

# Motion till riksdagen

1988/89:T707

av Per Stenmarck och Rune Rydén (båda m)

Sturups flygplats

---

Luftfarten, både internationellt och inom Sverige, ökar sedan 1970-talet mycket kraftigt. Antalet resenärer med svenskt inrikesflyg är i dag mer än fyra gånger högre än i början av 1970-talet. Samtidigt har transportarbetet i utrikestrafiken fördubblats under samma period.

Inom den Europeiska Gemenskapen (EG) pågår ett omfattande arbete, vars syfte är att åstadkomma en liberalisering inom luftfarten. Det är viktigt att Sverige inte enbart långsamt anpassar sig till denna utveckling utan att vi också tar aktiv del i denna för passagerarna så viktiga process. Ändå har Sverige bara motvilligt medverkat i denna omfattande liberalisering av luftfarten.

För det skånska näringslivets utveckling förutsätts tillgång till goda kommunikationer. Runt några av Sveriges största flygplatser görs i dag stora investeringar i utvecklingsprojekt. Den utbyggnad som sker kring Arlanda är det främsta exemplet på detta. Inom detta område växer upp framtidsinriktad högteknologisk industri inom bl.a. bioteknik, data och elektronik. Mitt i ett flygcentrum som årligen besöks av mer än tolv miljoner resenärer finns goda möjligheter att åstadkomma en kreativ miljö. Detta hade sannolikt aldrig varit möjligt utan de investeringar som gjorts inom luftfarten i Stockholmsregionen. Detta visar vilken oerhörd dynamik som finns i riktiga investeringar i infrastruktur.

Den fråga som i sammanhanget borde ställas är: Varför skulle inte denna utveckling kunna vara möjlig också i Skåne. Närheten till kontinenten är påtaglig, ett faktum som vi i dag utnyttjar i alldeles för liten utsträckning. Om vi blir bättre på att utnyttja denna fördel skulle vi kunna "avlasta" Stockholmsregionen.

Även för Sturup har omfattande investeringar gjorts under senare år för att kunna höja kapaciteten. Flygplatsen ger nu också ett glädjande överskott sedan några år tillbaka. Investeringar kommer att göras också under de närmaste åren. När kapacitetstaket uppnåtts, vilket beräknas ske i slutet av 1990-talet, har flygplatsen ca 80 000 flygrörelser. Då blir det sannolikt också nödvändigt med en ny landningsbana.

Ett ökat antal utrikes destinationer är troligen en förutsättning om Malmöhus län skall få en positiv utveckling. Det finns därför ett uttalat önskemål, framför allt från näringslivet, om reguljära flyglinjer från Strup till ett antal större orter på kontinenten. Mot denna bakgrund är det glädjande med den utveckling som skett beträffande reguljärt flyg till London. Sådan verksamhet bedrivs nu av både SAS och British Airways. Denna utveckling

hade sannolikt inte varit möjlig om inte Baltic Airways "brutit isen" genom att få koncession på direktgående reguljärflyg mellan Sturup och Southend utanför London. Detta var en följd både av uttalade önskemål från skånskt näringsliv och den pågående liberalisering inom Västeuropa som öppnat möjlighet för mindre flygbolag att bedriva trafik mellan s.k. sekundär-flygplatser.

Enligt gjorda undersökningar finns det troligen också underlag för flyg till andra destinationer. Det kan vara möjligt att bedriva sådan trafik till några av orterna Frankfurt, Paris eller Zürich. Det är mot denna bakgrund viktigt, att den nu inledda utvecklingen får en naturlig fortsättning.

För inrikesflyget bör ett system med parallellkoncessioner prövas. Det skulle innebära att inte SAS eller Linjeflyg ensam fick trafikera en viss sträcka. För Sturup skulle detta öppna möjlighet till fler inrikes destinationer.

En avreglering av inrikesflyget skulle leda till en snabbare trafikutveckling och genom konkurrens lägre priser till glädje för konsumenterna. Redan nu bör emellertid parallellkoncessioner kunna ges på samma sätt som skett i Norge.

Sturup skulle troligen få stora fördelar av en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Därmed skulle en tågsträcka kunna dras direkt från Copenhagen Airport till Sturup. Det naturliga blir att denna dras på järnvägslinjen mellan Malmö och Ystad. I ett sådant läge blir det naturligt med en elektrifiering av sträckan. Detta kan sannolikt bli räddningen för denna järnvägslinje.

Sverige borde införa ett system med s.k. "ankomst-tax-free-försäljning", samtidigt som försäljningen skulle öka i Sverige. Sådan försäljning finns redan i en rad länder och fungerar bra.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående koncessioner för utrikesflyg,
2. att riksdagen hos regeringen begär att parallellkoncessioner införs,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag beträffande "ankomst-tax-free-försäljning"<sup>1</sup>].

Stockholm den 24 januari 1989

*Per Stenmarck (m)*

*Rune Rydén (m)*

<sup>1</sup> 1988/89:Sk675