

Debatt Midlanda

I lördags var det högtidlig invigning av Botniabanan. En god nyhet i första hand för norra delen av vårt län som får bättre förbindelser upp till Umeå.

För Sundsvallsregionen är nyheten tyvärr inte lika god. På grund av ökad trafik och undermålig standard (bland annat saknas dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle) kommer restiden till Stockholm att förlängas med 20-25 minuter. En tågresa Sundsvall-Stockholm tur och retur kommer hädanefter alltså att bli nästan en timme längre.

Som landshövding Bo Källstrand nyligen påpekat kommer problemen i bästa fall att vara åtgärdade år 2022, alltså om tolv år. I bästa fall.

Parallellt med detta förs diskussioner om framtiden för Sundsvall-Härnösand flygplats. Eller Midlanda som de flesta säger. Staten har tydligt deklarerat att de tänker ta sin hand från Midlanda och att det är upp till oss själva att bestämma om vi vill ha flygplatsen kvar. Och att ordna med driften av densamma.

Försämrade tågförbindelser och en hotad flygplats är extremt dåliga nyheter för Sundsvallsregionen. En stor del av vår ekonomi baseras på besöksnäringen. Vi har fler besökare och hotellgäster än någon annan region norr om Mälardalen, inte minst affärsresenärer. Vår industri är stark med en stor andel export och med en ständig ström av in- och utresande beslutsfattare, specialister, finansiärer etc.

Kort sagt är vår region i stort behov av effektiva kommunikationer för att fortsätta blomstra och utvecklas.

Ett intressant praktikfall kan hämtas från föregående helg då Sundsvall stod som värd för ett av Sveriges största företagsevenemang alla kategorier. Det var ett konsultföretag som under dagarna tre samlade 2 300 av sina medarbetare från hela Sverige.

2 300 besökare är en ansevärd mängd. Reselogistiken ställs på stora prov när besökarna dessutom kommer från landets alla hörn. Problemet på Ostkustbanan gjorde att en tåglösning inte var ett realistiskt alternativ denna gång. Resorna till och från Sundsvall genomfördes med 8 specialchartrade flygplan, från Malmö i söder till Luleå i norr och därtill 28 busslinjer från Mellansverige.

Den totala restiden är en avgörande faktor när ett företag eller en organisation bestämmer var de ska lägga sina kommande arrangemang. Här är Sundsvallsregionen chanslös om vi i framtiden inte kommer att ha en väl fungerande flygplats med ett bra linjenät inom Sverige samt möjlighet till internationella anslutningar ut i världen från Arlanda och Bromma.

Det blev till slut en uppvisning i kapacitet och gott värdskap. Våra besökare tycktes mycket belåtna såväl med vår service och vårt värdskap som med stadens utbud och det faktum att alla kunde erbjudas hotellrum inne i själva stan.

Vår poäng är att utan Midlanda kommer vi inte att kunna erbjuda liknande lösningar i framtiden. Vill vi fortsätta vara den ledande mötesplatsen i landets norra hälft så är det nu hög tid att vi börjar planera och agera för en långsiktigt hållbar flygtrafik.

En första fråga kunde vara att reda ut vilka "vi" är.

Vilket ansvar har till exempel de myndigheter, och även företag, i regionen som antagit resepolitier som stadgar att allt långväga resande ska göras med tåg? Visst är det rätt och riktigt att värna miljön, men måste inte ekologisk hänsyn också vägas mot den ekonomiska utvecklingen i vårt län.

Om alla aktörer som idag av sina anställda kräver 100 procent tågresande skulle gå ner några procent till förmån för flyget, så vore det ett betydande bidrag i våra ansträngningar att behålla Midlanda som ett viktigt trafiknav för Sundsvallsregionen.

Pernilla Berg, VD Investera i Sundsvall AB, projektledare Visit Sundsvall
Johan Nikula, ordförande Konferensstaden Sundsvall
Dick Jansson, VD Handelskammaren Mittsverige
Björn Wigge, produktchef Resia AB