

Motion till riksdagen 2017/18:721

av **Marie Olsson m.fl. (S)**

Trafikplikt Mora-Siljan flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till trafikplikt för Mora-Siljan flygplats samt om flygplatsen kan få tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Mora-Siljan flygplats är en öppen trafikflygplats byggd 1979 med en 1,8 km lång start- och landningsbana som ligger strategiskt placerad nästan mitt i Dalarna, ca 33 mil från Stockholm. Flygplatsen ägs av Mora kommun men själva flygplatsdriften sköts av AB Dala-flyget som ägs av Mora kommun, Borlänge kommun, Falu kommun samt Landstinget Dalarna. Dala-flyget AB driver också Dala Airport i Borlänge.

Mora-Siljan flygplats betjänar i praktiken de fem nordligaste kommunerna i Dalarna, Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung-Sälen. Ett landområde större än Stockholms och Uppsala län tillsammans, med en inhemsk befolkning på drygt 50 000 invånare.

Här finns en omfattande tillverkningsindustri, några stora företag med internationellt ägande, men framför allt många företag med unika produkter och omfattande exportförsäljning. Även trävarubranschen som är stor i området exporterar bortåt 80 % av sina produkter.

Alla dessa företag är för sin lokalisering helt beroende av tillgång till snabba och tillförlitliga förbindelser med utlandet. Det handlar om att kunna ta sig från Mora och befinna sig i London, Paris eller Berlin strax efter lunch, och helst tvärt om. Besöksnäringen i Siljansområdet, där Mora utgör centralort, är därtill mycket omfattande. Det gäller såväl sommar som vinter, med en stor andel internationella besökare. Näringen omsätter här cirka 3 mdr kronor årligen (2015) och är den starkast bidragande orsaken till att Dalarna är det 4:e största besökslandet i Sverige efter Stockholms, Skåne och Västra Götalands län.

Reguljärtrafiken ger också underlag för hög beredskap på flygplatsen för organ- och blodtransporter och den nu etablerade ambulanshelikopterverksamheten. Verksamheter som är av vital betydelse för Mora lasarets status och attraktionskraft som akutsjukhus för norra och västra Dalarna och delar av Härjedalen.

Flygtrafiken på Mora-Siljan flygplats

På Mora-Siljan flygplats har det funnits reguljär flygtrafik till Arlanda med 1–3 dubbelturer söndag–fredag, augusti–juni, i princip från det att flygplatsen togs i drift 1979 med ett avbrott mars–november 2015. Fram till november 2011 upprätthölls flygtrafiken med olika grad av ekonomiskt stöd från Mora kommun.

Från november 2011 fram till början av mars 2015 trafikerades flygplatsen av flygbolaget Avies, utan något ekonomiskt stöd från Mora kommun, genom att Trafikverket medgav att Avies mellanlandade på Mora-Siljan på den av Trafikverket upphandlade flyglinjen Sveg–Arlanda. Den 6 mars 2015 bröt emellertid Trafikverket med omedelbar verkan alla sina avtal med Avies.

Det bolag som sedan direktupphandlades för att driva flyglinjen Sveg–Arlanda ”ärvde” Avies rätt att mellanlanda i Mora men kunde inte av logistiska och tidtabellsmässiga skäl utnyttja denna möjlighet. Mora, och därmed hela norra Dalarna, stod därför utan reguljär flygtrafik. AB Dalaflyget inledde därför en process för att upphandla flygtrafik mellan Mora-Siljan flygplats och Arlanda med finansiering från Mora kommun.

Upphandlingen vanns med stor marginal av Flexflight, som från och med november 2015 på Trafikverkets uppdrag trafikerar linjen Sveg–Arlanda, med möjlighet att mellanlanda i Mora. Flygtrafiken i Mora upprätthålls därför, nu med stor regularitet, av Flexflight. Upphandlingen som sådan är ifrågasatt av Trafikverket och EU på olika grunder.

