

Flygförbindelse Mittskandinavien

En förstudie utförd av Botnia Logistik AB på uppdrag av Handelskammaren Mittsverige och Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

Örnsköldsvik 2006-06-05



Sammanfattning

Från 1980 och framåt har det gjorts fyra försök med reguljära flygförbindelser tvärs Mittskandinavien som alla har misslyckats.

Arbetet med NECL visar på behovet av förbättrade kommunikationer inom Mittskandinavien.

Förutsättningarna har förändrats för flyglinjer mellan länder framförallt genom att flyget får ta upp inrikespassagerare vid internationella flygningar. Dessutom har nya koncept utvecklats i Sverige för att driva småskaliga flygförbindelser.

Därför bör en djupare undersökning göras av en reguljär flygförbindelse tvärs Mittskandinavien.

En fördjupad studie bör innehålla undersökningar av företags och organisationers framtida utnyttjande av en flyglinje, inte bara deras intresse utan i form av åtaganden. Dessa åtaganden blir sedan underlag för förhandlingar med tänkbara framtida flygoperatörer.

Dessutom bör området för en flyglinje utvidgas till Storbritannien – Trondheim samt till Jyväskylä – St.Petersburg. Det är viktigt att undersöka potentialen både för person- och godsflyg i ett förstorat NECL.

Innehållsförteckning

	sida
1. Bakgrund	1
2. Basinformation om flyg och fraktflyg	1
3. Information om flygresor och transporter	3
4. Jämförelse av förbindelser mellan Sundsvall och Trondheim	5
5. Rekommendation	6
6. Sammanfattning av tidigare utredningar	7
Referenser	

1. Bakgrund

Fyra gånger under 1980- och 1990-talen har man försökt driva reguljära flygförbindelser tvärs Mittskandinavien. Alla försöken hittills har misslyckats.

Projektet North East Cargo Link, NECL, har i ett antal utredningar bedömt bland annat godsflöden och trafikströmmar i Mittskandinavien och då nämnt flyget och dess möjligheter. Flyget har berörts i en del utredningar men det har inte gjorts en total bedömning av flyget och dess möjligheter i Mittskandinavien. Därför görs denna förstudie över en flygförbindelse mellan Trondheim – Östersund – Sundsvall/ Härnösand – Vasa – Jyväskylä på uppdrag av Handelskammaren Mittsverige och Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Syftet är att bedöma om det finns förutsättningar för en djupare undersökning över möjligheterna till en reguljär flygförbindelse tvärs Mittskandinavien. Förstudien ska avse både person- och godstransporter eller en kombination av båda.

Upplägget av förstudien är att sammanfatta utredningar från NECL och andra källor gjorda under främst 2000-talet vad gäller flyg och flygfrakt samt att komplettera dem med aktuell information om dagens förhållanden kring flygtrafik och flygfrakt.

Därför hänvisas till övriga NECL-rapporter för detaljer kring av person- och godsflöden i Mittskandinavienområdet.

2. Basinformation om flyg och fraktflyg

Uppgifterna är i huvudsak hämtade från Lumsden: Logistikens grunder.

2.1 ”Flygfrakt.

Behovet av snabba och säkra transporter har ökat avsevärt under de senaste decennierna till följd av introduktionen av nya upplägg för industriell verksamhet som kundorderstyrning vid produktion och centraliserad lagerhållning för utleveranser. Flyg är idag det snabbaste sättet att förflytta gods över längre avstånd idag. Oberoende av om passagerare eller gods förflyttas är flygtransport emellertid behäftad med höga såväl fasta terminalkostnader som rörliga undervägs-kostnader. Transportkostnaden per viktsenhet för flygfrakt alternativt

per stol i passagerartrafik blir därför högre än för andra kommersiella transportmedel.

Flyg skiljer sig från andra transportsätt också genom att godset i mycket liten omfattning fraktas i speciella för gods konstruerade flygplan. I stället transporteras godset i persontrafik och då i passagerarflygplanens underrede. Detta innebär att godset fraktas på passagerartrafikens villkor och att intäkten för denna typ av transport enbart betraktas som ett täckningsbidrag för flygplanets operatör.

Ser man till de varor som normalt fraktas med flyg, dvs. varor med tidskrav, kan man urskilja fyra huvudtyper:

Lättfördärliga varor: Flera typer av gods kan snabbt förlora i värde. Det gäller färskvaror som frukt, grönsaker och blommor. Här är transportmedlets snabbhet av avgörande betydelse. Samtidigt öppnar flygfrakten för nya marknaden för lättfördärliga varor över mycket långa distanser, t. ex möjligheten att sälja färsk fisk till andra kontinenter.

Varor med nyhetsvärde: Sådana varor kan vara nyhetsmaterial som dagstidningar och modevaror.

Varor med speciella krav på snabb leverans: Reservdelar

Högvärdiga varor: Mediciner.

Varor med värde/viktförhållanden av ca 300 kr/kg eller mer transporteras till 60 % med flyg.”

Egen kommentar:

Jämför med högvärdigt gods i rapporten NECL North East Cargo Link – sample study on freight flows and values in the Mid Nordic Region. Där är värdegränsen för högvärdigt gods ca 22 kr/kg.

2.2 ”Administrativa begränsningar.

