

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2017/18:2428

av Peter Helander (C)

# Det regionala flygets betydelse för norra och västra Dalarna

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Mora-Siljan flygplats är en öppen regional flygplats med en 1 810 meter lång bana som kan ta emot flygplan upp till Cat C/D vilket är flygplan av typ B737-900 och Airbus 321. På flygplatsen finns ambulanshelikopter med dygnet runt-beredskap. Flygplatsen har reguljär trafik, chartertrafik, ambulansflyg/organtransport och är en viktig flygplats för ad hoc-operatörer inom SAR (Search and Rescue), polis, flygskolning, brandbevakning och andra flyganknutna verksamheter.

Flygplatsen ligger 6 km sydväst om Mora centrum och på ett bilavstånd från Stockholm på ca 32 mil. Flygplatsen ägs av Mora kommun men driften sköts av Dalaflyg AB som även sköter driften av Dala Airport som är beläget strax utanför Borlänge. AB Dalaflyg är ett gemensamt driftsbolag som ägs av Falu kommun, Borlänge kommun, Mora kommun samt Landstinget Dalarna. Upptagningsområdet för flygplatsen är kommunerna Älvdalen, Malung-Sälen, Vansbro och Mora vilka tillsammans svarar för 61 % av Dalarnas yta. De nämnda kommunerna i norra Dalarna omfattar förutom 50 000 invånare också en av Sveriges största besöksdestinationer med både vinter- och sommarsäsong. År 2016 hade besöksnäringen i Dalarna 15 miljoner övernattningar, skapade drygt 6 000 årsverken och omsatte hela 7,45 miljarder kronor. I området finns stora företag inom tillverkningsindustrin och trävaruindustrin med en mycket stor internationell export i miljardklassen.

Oavsett politisk tillhörighet finns det en stor samsyn om att Dalarna hela tiden hamnar i bakvattnet när det gäller infrastruktursatsningar vilket är märkligt då Dalarna är Sveriges tredje eller fjärde största exportlän och tredje eller fjärde största

besöksnärlingslän. Dalarna bidrar till Sveriges tillväxt och skulle kunna bidra ytterligare med en bättre infrastruktur. Mora-Siljans flygplats är en regional flygplats för norra och västra Dalarna och har en stor betydelse för näringslivet. De senaste decennierna har vårt näringsliv i Dalarna gått från att vara familjeägda företag som agerat på en nationell marknad till att bli börsnoterade företag med internationellt ägande som agerar på en internationell marknad i en global konkurrens. Vi har fortfarande många små och medelstora företag som fortfarande är familjeägda och tagit klivet ut på den internationella marknaden. I norra och västra Dalarna har det under åren skett en del nedläggningar av lönsamma företag och i samband med det har frågan ställts till koncernledningarna om varför man väljer att flytta verksamheten till Polen eller Tyskland. Svaret är ofta att man vill komma närmare sina kunder och marknader. Ett av flera framgångsrika Moraföretag ägs idag av Schneiderkoncernen vilket är ett multinationellt företag med verksamhet över hela världen med säte i Frankrike. Var och en av oss kan förstå att om man sitter på ett huvudkontor i Europa och får veta att det tar längre tid att ta sig till Mora än till Azerbajdzjan så ligger en fabrik på landsorten i Sverige illa till.

Företrädare för industrin och besöksnäringen i norra Dalarna har i riksmidia varnat för konsekvenserna om det reguljära flyget skulle försvinna från Mora. Flygets betydelse för att kunna nå marknader och kunder är avgörande för dessa företag. De har stora förhoppningar på att regeringen och alla politiska krafter agerar för att införa trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda. Detta för att bibehålla de företag som satsar utanför storstadsregionerna och som vill bidra till samhällsutvecklingen.

