självklart. Med en knutpunkt där flyg-, tåg- och vägnäten knyts ihop kan man skapa ett kraftfullt logistikcentrum.

Färska siffror visar att antalet resenärer på inrikesflyget minskar. Flyget har tappat 1 miljon årspassagerare på inrikesflyget. Detta har medfört att utbyggnaden av Arlanda har skjutits på framtiden. En utbyggnad av regionala, olönsamma flygplatser, är då inte särskilt sannolik. Det enda skälet till en utbyggnad skulle i så fall vara att man genom en satsning kan uppnå en lösning som eliminerar förlusterna. Redan före minskningen hade regionens flygplatser problem med lönsamheten. Flygplatserna i Västernorrland visade följande resultat:

- Kramfors-Sollefteå –6 miljoner
- Midlandas –8 miljoner
- Örnsköldsviks –15 miljoner

Det senaste beskedet är att persontrafiken på Söderhamns flygplats läggs ner i oktober. En strukturrationalisering kan åstadkommas tack vare byggandet av Botniabanan. Enligt färskta uppgifter tänker SAS flyga en del turer från Örnsköldsvik via Östersund till Stockholm. Detta innebär att Örnsköldsviksborna redan idag, utan Botniabanan, kommer fortare till huvudstaden via Nylanda. Bärighet på en rutt Nylanda – Göteborg är kanske inte heller omöjligt.

Tack vare byggandet av Botniabanan får fler människor bättre möjlighet att snabbt och enkelt ta sig till Nylanda. Botniabanan får ju till skillnad från t.ex. Midlanda en station vid Nylanda. Från Sundsvall tar man sig till Nylanda på en dryg timme, från Örnsköldsvik tar det 0:24 och från Umeå 1:15. För de som skall ta sig till exempelvis Göteborg eller ut i Europa blir den totala transporttiden kortare än om man skulle resa via Arlanda, och dessutom blir biljettpriset lägre.

Långfärdsbussar från norra Sveriges inland passerar redan Nylanda. De skulle kunna ha en hållplats där i stället för på Arlanda. Många bilar från regionen står på Arlandas parkeringar. Då risken för en flygolycka är mindre än risken för en bilolycka, är därför en satsning på Nylanda även en indirekt satsning på "Nollvisionen".

En ökad trafik från Nylanda skulle avlasta Arlanda så att fler flygstolar från Arlanda blev lediga för "sörlänningar". Detta skulle kunna ge flygbolag och researrangörer utrymme för expansion på båda platserna. Att det är en kommunal flygplats borde vara en fördel om man vill locka charterbolag, eftersom man då inte är bunden till Luftfartsverkets taxa för landningsavgifter. En jämförelse med t.ex. Skavsta och Västerås ligger nära till hands.

En presentation av visionen för olika instanser har givit följande reaktioner:

- Landshövdingen:  
"Javisst ligger Kramfors flygplats centralt för länet".
- Kommunstyrelseledamot:  
"Tillsammans med en utbyggd järnväg kommer Nylanda att utgöra ett viktigt centrum för bl.a. Charterturism".
- Näringslivet:  
"En motor för tillväxt i regionen".
- Banken:  
"En förutsättning för utveckling i vårt närområde, är väl fungerande kommunikationer".
- Turistnäringslivet:  
"Nylandas mycket strategiska läge ger en närhet och åtkomlighet för turister från kontinenten".

Någon sade lite tillspetsat bl.a. följande: 'Problemet med "Nylanda" är ett internt länsproblem, där politikerna i Sundsvall, Timrå och Härnösand inte ens vet var "Nylanda" ligger, än mindre kan tänka sig att åka dit. Investeringarna i Nylanda blir minimala. Det enda som behövs är en enkel terminalbyggnad som är anpassad för chartertrafik enbart. Nylanda har bättre ekonomiska förutsättningar för charter än Midlanda.'

Enligt Bernt Jonsson på Kramfors kommun behöver landningsbanans bärighet förstärkas. En utbyggnad av terminalbyggnaden torde också vara nödvändig. En uppskattning på drygt 90 miljoner kronor har gjorts.

Landshövdingen har ställt sig positiv, men har farhågor om finansieringsmöjligheterna. Låt oss därför titta på kostnader och hur de kan täckas.

Om man studerar hur liknade projekt i regionen finansierats, finner man två intressanta exempel:

Utbyggnad av terminalbyggnad på Östersunds flygplats, som har Luftfartsverket som huvudman. Kostnaderna, 20 miljoner kronor, täcktes så här:

EU strukturfond	27%
Länsarbetsnämnden	49%
Luftfartsverket	13%
SAS	11%

Utbyggnad av Svegs flygplats, som är kommunal hade en projektkostnad på 21 miljoner. Där såg finansieringen ut så här:

EU strukturfond	27%
Näringsdepartementet	60%
Länsstyrelsen	6%
Härjedalens kommun	2%
Deltagande företag	5%

Såvitt känt är, så finns pengar kvar i regionfonden för innevarande period. Detta ger vid handen att en finansiering inte borde vara omöjlig, det är förmodligen större risk att prestige och bytänkande sätter käppar i hjulen. Att satsningen dessutom skulle skapa välkommen sysselsättning i en hårt prövad bygd behöver knappast påpekas.

Nylanda 2002-05-27