För de olika transportslagen finns varierande grad av frihet och reglering beroende på nationella och internationella förhållanden. Vid trafik mellan olika länder styr vanligtvis framförhandlade bilaterala avtal trafikens omfattning. I ett försök att precisera och definiera frihetsbegrepp motsvarande ”havens frihet” har luftens friheter fastlagts. 5 friheter existerar (Chicagokonventionen 1944)

1: friheten är rätten att flyga över ett annat land utan att landa i det.
2:a friheten är rätten att landa i ett annat land av tekniska och operativa skäl utan att vare sig ta upp eller lämna ifrån sig passagerare eller frakt

3:e friheten är rätten att flyga passagerare, frakt och post från flygplanets hemland till ett annat land

4:e friheten är rätten att flyga passagerare, frakt och post från ett annat land till flygplanets hemland

5:e friheten är rätten att flyga passagerare, frakt och post från ett främmande land till ett annat främmande land under flygningar som påbörjats i eller är destinerade till flygplanets hemland.

Det bör påpekas att ingen av friheterna tillåter inrikestrafik i ett annat land, s.k. cabotage.

Egen kommentar:

Sedan 1992 är förbudet mot cabotage borttaget. Ett tidigare hinder har nämligen varit att vid flygresa från Trondheim via Östersund till Sundsvall fick inga passagerare kliva på i Östersund för att flyga till Sundsvall. Nu är det möjligt att bedriva inrikestrafik i de nordiska länderna vid flygning mellan länderna.

3. Information om flygresor och flygtransporter

Informationen kommer från telefonintervjuer med personer som arbetar och tidigare har arbetat inom detta område.

3.1. Försök med passagerarflyg

Sedan början av 1980-talet har det gjorts fyra försök med reguljära flygförbindelser inom Mittskandinavien.

Början 1980 – talet

Trondheim – Östersund – Sundsvall – Vasa

Slutet 1980 – talet

Sundsvall – Vasa

Början 1990 – talet

Trondheim – Östersund - Sundsvall

Mitten 1990 – talet

Bergen – Trondheim – Östersund – Sundsvall

En anledning till att försöken misslyckades var den dåliga samordningen med anslutande flyg vid ankomsten till flygplatserna.

När försöken gjordes var det inte tillåtet med inrikesflyg, dvs. om planet startade i Trondheim fick det vid landning i Östersund bara släppa av passagerare men inte ta emot ombordstigande passagerare till Sundsvall.

Avregleringen 1992 har skapat förbättrade möjligheter för en flyglinje över nationsgränserna genom att inrikesflyg nu är möjlig.

3.2 Charterresor

Det bedrivs charterflyg från Moskva och St. Petersburg till Östersund sedan tre år tillbaka. Resorna går endast jul, nyår och trettonhelgen. Övrig tid dominerar bilresor för ryssarna som ska till Östersund och Jämtlandsfjällen

Det är oklart hur många turister som använder reguljärt flyg via Stockholm för sina Jämtlandsresor.

3.3 Flygskatten

Den flygskatt som diskuteras i Sverige bedöms ge ca 10 % färre resande med flyg.

Exempel på hur skatten fungerar.

Vid resa från Sverige till Norge eller Finland tas skatt ut vid resan ut från Sverige, inte vid returresan. Vid resa inom Sverige från Arlanda till Sundsvall och Örnsköldsvik blir skatten 94 kr för resan till Norrlandsflygplatsen och 0 kr för returresan, totalt 94 kronor i skatt. För resor från Arlanda till en flygplats i södra Sverige blir skatten 94 kronor i varje riktning, totalt 188 kronor. Flygskatten gäller inte vid resor som berör inre stödområdet.

3.4 Gods med flyg

Flygfrakt exklusive post från Trondheim var under år 2005 totalt 2 702 ton, varav 2 250 ton inrikes och 452 ton utrikes.

Det gods som passar för flygfrakt är till exempel färskvaror som frukt och grönsaker, reservdelar och högvärdiga varor som medicin. Den godstyp som kan passa bäst för Trondheimsområdet blir då färsk fisk.

Transport av färsk fisk sker idag uteslutande med lastbil. Om fisken är rätt förpackad är den hållbar i 15 till 17 dygn. Transporttiden till Ryssland är 3 till 4 dygn

Till Europa transporteras färsk fisk med norska lastbilar medan ryska och baltiska bilar transporterar till Ryssland på grund av 30 – 35 % lägre pris.

Ungefärliga prisrelationer för transport av fisk till Ryssland är

Flygfrakt	8 – 10 NOK/kg
Norsk lastbil	2 NOK/kg
Rysk lastbil	1,50 NOK/kg

Fraktflyg kommer därför att ha svårt att konkurrera med dagens lastbilstransporter av färsk fisk.

4. Jämförelse av förbindelser mellan Sundsvall och Trondheim

Priser och tider gäller tur och returresa för 1 vuxen torsdag 8 juni 2006.

4.1 Flyg Sundsvall – Trondheim via Arlanda med SAS

Från Sundsvall	6.00	Från Trondheim	17.15
Till Trondheim	10.20	Till Sundsvall	23.55
	4 tim 20 min		6 tim 40 min
Pris:	4 990 kr		

4.2 Tåg Sundsvall – Trondheim 2:a klass

Från Sundsvall	13.50
Från Östersund	16.03
Till Trondheim	20.13
	6 tim 23 min
Pris Trondheim:	1 012 kronor
Pris Östersund	600 kronor

4.3 Bil Sundsvall – Trondheim ca 45 mil

Tid:	5 tim
Kostnad:	2 x 45 x 30 = 2 700 kr.