Regeringen skriver på sin egen hemsida följande: ”Sverige är ett land som är helt beroende av vår konkurrenskraft på den globala marknaden. För regeringen är det viktigt att svenska företag ska konkurrera med sin kompetens, produktivitet och innovationsförmåga. För att få fler växande, konkurrenskraftiga företag måste också fler små och medelstora företag kunna, vilja och våga ta steget ut på en internationell marknad.”

En bra skrivning som det finns ett stort politiskt stöd för! Tyvärr så räcker det inte med bra skrivningar utan det behövs handling bakom orden för att det ska bli verklighet. Om flyget skulle försvinna från Mora-Siljans flygplats så skulle det inte bara slå hårt mot jobben och näringslivet – det skulle också försämra Sveriges globala konkurrenskraft.

Regeringen har mycket vällovligt gjort en satsning på att hålla ihop hela Sverige även om den aviserade satsningen är för liten och något missriktad. Menar regeringen allvar med att hålla ihop hela Sverige så kan man genom handling visa att jobb och företagande utanför storstäder är viktiga frågor. Trafikverket som beslutar om trafikplikt saknar den helhetssyn som regeringen besitter. Trafikverket behöver regeringens vägledning i frågan om trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda.

När Trafikverket ska avgöra om en flygplats ska få trafikplikt eller inte så använder man sig av EU:s ställningstagande om restider för tåg till huvudstaden. För 20 år sedan kunde man åka X2000 mellan Mora och Stockholm på 3 timmar och 30 minuter. Idag består vagnparken till stor del av äldre Intercitytåg och restiden har ökat till 3 timmar och 50 minuter.

Det finns en stor skillnad mellan EU:s ställningstagande och Trafikverkets tillämpning. EU sätter gränsen vid 3 timmar för att nå huvudstaden med tåg och Trafikverket sätter gränsen vid 4 timmar. I Sverigeförhandlingen där man vill knyta ihop våra tre storstäder anser man att restiden med tåg måste ner under 3 timmar för att

kunna konkurrera med flyg. Varför används olika måttstockar i EU och Sverige och varför har Trafikverket och Sverigeförhandlingen olika bedömningar? I Trafikverkets beräkning räknar man från Mora resecentrum till Stockholms Centralstation. Inget av företagen i norra och västra Dalarna har sin verksamhet förlagd på resecentrum i Mora. Alla i Mora har mer än 4 timmars restid från sitt hem eller företag. När man sitter i storstaden har man sällan koll på vilka avstånd vi har på landsbygden. De som bor i Idre har en bilresa på 2 timmar och 15 minuter till Mora resecentrum. Har man verksamhet eller bor i Grövelsjön har man 2 timmar och 50 minuter till resecentrum. Det blir närmare 7 timmars resa för att komma till Stockholm om man bor i norra länsdelen! Detta kan inte vara i linje med regeringens ambitioner om att näringslivet ska ha en möjlighet att konkurrera på den globala marknaden och att hålla ihop hela Sverige.

Om regeringen inte agerar kan konsekvenserna bli ödesdigra. Det är starka ord men jag och många med mig är verkligen oroliga för vad som skulle kunna hända om det reguljära flyget försvinner.

Idag upphandlas flyglinjen Sveg–Arlanda och de mellanlandar i Mora eftersom det står i Trafikverkets upphandlingsunderlag att de får mellanlanda. I denna fråga har nu Trafikverket signalerat att man tänker ompröva den möjligheten. En enkel och bra lösning vore om det blev trafikplikt på hela flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda. Den extra kostnaden för en sådan mellanlandning skulle bli liten eller ingen alls jämfört med dagens kostnad.

Regeringen sitter på makten att man kan skriva in i Trafikverkets regleringsbrev att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och lämpligtvis upphandla hela linjen Sveg–Mora–Arlanda. Trafikverkets endimensionella behandling av trafikpliktsfrågan gällande flyglinjen Mora–Arlanda kan slå undan fötterna på jobb och företagande i en hel arbetsmarknadsregion.

*Peter Helander (C)*