

Motion till riksdagen 2019/20:942

av Patrik Engström m.fl. (S)

Mora flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för trafikplikt på Mora flygplats och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det krävs en lösning för situationen på Mora flygplats. Det måste vara möjligt att flyga reguljärt till och från Mora på samma dag. Det enda som kvarstår efter att flera andra alternativ uttömts är att trafikplikt införs på sträckan Mora–Arlanda. Den bästa lösningen både miljö- och resursmässigt är att det löses genom en samslingning på sträckan Sveg–Arlanda.

Mora flygplats har en central roll när det gäller att skapa tillväxt, öka tillgängligheten och därmed säkra kompetensen i norra Dalarna.

Industrin i Dalarna sysselsätter direkt 15 procent av den arbetsföra befolkningen i länet och har en omsättning på 68 miljarder kronor. I regionen, norra och västra Dalarna, Mora, Orsa, Rättvik, Älvdalen, Malung-Sälen och Vansbro finns cirka 2 000 företag med drygt 18 000 anställda. För dessa företag är Mora flygplats navet för kunder, underleverantörer och exportsäljare. 40 minuter med flyg eller upp till 6 timmar med tåg och/eller bil från Stockholm kan vara helt avgörande i den globala konkurrensen.

Regionens starka näringar, industri, handel, bygg och besöksnäring befinner sig i en tillväxtfas där framför allt de globala och medelstora företagen står inför betydande expansioner och har stora rekryteringsbehov. Mora flygplats är långsiktigt den enda rimliga kopplingen mot Stockholm/Arlanda och resten av världen.

Mora flygplats är en framtidsfråga för hela Dalarna. Flyget som alternativt transportsätt är en viktig del av Dalarnas infrastruktur. Trafikplikt till Mora har en avgörande betydelse för reguljärflyget till och från Dalarna som helhet. Det grundar sig på att Dalaflyg ägs av fyra offentliga parter, Region Dalarna och kommunerna

Borlänge, Falun och Mora. Ett utträde från någon av parterna äventyrar bolaget i sin helhet då det skulle kräva att någon av de övriga ägarna skulle öka sin andel i bolaget. Någon sådan möjlighet finns inte idag.

Eftersom det saknas fungerande alternativ till flyget så har resorna ersatts med bil. Tågets långa restid, som dessutom oftast kräver byte i Borlänge, har inte varit ett alternativ för dessa resenärer. Det finns också en låg tilltro till tåget då det ofta är förseningar och inställda tåg. Andelen affärsresande Mora–Arlanda är 79 %, vilket är en av de högsta i landet.

Det finns också transporter som görs med flyg. Ett exempel som får stora konsekvenser i flera led är situationen för Siljans chark som är våra lokala bönders slakteri. Innan deras produkter får levereras måste produkterna vara godkända. De dagliga transportererna med köttprover flögs från Mora via Arlanda till laboratoriet i Linköping. Sedan flygstoppet transporteras dessa med bil vilket lett till att kostnaderna har ökat från 900 kronor till 5 500 kronor per dag.

Det finns flera starka skäl för trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda. Ett starkt skäl är den stora andelen affärsresande. Det är många arbetstillfällen som står på spel i norra Dalarna. En snabb strukturomvandling som inneburit att många tidigare ägarledda företag numera i hög utsträckning ägs av större nationella och internationella koncerner har inneburit ett större beroende av snabba och effektiva kommunikationer till och från ägarna och viktiga exportmarknader. Utan möjlighet till fungerande resor riskeras ett mycket stort antal arbetstillfällen i norra och västra Dalarna, främst inom skogs- och teknikföretagen.

Ett annat skäl för trafikplikt är den nära och jämlika vården. I Mora finns ett akutsjukhus och för att säkra verksamheten där så har ambulansflyget stor betydelse. En öppen flygplats krävs för att kunna hantera transporter av patienter, blod och organ men även kompetens. Mora lasarett har kunnat upprätthålla en hög kompetensnivå genom att personal med hög specialistkompetens med kort varsel har kunnat flygas både in och ut beroende på om de har sin anställning på Mora lasarett eller på annan ort. Utan reguljärflyg är därför Mora lasarettets ställning som akutsjukhus på längre sikt hotad, även om flygplatsen nu ska bli beredskapsflygplats.

Regeringen har tillkännagett att Mora flygplats ska bli beredskapsflygplats. Med anledning av de långa avstånden är Mora flygplats ytterst viktig ur beredskapssynpunkt i händelse av olyckor, kriser och andra samhällsstörningar. Detta blev inte minst tydligt efter sommarens bränder då flygplatsen blev en central del av räddningsinsatsen på Älvdalens skjutfält Trängslet. Bland annat kunde bränsleförsörjningen till helikoptrarna som vattenbombade branden säkerställas till dess att bränslelogistik via Försvarsmakten etablerats på plats. Sannolikt hade närheten till bränsle avgörande betydelse, och kan ha i framtiden, för att snabbt sätta in åtgärder från luften över tid.

När brandmän skulle förstärka de olika skogsbränderna i landet användes Herculesplan för transporter. Närheten till flygplats blir därmed avgörande för snabb resursuppbyggnad. Det kan gälla såväl personal som materialtransporter. Men en beredskapsflygplats kommer inte vara komplett utan trafikplikten.

Trafikutskottet har framhållit att de olika regionala flygplatserna har betydelse för olika delar av Sverige. Och det stämmer verkligen för Dalarna som region.

Patrik Engström (S)

Maria Strömkvist (S)

Roza Güclü Hedin (S)