4.3 Jämförelse med annan flygförbindelse

Sundsvall – Arlanda	50 min
Kostnad:	1 579 kronor

5. Rekommendation

Utredningar inom NECL har berört många aspekter av samarbete inom Mittskandinavien. En viktig del för att ett samarbete ska fungera på ett bra sätt är fungerande kommunikationer. I rapporten "Den regionala funktionsanalysen" konstateras: "Tvårflyglinje saknas, vilket försvårar såväl företagskontakter som privatresor."

En flygförbindelse har stor betydelse och kan påverka utvecklingen inom ett antal områden såsom tjänsteresande, turism och gods.

5.1 Tjänsteresande

Rapporten om tjänsteresandet till och från Jämtlands län är en nulägesanalys och beskriver situationen före den militära nedläggningen i Östersund.

Tjänsteresandet ger förmodligen den största intäkten för en eventuell Mittskandinavienlinje. För att kunna bedöma potentialen av flygresande med en Mittskandinavienlinje bör en fördjupad studie göras över företagens och organisationernas framtida användning av en sådan linje. Då behövs också en tydlig bild av den reseprodukt som kan erbjudas i form av bland annat tider och priser.

5.2 Turism

Uppgifterna är hämtade från rapporten "Handel och Turism" från 2002.

Enligt rapporten var omsättningen för turism inom Jämtlands län cirka 3 miljarder kronor år 2002. Av dessa användes 1 miljard kronor till livsmedel och shopping.

Antalet turister som besökte Jämtlands län var cirka 2,2 miljoner. Av dessa kom ca 1,5 miljoner från Sverige och 0,25 miljoner från Norge.

Med de satsningar som görs, bland annat i Åre inför VM 2007, förbättras infrastrukturen för turismen i Jämtland. Det finns med andra ord förutsättningar för ökad turism som då också kommer att kräva förbättrade kommunikationer

5.3 Gods

Godsets betydelse för en flyglinje bedöms idag vara liten. Detta baserat på dagens transporter från Trondheim och de för flygfrakt relativt låga varuvärden som finns i området. Även inom detta område krävs en mer noggrann undersökning, framför allt kring behovet av flygfrakt till/från

St. Petersburgsområdet som kan beröra Mittskandinavien och norra Storbritannien.

5.4 Slutsats

Framgången för en flyglinje kommer till en början att bygga på passagerartrafik och då framförallt på tjänsteresandet. Därför behövs en bra beskrivning av en sådan reseprodukt och över de möjligheter som en ny flyglinje innebär.

Det har utvecklats några nya koncept vad gäller inrikesflyget i Sverige de senaste åren. Ett exempel är Sundsvallsflyg AB som ingår i en grupp bolag med Sverigeflyg AB som moderbolag. Det finns med andra ord idag alternativ till de traditionella flygföretagen vad gäller småskaliga flygförbindelser.

Det är också viktigt att inte avgränsa området för en ny flyglinje till området mellan Trondheim och Jväsckylä utan att även inkludera Storbritannien och St. Petersburg/Moskva.

Slutsatsen är att det finns förutsättningar för en djupare undersökning av reguljär flygförbindelse tvärs Mittskandinavien.

5. Sammanfattning av tidigare utredningar

Avsnittet består i huvudsak av citat från rapporterna som tillför information kring en flyglinje tvärs Mittskandinavien.

6.1. Trondheim, Sundsvall, Helsingfors. Utvärdering av en nordisk tvärflyglinje. Februari 1991. På uppdrag av länsstyrelsen i Västernorrlands län.

Rapporten är en bedömning av efterfrågan på en tvärflyglinje Trondheim – Sundsvall – Helsingfors och resultatet bygger på en efterfrågemodell för nordiska flygresor – Diana.

Resultatet av efterfrågeanalysen:

- ca 76 000 passagerare mellan Trondheim och Sundsvall med två dubbelturer per dag, därav nygenererade ca 16 000 per år.
- ca 50 000 passagerare mellan Sundsvall och Helsingfors, därav nygenererade ca 8 000
- det totala antalet nygenererade resor blir 20 – 25 % av samtliga flygresor.
- en ny tvärflyglinje omfördelar en betydande mängd flygresor mellan främst de nordiska huvudstäderna. På sträckan Stockholm – Oslo minskar flygandet med ca 10 %.

1991 fanns ett fåtal direkta förbindelser norr om Stockholm: Uleåborg – Luleå – Bodö/Tromsö samt Vasa – Sundsvall/Umeå/Skellefteå. En svårighet var att med de rådande koncessionsreglerna flyga direkt mellan de olika länderna.

I prognosarbetet förutsattes att

- linjen trafikeras med 2 dagliga turer i vardera riktningen
- linjen trafikeras direkt mellan Trondheim – Sundsvall – Helsingfors, dvs. uppehållet i Sundsvall är så kort som möjligt (10 – 15 min)
- Flygtiden mellan Trondheim och Sundsvall uppgår till 60 minuter och mellan Sundsvall och Helsingfors till 70 minuter.

En ny tvärflyglinje ger också en omfördelning av flygresorna.

Fortfarande dominerar resandet mellan huvudstäderna men den nya tvärförbindelsen ger två nya knutpunkter, Sundsvall och Luleå.

6.2. En samhällsekonomisk analys av färjetrafiken på Kvarken. CERUM och Nationalekonomiska institutionen Umeå Universitet juni 1998.

