

## Motion till riksdagen 2005/06:T16

**av Sten Tolgfors (m)  
med anledning av prop. 2005/06:160**

# Moderna transporter

## 1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om utgångspunkten för regeringens fördelning av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om vikten av regionala direktförbindelser med Köpenhamn och övriga Europa.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om optimering och samverkan mellan olika transportslag.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om konkurrensvillkoren för Örebro flygplats.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om konkurrensneutralitet vid statens bidragsgivning till flygplatser.

## 2 Motivering

Utgångspunkten för regeringens förslag i den transportpolitiska propositionen (2005/06:160) gällande fördelning av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser är feltänt och bör avvisas av riksdagen. Detta särskilt eftersom det ligger till grund för en snedvridning av de statliga driftsbidragen till icke-statliga flygplatser, som Örebro.

## 3 Närheten till Europa

Syftet med driftsbidraget, anger regeringen, skall vara att ”främja en god interregional transportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas”. Med detta tar regeringen endast hänsyn till den tidsmässiga närheten till Stockholm. Det framgår av propositionen att: ”Rege-

#### Fel! Okänt namn på

ringen anser att från ett interregionalt perspektiv är tillgängligheten till Stockholm av avgörande betydelse.”

Men icke-statliga flygplatser som i Örebro fyller en helt annan och central funktion för sina regioner än den regeringen anser vara viktig att ta fasta på. Dessa flygplatser skapar direkta förbindelser till andra länder i Europa, ofta via en linje till Köpenhamn.

Örebro flygplats skulle enligt regeringen ligga för nära Arlanda för att få driftsbidrag. Men för näringslivet är inte närheten till Arlanda det avgörande, utan närheten till kontinenten, vilket bara kan åstadkommas genom direktflyg.

Flyget knyter med person- och godstransporter samman Örebroregionen med större befolkningscentra i Sverige, på kontinenten och i andra delar av världen. Flyget gör att produkter snabbt och säkert kan transporteras från regionens företag till deras kunder. Flyget möjliggör också för människor att vara verksamma på en ort och kunna resa till en annan för att träffa andra i arbetet eller privat. Därför har Örebro flygplats byggts upp genom ett betydande lokalt och regionalt engagemang.

Att det i verkligheten är direktförbindelserna med kontinenten som är den avgörande poängen med de icke-statliga flygplatserna inser egentligen regeringen, vilket också framgår av propositionen: ”Vid de fem icke-statliga flygplatserna uppgick andelen utrikestrafik 2004 till ca 98 procent medan genomsnittet för övriga icke-statliga flygplatser endast uppgick till drygt sju procent. De fem flygplatsernas betydelse för interregionala transporter inom landet är marginell. Från Västerås, Skavsta, Örebro och Göteborg City Airport bedrivs ingen reguljär passagerartrafik till Stockholm. I stället fokuserar respektive flygplats kring och utvecklar möjligheterna för den egna regionens invånare och företag att effektivt kunna ta sig till och från olika platser i Europa.”

Regeringen talar således mot bättre vetande och tar medvetet sikte på andra saker än det regionala behovet av en flygplats. För att rättfärdiga borttagande av driftsbidrag tar regeringen bara fasta på restiden till Stockholm. Detta är ett inkonsekvent och svårbegripligt förhållningssätt.

## 4 Kopplingen till övriga kommunikationer

Regeringen anser att: ”Fördelningen av driftbidraget bör rimligtvis ha en koppling till effekterna av de samlade statliga insatserna i transportsystemet”.

Ju bättre väg och järnvägskommunikationer till Stockholm, desto större skäl att dra in bidragen till en icke-statlig flygplats, anser regeringen. Det borde tvärtom anses vara en fördel att olika transportslag kan kopplas samman. Genom goda förbindelser med väg och järnväg kan det samlade transportsystemet optimeras.

Örebro är ett nav för kommunikationer på väg, järnväg och flyg. E 18 står nu inför ombyggnad och förbättring, vilket är bra för näringslivets och allmänhetens tillgänglighet till flygplatsen.

E 18 och E 20 går samman i Örebro, Mälardalen och Svealandsbanan knyter ihop Örebro med Mälardalen, flygplatsen ger förbindelser med framför allt

**Fel! Okänt namn på**

Köpenhamn och övriga Europa. Därutöver pågår en betydande chartertrafik och fraktflygverksamhet vid Örebro flygplats. Flygplatsen är väl tillgänglig för både företag och privatpersoner och kommer de närmaste åren att bli än mer tillgänglig, när standarden på E 18 förbättras.

## 5 Statlig konkurrenssnedvridning

Om propositionen går igenom kommer statens fördelning av driftsbidrag till landets flygplatser att snedvrیدا konkurrensvillkoren för Örebro flygplats.

Principen måste vara att det skall råda konkurrensneutralitet mellan landets flygplatser. Flygplatser bör kunna drivas på lika villkor och kunna konkurrera på egna meriter oavsett vem som äger eller driver dem. Där efterfrågan finns skall flygplatskapacitet finnas för att tillgodose regionala behov. Staten skall inte styra detta genom exempelvis snedvriden bidragsgivning eller, som i Örebros fall, indragning av bidrag.

Stockholm den 30 mars 2006

*Sten Tolgfors (m)*