Konsekvenser för näringsliv och sysselsättning

Avbrottet i flygtrafiken under 2015 gjorde att flera exportberoende företag allvarligt började fundera på sin lokalisering i Mora och norra/västra Dalarna. En permanent nedlagd reguljär flygtrafik mellan Mora och Arlanda kan få stora konsekvenser för sysselsättningen på sikt, framför allt på tjänstemannasidan, då företagen ser sig tvingade att lokalisera säljavdelningar, administration och ledningsfunktioner till orter med enklare tillgång till internationella förbindelser.

Enligt Trafikverkets uppfattning har Mora kommun eller AB Dalaflyget inte heller rätt att upphandla reguljär trafik på Mora-Siljan flygplats då flygplatsen saknar trafikplikt. Endast Trafikverket har enligt dem rätt att upphandla flygtrafik. Skulle denna uppfattning vinna gehör kommer reguljärtrafiken på Mora-Siljan flygplats att upphöra! Trafikverkets tolkning av regelverket är dock inte oomtvistad.

Behovet av trafikplikt

Anledningen att Mora-Siljan flygplats saknar trafikplikt, och alltså inte kan ingå i Trafikverkets upphandling av flygtrafik, är att restiden med allmänna färdmedel (i detta fall tåg) från centrala Mora till Stockholm kan ligga strax under den 4-timmargräns som

Trafikverket tillämpar (där EU:s regelverk medger en 3-timmarsgräns för denna typ av statsstöd). Det kan också noteras att grannlandet Värmlands län har tre flygplatser, varav två ingår i Trafikverkets upphandling trots att man når ”huvudflygplatsen” i länet, med flera dagliga avgångar till såväl Arlanda som Frankfurt, inom knappt 1,5 timmes resväg landvägen. Med den på grund av eftersatt underhåll på Dalabanan förväntade längre restiden med tåg från Mora kommer Mora-Siljans flygplats med marginal att uppfylla Trafikverkets 4-timmarskriterium och borde därmed automatiskt beläggas med trafikplikt.

Det strikta centrum-till-centrum-tänkandet missgynnar dessutom en bygd med många små tätorter och arbetsplatser spridda över ett stort geografiskt område. Ett företag i Vansbro, Malung eller Älvdalen är inte betjänt av att tåget från Mora tar sig till Stockholm på strax under 4 timmar då man från sin respektive ort får en restid på 4.45 till 5 timmar, medan man med flyg från Mora tar sig hela sträckan till Arlanda på under 2 timmar och in till centrala Stockholm på drygt 2,5 timmar.

I Trafikverkets skrift ”Flygutredning 2015–2019” står det på sidan 22, punkten 2.2 om att närliggande kommuner, som Orsa, Älvdalen och Malung-Sälen, får tillgänglighetsförbättringar genom att linjen Sveg–Arlanda tillåts att innehålla en mellanlandning i Mora. De tillgänglighetskriterier som anges på sidan 16 träffar också väl in på Mora-regionens situation. Tack vare att trafikerande flygbolag på flyglinjen Sveg–Arlanda har kunnat mellanlanda på Mora flygplats har tillgängligheten för övriga kommuner i norra Dalarna varit tillfredsställande.

Detta bygger dock på att det av Trafikverket upphandlade bolaget på linjen Sveg–Arlanda ser en kommersiell potential i att utnyttja denna ”option”, då Trafikverket inte betalar något för detta och, enligt Trafikverkets tolkning, inte heller AB Dalaflyget eller Mora kommun tillåts ersätta bolaget för en sådan mellanlandning.

Sammanfattning

Det är av stor vikt för näringslivet, sysselsättningen och utvecklingsmöjligheterna i Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung-Sälen att flygtrafiken till och från Mora-Siljan flygplats omgående får en långsiktig lösning så att tillgängligheten till Stockholm och övriga världen blir acceptabel även från Dalarnas norra och västra länsdelar. Varje dag utan trafik ökar skadan i förtroendet för flygtrafiken mellan Mora och Arlanda.

Att allmän trafikplikt införs på Mora flygplats är, som vi ser det, det enda som kan skapa en långsiktig och stabil lösning för reguljära flygförbindelser mellan Dalarnas norra länsdelar och Arlanda.

Marie Olsson (S)

Maria Strömkvist (S)

Patrik Engström (S)

Roza Güclü Hedin (S)