För kommunikationerna mellan norra Sverige och Finland har dessutom ett faktum att *den nordiska flygmarknaden kringgärdats av nationella regleringar* till förmån för de nationellt orienterade flygbolagen erbjudit en fundamental barriär. Det kan noteras att reguljärt direktflyg mellan Vasa och Umeå inte kunnat upprätthållas annat än under kortare perioder. Dessa brister i affärsflygets funktion verkar direkt hämmande på antalet kontrakt som tecknas på olika sidor om Kvarken och begränsar antalet transporter. Även i detta fall har EU-medlemsskapen löst upp nationella regleringar. För flygmarknaden över Kvarken är det positivt.

”För närvarande (1998) ger taxfree, enligt olika uppgifter, mellan 60 och 80 % av intäkterna för trafikören (mellan Umeå och Vasa) Silja Line. Taxfree har därmed påverkat förutsättningarna för transporterna i hela norra Finland och Sverige”.

6.3. Handel och turism. Studie över shoppingturism i Jämtlands län. AB Handelns utredninginstitut (HUI) maj 2003.

Sid. 8. Det finns inget egenvärde i att ha en person övernattande i länet om denne inte spenderar något. Att enbart skapa ett starkt varumärke för staden genom olika evenemang är inte mycket värt om det inte kommersialiseras. Detta kan göras genom att man kopplar samman turism, evenemang och handel. I rapporten presenteras en rad konkreta möjligheter för att handeln ska utvecklas mer positivt i Jämtlands län och i Östersund.

Sid. 47, 48. Av all omsättning i detaljhandeln i Jämtlands län, vilken uppgår till omkring fem miljarder kronor, står turisterna för ungefär en femtedel. Av den handel som turisterna står för i länet är en uppskattning att de norska turisterna står för ungefär en fjärdedel av omsättningen. Då shoppingturismen utgör en betydande del av omsättningen i detaljhandeln i detta län är det alltså inte bara viktigt för de handlande turisterna, utan även jämtlänningarna själva, att handeln i länet även på sikt framstår som ett mycket intressant alternativ.

Omsättning av inresande besökare år 2002.

Logi	24 %
Livsmedel	19 %
Restaurang	16 %
Transport	12 %
Shopping	12 %
Aktivitet	17 %

Begreppet turism innebär människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år och en turist är en besökare som övernattar på platsen för besöket. Omsättningen av turismen i länet var år 2002 strax över 3 miljarder kronor och den allra största andelen spenderades inom handeln, där shopping tillsammans med livsmedelshandel stod för cirka 31 procent. Detta innebär att nästan en miljard kronor av omsättningen i handeln i Jämtlands län härrör från handlande turister. Mellan år 2001 och 2002 ökade omsättningen från knappt 2,4 miljarder till drygt 3 miljarder, vilket är en ökning med 28 procent. Det belopp turister spenderade på livsmedel ökade från år 2001 till 2002 med 42 procent, till strax under 600 miljoner kronor. Turisternas shoppingkonsumtion i länet ökade under samma år med 13 procent till strax under 400 miljoner kronor. Den konsumtion som turisterna står för resulterar i att det år 2002 sysselsatte 3 636 personer (årssysselsatta) var av 176 av dessa arbetade med shopping och 270 med livsmedel. Antalet turister som besökte Jämtlands län år 2002 var cirka 2,2 miljoner. Av de kommersiella övernattningarna stod svenskarna för mer än 70 procent och norrmännen för cirka 12 procent.

sid. 55, 56, De senaste åren har det talats allt mer om upplevelseturism och upplevelsekonsumtion, orden i sig visar tydligt hur mycket det handlar om att se till totalupplevelsen. Att det händer saker och ting och att det är liv och rörelse är något som blivit mycket viktigt i samband med turism och handel. Man får inte glömma bort vilka förutsättningar som finns för detta – närheten till naturen och fjällen är minst lika exotiskt för många européer som de vita stränderna vid Medelhavet.

Någon sa: *"Det gäller att haka på trenden – hela Europa ser norrut nu."* Just nu finns det en trend med att många européer vill upptäcka nordligare breddgrader. Det vore önskvärt att få dessa till Jämtland. Det är dock mycket viktigt att inte glömma bort att *kommersialisera turismen*. Dessutom bör man koppla ihop turism, evenemang och handel. Det finns inget egenvärde i att ha en person övernattande i länet om denne inte spenderar något. Att enbart skapa ett starkt varumärke för staden genom olika evenemang är inte mycket värt om det inte kommersialiseras. Det måste finnas riktigt bra paketresor, med stor variationsrikedom. Ett uppslag skulle kunna vara ridning vid Jormsjön, björn- och älgafari i kombination med hotellnätter. För att locka turisterna måste man vara beredd att berätta om sitt smultronställe.

Kommunikationerna har betydelse för utvecklingen och närheten till flyget är en annan unik möjlighet för ökad shoppingturism i länet. En annan stor potential för handeln i främst Åre och Östersunds kommun är att det efter flera års utredningar och förberedelser sedan den 22 september år 2002 går ett direktåg mellan Östersund och Trondheim, Nabolåget.

Sid. 58 Möjligheter för handeln, inte bara för handeln i Östersund utan även för skidorterna i länet, är att locka fjällturister att ta någon dag ledigt från skidåkandet och få dem att spendera pengar i handeln. Den ökande skoterturismen skulle även på olika sätt kunna lockas till konsumtion, kanske med en skoterled in till staden? Skoteråkande lockas norrmännen av och skoterturism är något som ökat markant i andra länder, som exempelvis Kanada. Det finns överlag stor potential i snön. Med de klimatförändringar som pågår kommer snögränsen gradvis att förflyttas norrut, vilket kommer att medföra att snö för många européer kommer att vara något unikt, detta ska man ta till vara på. Med tanke på detta finns det idéer om att Östersund skulle kunna vara *Julstaden* – Sveriges Lübeck. Till exempel drog julmarknaden på Jamtli 28 000 besökare. Detta tillsammans med en stadskärna full av juldekorationer, kanske isskulpturer, skulle sannolikt kunna locka mycket shoppingturism.

