

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:2966

av Peter Helander (C)

Det regionala flygets betydelse för norra Dalarna

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att belägga Mora-Siljan flygplats med trafikplikt och tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket 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. Besöksnäringen i Dalarna omsätter 7,1 miljarder.

I området finns stora företag inom tillverkningsindustrin och trävaruindustrin med en mycket stor internationell export i miljardklassen. Näringslivet i norra Dalarna behöver enkelt och snabbt kunna nå sina marknader för att vara konkurrenskraftiga. Företagen med internationellt ägande behöver kunna nås av dess ägare och ledningspersonal över en dag. Skulle den reguljära flygtrafiken försvinna äventyras

tillväxten och bidraget till Sveriges välfärd. Den sociala och ekonomiska utvecklingen i regionen skulle gå åt fel håll.

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning nr 1008/2008 artikel 16 punkt 3b så sägs att frågan om huruvida en planerad trafikplikt är nödvändig och adekvat ska bedömas av medlemsstaterna med beaktande av bl.a. möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när befintliga tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar och med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser och lämpliga tidpunkter.

Restiden från Grövelsjön i norra Dalarna till Mora Resecentrum med bil är 2:30 och sedan är restiden med tåg från Mora till Stockholms Central med den snabbaste tågavgången 3:34. Det blir en sammanlagd effektiv restid på 6:04. Normala tågrestider mellan Mora och Stockholm utan förseningar ligger mellan 3:49 och 3:53. De flesta av de 50 000 personerna i upptagningsområdet har en bilresa på mer än 30 minuter som ska läggas till tågrestiden.

Av någon anledning så använder sig Trafikverket inte av den 3-timmarsgräns EU:s förordning säger utan man tillämpar en 4-timmarsgräns på Mora. I Värmland finns två flygplatser med av Trafikverket upphandlad flygtrafik fastän man varken uppfyller Trafikverkets egna krav eller EU:s förordning.

Trafikverket har under flera år och i flera omgångar upphandlat flygtrafik på sträckan Sveg–Arlanda. Tidigare operatör har mellanlandat i Mora med Trafikverkets godkännande på kommersiella grunder. Under ineliggande avtalsperiod så Trafikverket upp avtalet med den tidigare operatören och en ny korttidsupphandling för sträckan Sveg–Arlanda genomfördes vilket innebar att Mora stod utan flygtrafik till Arlanda under några månader. Därefter upphandlade Trafikverket i ett längre avtal 2015–2019 flygtrafik mellan Sveg och Arlanda. I avtalet med den nuvarande operatören så får operatören mellanlanda i Mora. Den nuvarande operatören visade ingen avsikt att mellanlanda i Mora på kommersiella grunder utan det resulterade i att Dalaflyg AB fick upphandla trafik mellan Mora och Arlanda och det blev förstås operatören som trafikerar Sveg–Arlanda som fick anbudet till en kostnad på knappt 5 miljoner kronor per år som Mora kommun får bära. Hade Trafikverket belagt Mora-Siljan flygplats med trafikplikt hade denna extra kostnad kunnat undvikas.

Historien tar inte slut här! Nu hävdar Trafikverket att eftersom Mora inte har trafikplikt så får Dalaflyg AB inte upphandla flygtrafik.

Eftersom Trafikverket genom sitt agerande skapat ett moment 22 och därmed riskerar att flygtrafiken stoppas mellan Mora och Arlanda och på så sätt skadar näringslivsutvecklingen i norra Dalarna och hotar arbetstillfällena i en arbetsmarknadsregion som redan från början är sårbar borde Trafikverket få uppdraget att se över möjligheten att belägga Mora-Siljan flygplats med trafikplikt och upphandlad flygtrafik mellan Mora och Arlanda.

Peter Helander (C)