6.4. Tjänsteresandets till och från Jämtlands län. Nordanalys AB våren/sommaren 2004. På uppdrag av Länsstyrelsen i Jämtlands län tillsammans med Flygrådet.

Syftet med undersökningen är att öka kunskapen och förståelsen om hur tjänste- och affärsresandet till och från regionen ser.

Sid. 9. Vilket är ditt huvudsakliga ändamål med den här resan? Ungefär en fjärdedel, 26 %, av resorna gjordes i syfte att delta i konferens/kongress. Det näst vanligaste syftet var enskilt besök/möte vilket 22 % svarade. 19 % skulle delta i utbildning och 9 % arbetspendlade. En besvarade frågan med turistresa.

Sid. 77 och 78. Affärskritiska faktorer

Tittar man på faktorer som av företagen upplevs som "affärskritiska" (faktorer som i dagsläget är viktiga för att företaget ska kunna bedriva sin verksamhet) framträder en inte helt homogen bild. Många olika typer av faktorer nämns. Flera av företagen och i stort sett alla organisationer lyfter fram just kommunikationsmöjligheter med övriga Sverige som en förutsättning för verksamheten i länet. Det gäller inte bara kommunikationer med Stockholm och södra Sverige utan även i hög utsträckning resor i öst/västlig riktning.

6.5. NECL. Knutpunkt Midlanda. En multimodal nod i de övergripande transportstrukturerna. Underlag för visionsskrift och programförutsättningar. Infraplan AB 2005-10-17

Sid. 2 Midlanda airport.

Midlanda flygplats har stor betydelse för näringslivets affärs- och tjänsteresor. Förutom med Stockholm/Arlanda finns direktförbindelser med Göteborg och Luleå. På sikt kan en flygkoppling mot Finland ytterligare stärka regionernas alltmer samägda näringsliv.

Sid. 5 och 6 Flygsystemet

Sveriges glesa struktur och långa avstånd gör att flyget fyller en viktig funktion främst för näringslivets persontransporter och även för transporter av högvärdigt gods, t ex reservdelar för industrin.

Flygsystemet i Sverige är uppbyggt med Arlanda som centralt nav. Fyra flygplatser utöver Arlanda har sekundära nodfunktioner, Landvetter (Göteborg), Midlanda (Sundsvall/Timrå/Härnösand), Alvik (Umeå), Kallax (Luleå).

Midlanda flygplats trafikerar förutom Arlanda även Göteborg och Luleå, vilket är av stor vikt för främst tjänsteresor. Påtagligt är att de nordiska flygsystemen fortfarande är mycket starkt fokuserade på respektive huvudstadsflygplats. Detta innebär höga flygkostnader och långa restider mellan industrier i Midlandaregionen och partners i industritäta Finland och norska Trøndelag.

Midlanda airport betjänar ett upptagningsområde med närmare 150 000 invånare och är Sveriges 10:e största flygplats. Flygplatsens nära koppling till E4 bidrar till goda kommunikationer från/till Timrå/Sundsvall och Härnösand. Andra anslutande större vägar är E14 mot Östersund, väg 86 mot Bispgården och väg 331 mot Långsele/Sollefteå.

Flyget har stor betydelse för näringslivets tjänsteresor till/från företagen i Sundsvall/ Timrå/Härnösandsregionen och för tjänsteresor mot Stockholm, Göteborg och Luleå. Flygförbindelsernas roll kompletteras med X-2000 tågen Sundsvall-Stockholm och biltrafik på ett huvudvägnät med relativt god standard.

Midlanda flygplats ligger ca 350 km från Arlanda och har relativt stora flöden per 1000 invånare. Detta innebär att dess funktion inte kan ersättas med Arlanda på det sätt som skett i Mälardalen, Östergötland och Dalarna/ Hälsingland.

I takt med ökande öst-västliga kommersiella förbindelser mellan Finland, Sverige och Norge skapas flera intressanta scenarier för flygtrafik.

Regionen Västernorrland/norra Hälsingland svarar för en stor del av Sveriges produktion, export och valutaintjänande. Det är av avgörande vikt för regionen och landet som helhet att företagen här ges bästa möjliga förutsättningar för utveckling och tillväxt. En väsentlig del av dessa förutsättningar utgörs av den transportinfrastruktur, som samhället ansvarar för.

Näringslivets utrikes tjänsteresor kommer att öka i framtiden. Företagen värdesätter möjlighet till endagsförättningar ute i Europa. Vissa destinationer i Europa skulle kunna nå betydligt snabbare med direktflyg från Midlanda till europeisk navflygplats än via Arlanda. Möjliga europeiska navflygplatser är Frankfurt, Amsterdam, London och Köpenhamn vilka erbjuder tillgång till betydligt fler vidaredestinationer än Arlanda.

Det är inte orealistiskt med 200 passagerare per dag till utrikes destinationer från Midlanda. Standarden kan bli minst två dagliga dubbelturer med ett bekvämare mindre jetplan. Detta förutsätter emellertid dels ett vidgat omland för flygplatsen, dels en förlängd rullbana på Midlanda. Ytterligare bonus av en sådan banförlängning blir bättre regularitet på inrikesflyget och möjlighet till avlägsnare chartermål. Tillgängligheten till Midlanda måste därför förbättras via bättre och mer ändamålsenliga marktransporter.

Pågående modernisering av Ostkustbanan och Ådalsbanan bör innefatta nydragning av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand med stationsläge vid Midlanda flygplats.

Midlanda har inom räckhåll att utveckla direktlinje till europeisk navflygplats. Midlandas omland behöver vidgas genom snabbtågsanslutning. Förlängning av flygplatsens rullbana med 200 meter är nödvändig. Sammantaget skulle detta få mycket stor betydelse för näringslivets konkurrensförmåga.

6.6. NECL North East Cargo Link – sample study on freight flows and values in the Mid Nordic Region ÅF-Infraplan AB 2006-02-06.

Översatt från engelska

Sid. 4. Syftet är att kartlägga transportflöden och varuvärden, flaskhalsar och saknade länkar inom, till och från den mittnordiska transporkorridoren.

Sid. 40. Klassificering av godsvärden och värdeintervaller med exempel på varugrupper. Värden i kr per ton.

Högvärdigt gods 22 240 –
Medicinska preparat och läkemedel
Reservdelar till maskiner och motorer
Reservdelar till transportutrustning

Medel till högvärdigt gods 7 740 – 22 230
Matvaror och djurfoder
Metallprodukter
Sågade trävaror
Läder och läderprodukter
Petroleumprodukter
Papp och kartong
Glas – och keramiska produkter

Lågt till medelvärdigt gods 1 370 – 7 730
Jordbruksprodukter inklusive frukt och grönsaker
Kemikalier och konstgödsel
Pappersmassa och returpapper

Lågvärdigt gods 0 – 1 360
Timmer och massaved
Mineraler, malm och skrot
Byggnadsmaterial

Sid. 15 till 20. Här anges exempel på flöden med höga varuvärden. Information från kartbilder.

Från	Till	
Sverige	Norge	Sundsvall till Skogn
Norge	Sverige	Skogn till Sundsvall
Norge	Finland	Skogn till Heinola
Finland	Norge	Helsingfors till Skogn
Finland	Sverige	0
Sverige	Finland	Alby till Björneborg

6.7. NECL. Mittnorden – regional funktionsanalys, ÅF-Infraplan AB
2006-02-07

Sid. 4 Det bristfälliga gränsöverskridande samspelet inom Mittnorden beror på att merparten av såväl det regionala som det interregionala samspelet av tradition skett inom varje nationalstat. Som följd härav har också infrastrukturen utvecklats så att den främst tillgodoser inomnationella flöden och härvid främst nord-sydliga flöden.

Såväl inom EU som nationellt och regionalt finns en strävan att stärka de öst-västliga nationsgränsöverskridande samspelet och därigenom skapa bättre integration och bättre långsiktiga utvecklingsförutsättningar. Samspeletssträvandena avser såväl persontrafik som godstrafik, vilket skapar inbördes förstärkande motiv.

Sid. 6 Den regionala funktionsanalysen lyfter även fram avsaknaden av tvärflyglinje, som primärt avser persontransporter, men som ändå har stor betydelse för godsflöden, eftersom dessa vanligen kräver affärskontakter vid flygresor.

Sid. 9 Tvärflyglinje saknas, vilket försvårar såväl för företagskontakter som privatresor.

Sid. 34, 35 TURISM. Turismstatistiken är olika uppbyggd i Norge, Sverige och Finland. Därför är inbördes jämförelser svåra att göra. Man kan konstatera att antalet gästnätter är stort i Trondheim. Statistiken är i övrigt otillfredsställande för Nord- och Sør-Trøndelag.

På svenska sidan har Åre ett mycket stort antal gästnätter, betydligt större än länscentrum Östersund, som ändå i förhållande till folkmängd och regional roll har relativt många gästnätter.

Åres gästnätter är starkt koncentrerade till vintermånaderna januari t.o.m. april. Östersund har som länscentrum betydligt fler gästnätter än övriga kringliggande kommuner och viss sommarkoncentration. Sundsvall har ungefär lika många gästnätter som Umeå. Härnösand har få gästnätter både i förhållande till sitt länscentrum funktion och i förhållande till befolkningsstorlek, medan Örnsköldsvik har relativt många gästnätter.

På finska sidan har Jyväskylä, Nyslott, Vasa och St. Michel många gästnätter.

Det turistiska utbudet i Mittnorden har olika karaktär i de olika delarna, vilket innebär en potentiell inbördes kompletterande funktion.

De norska utbuden har helt annan karaktär än utbudet i Sverige och Finland. Mera av turismen är kopplad till havet, Trondheim har en betydelsefull roll.

På svenska sidan har Åre en stark vinterprofil, medan Östersund har ett relativt varierat utbud. Kustkommunerna har sommarutbud av intresse för den norska sidan och badstränder med avsevärt bättre vatten temperaturer än längs norska Atlantkusten. Höga Kustenområdet i svenska delen av Mittnorden är ett världsarvsområde med särskilda miljömässiga kvaliteter och har hög popularitet också bland turister från södra Sverige. Upplevelshopping, dvs. kombinationen handel, bad och andra upplevelser är en mix att utveckla.

På finska sidan finns i Vasa betydelsefulla anläggningar; både badanläggningen Tropiclandia och nöjesanläggningen Wasalandia. I Jyväskylä finns också ett storstadsutbud, medan det finns ett spritt och ganska omfattande utbud i östra delarna av det finska Mittnordenstråket kopplat bland annat till de stora insjöarnas miljöer.

Djurparker finns i Heinola, Ähteri, Junsele och Östersund.

Brister i Mittnordens transportsystem innebär att det breda, samlade utbudet av turistiska attraktioner inte kan samspela i ett turistiskt system. Detta reducerar de ekonomiska förutsättningarna för turism, samtidigt som turismens potentialer för befolkningens arbetsmarknader och egna nöjesutbud inte tas tillvara på önskat sätt.

Sid. 38 FLYG

Flygsystemen i Sverige, Norge och Finland är starkt fokuserade på respektive huvudstadsflygplats. Trondheim är ett sekundärt nav av stor betydelse i det norska systemet. Det norska flygsystemet har ett betydligt rikare linjenät än det svenska och finska. Detta hänger samman med den dramatiska topografin som gör att vägsystem och järnvägssystem får förhållandevis mindre betydelse, medan flyget får stor betydelse för de interregionala kopplingarna.

På svenska sidan har Östersund en viss sekundär navroll genom förbindelsen vidare upp till Umeå med fortsatt koppling till Luleå. I övrigt är systemet renodlat navsystem baserat på Stockholm/Arlanda och i viss grad Stockholm/Bromma.

På finska sidan har Helsingfors en huvudroll. Vasa har sedan ett antal år etablerat goda flygförbindelser också mot Stockholm. Uleåborg har viss sekundär navfunktion. Flygplatserna i mellersta och östra Finland har kopplingar endast till Helsingfors/Vanda. Tammerfors och Åbo har liksom Vasa utvecklat förbindelser till/från Stockholm.

Företagskontakter och även privatresor, bl. a turism i öst-västlig ledd, blir komplicerade beroende på flygsystemets uppbyggnad och resorna blir även mycket dyra. Förutsättningar att etablera en öst-västlig

flyglinje t ex Trondheim – Östersund – Sundsvall – Vasa – Jyväskylä – Joensuu är förhållandevis begränsade. Beroende på att utbytet idag är begränsat blir underlaget för en särskild flyglinje mycket begränsat. Det är svårt att klara uthållighet för en sådan linje under marknadsuppbyggnadsskedet. Förekomsten av en sådan flyglinje skulle emellertid ha mycket stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen av industriellt samspel och samspel i övrigt i Mittnorden.

Man kan konstatera att passagerarantalet är avsevärt större på de norska flygplatserna än på de svenska och finska, vilket hänger samman med topografin i Norge och att flyget härigenom har mycket större betydelse.

Passagerarantalet på de svenska flygplatserna är i sin tur också betydligt större än på de finska, vilket hänger samman med de längre avstånden i Sverige än i Finland.

Finlands relativt sett kompakta Ortsstruktur (i en nordisk jämförelse) innebär att biltrafik och järnvägstrafik får betydligt bättre konkurrenskraft och klarar betydligt större delar av samspelet mellan regionerna. Tidigare studier utförda av Infraplan visar att den internationella flygbenägenheten per invånare är ungefär lika hög i de tre nordiska länderna, medan skillnaderna är mycket stora vad gäller det inrikes flygresandet per invånare.

Flygtrafik på ”tvärflyglinjer” har av tradition haft svårigheter i etableringsskeden och den ekonomiska uthålligheten brukar vara en avgörande fråga under marknadsuppbyggnadsskedet.

Etablering av en tvär linje i Mittnordenstråket kommer därför att kräva en samlad och uthållig satsning för att kunna vara framgångsrik.

Flyglinjenätets huvudstadsfokusering försvårar företagskontakter och privatresor inom Mittnorden. En tvärflyglinje skulle vara av stor betydelse för ökat samspel i stråket.

Sid. 67 Prioriterade Mittnordenstråk bör utifrån utförda analyser vara:
Inom Flyg: Tvär linje Trondheim-Östersund-Sundsvall/Härnösand-Vasa-Jyväskylä. Som komplement kan förlängas den upphandlade länken Östersund-Umeå för att i ett systemsammanhang nå tätare förbindelser Trondheim-Östersund-Vasa (via såväl Midlanda som Umeå)

6.8. NECL. Handels- och affärsförbindelser i Mittnorden. ÅF-Infraplan AB, 2006-04-21

Sid. 16 Affärsflyg

Flyglinjesystemen är idag fokuserade på respektive lands huvudstadsområde. Resandet med flyg har ett tydlig nord-sydligt mönster eftersom avstånden inom respektive land är längst i nord-sydlig riktning. I öst-västlig riktning över riksgränser är också avstånden lämpliga för flygförbindelser, men nationssambanden är fortfarande alltför svaga för att möjliggöra lönsamma flyglinjer utöver i huvudstadsrelationerna. En gränsöverskridande förbindelse finns mellan Mittnordenområdet och huvudstad i grannland, Vasa-Stockholm, till följd av Vasaregionens starka samspelstradition med Sverige.

Företagskontakter och även privatresor, bl. a turism i öst-västlig ledd, blir komplicerade beroende på flygsystemets uppbyggnad och resorna blir även mycket dyra. Förutsättningar att etablera en östvästlig flyglinje t ex Trondheim-Östersund-Sundsvall-Vasa-Jyväskylä-Joensuu är förhållandevis begränsade. Beroende på att utbytet idag är begränsat blir underlaget för en särskild flyglinje mycket begränsat. Det är svårt att klara uthållighet för en sådan linje under marknadsuppbyggnadsskedet. Förekomsten av en sådan flyglinje skulle emellertid ha mycket stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen av industriellt samspel och samspel i övrigt i Mittnorden.

Flygtrafik på "tvärflyglinjer" har av tradition haft svårigheter i etableringsskeden och den ekonomiska uthålligheten brukar vara en avgörande fråga under marknadsuppbyggnadsskedet.

Etablering av en tvärlinje i Mittnordenstråket kommer därför att kräva en samlad och uthållig satsning för att kunna vara framgångsrik. Idag är alternativet att utgå från varje lands huvudstad för vidare flygresor till önskad destination eller anlita taxifyg/affärsflyg för destinationsbesök utan reguljära flyglinjer. Denna möjlighet finns idag inom regionen.

Affärsresor i regionen med andra färdmedel än flyg är tidskrävande eftersom regionen är till ytan stor och har på sina håll begränsande infrastruktur (t ex Meråkersbanan, RV 18, enbart färjelinjen Umeå-Vasa).

Mittlinjen/Nabotåget är alternativet från Trondheim till Sundsvall via Östersund. Ökad turtäthet skulle kunna öka efterfrågan på detta alternativa färdmedel.

Sid. 17 Gränsöverskridande samarbetet - Kommunikationer.

Mittnordenkommittén har hela tiden arbetat med att stärka kommunikationerna och transportmöjligheterna i Mittnorden. T ex initiativtagare till färjeförbindelsen Örnsköldsvik-Vasa (i mitten på 80-

talet), flyglinjen Trondheim-Sundsvall-Vasa (början av 80-talet. Har även aktualiserats vid flera tillfällen efter det). Kommittén är även initiativtagare till North East Cargo Link, men som har lagts utanför kommitténs ansvarsområden pga. projektets storlek.

Referenser

Rapporter

1. Trondheim, Sundsvall, Helsingfors. Utvärdering av en nordisk tvärflyglinje. Itransek Februari 1991.
2. En samhällsekonomisk analys av färjetrafiken på Kvarken. CERUM och Nationalekonomiska institutionen Umeå Universitet juni 1968.
3. Handel och turism. Studie över shoppingturism i Jämtlands län. AB Handelns utredninginstitut (HUI) maj 2003.
4. Tjänsteresandets till och från Jämtlands län. Nordanalys AB våren/sommaren 2004
5. NECL. Knutpunkt Midlanda. En multimodal nod i de övergripande transportstrukturerna. Underlag för visionsskrift och programförutsättningar. Infraplan AB 2005-10-17
6. NECL North East Cargo Link – sample study on freight flows and values in the Mid Nordic Region ÅF-Infraplan AB 2006-02-06.
7. NECL. Mittnorden – regional funktionsanalys, ÅF-Infraplan AB 2006-02-07
8. NECL. Handels- och affärsförbindelser i Mittnorden. ÅF-Infraplan AB, 2006-04-21

Intervjuer

Kerstin Angantyr, flygplatschef Frösön

Lennart Backlund, Almi Västernorrland

Lasse Bardal, flygplatschef Värnäs/Trondheim

Lena Bergeskär. Kanslichef Mittnordenkommittén

Jan Billow, utredare turismfrågor, Länsstyrelsen Jämtland

Håkan Hising, länsturismchef Jämtland

Wilhelm Jansson, Svenskt flyg

Sten Jonsson, Almi Västernorrland

Nina Loberg, Kommunikationsdirektör, Västernorrlands län

Jan Molde, Kommunikationsstrateg Jämtlands län

Kjell Norberg, Handelskammaren Östersund

Jan Nilsson, pensionär

Representanter för Schenker, DHL och Nor Cargo Thermo i Trondheim

Statistik kring berörda flygplatser

Källa Internet maj 2006.

Trondheim/Värnäs

Antal passagerare 2005: inrikes 2 511 820, utrikes 420 304, totalt 2 932 124

Flygfrakt, exkl post, 2005: inrikes 2 250, utrikes 452, totalt 2 702 ton.

SAS Braathens	Oslo, Tromsø, Bodø, Bergen, Molde, Ålesund
Widerøe	Bodø, Mosjøen, Namsos, Sandnessjøen, Brønnøysund, Sandefjord, Mo I Rana, Rørvik, København, Stockholm
Norwegian	Oslo, Bergen, Murcia, Dubrovnik, London, Praha, Salzburg, Nice
KLM	Amsterdam
Coast Air	Kristiansund

Sundsvall/Midlanda

Antal passagerare 2005: inrikes 348 023, utrikes 20 643, totalt 389 521

Östersund/Frösön

Antal passagerare 2005: inrikes 368 887, utrikes 20 643, totalt 389 521

SAS	Arlanda
FLYME	Arlanda
NORDIC REGIONAL	Umeå, Luleå

Vaasa

Antal passagerare 2005: inrikes 178 378, utrikes 118 886,
totalt 297 264

Finnair	Helsingfors och Kronoby
SAS / Blue1	Stockholm, Helsingfors och Köpenhamn
Golden Air	Helsingfors

Jyväskylä

Antal passagerare 2005: Inrikes 140 187, Utrikes 9 811, Totalt 149 998

Finnair	
Finncomm airlines,	
Aero Airlines,	
Charterresor	bl.a. till Spanien, Grekland, Turkiet, Bulgarien och Egypten.