

Motion till riksdagen

1986/87:T711

Per Stenmarck och Margit Gennser (m)

Sturups flygplats

Goda kommunikationer är en förutsättning för ett aktivt och expanderande näringsliv. Runt några av Sveriges största flygplatser förs i dag diskussioner om stora utvecklingsprojekt. Arlanda Stad är ett sådant. Inom detta område växer nu upp framtidsinriktad högteknologisk industri inom bl. a. bioteknik, data, kommunikation och utbildning. Mitt i ett flygcentrum, som 1986 besöktes av cirka tio miljoner resenärer, finns alla förutsättningar att åstadkomma en kreativ miljö.

Ett annat område med goda expansiva förutsättningar är Skåne. Närheten till kontinenten är påtaglig – ett faktum som borde kunna utnyttjas i betydligt större utsträckning än som nu sker. Bristen på goda kommunikationer utgör emellertid en hämsko för sydsvenskt näringsliv. Etableringar har uteblivit av denna anledning: företag har sökt sig till andra regioner även om man nog ändå kan konstatera att "vinden har vänt".

Efter många år av utredningar verkar det nu finnas förutsättningar att förbindelserna över både Öresund och Östersjön går mot en lösning. Men till begreppet goda kommunikationer hör också väl fungerande flygmöjligheter.

Sturups flygplats har alltsedan sin start haft ett tämligen lågt kapacitetsutnyttjande. Vissa insatser har gjorts för att råda bot på detta – exempelvis i form av särskilda charterrabatter – och förbättringar har också tidvis uppnåtts.

Över en miljon passagerare reste 1986 till eller från Sturup. Det är första gången i flygplatsens historia man betjänar så många resenärer. Trots detta kommer snart bara en reguljär utrikeslinje att finnas kvar, nämligen till Hamburg, detta efter beslut om att lägga ned den s. k. pendeln mellan Sturup och Kastrup utanför Köpenhamn.

Det finns anledning understryka vikten av att utnyttja gjorda investeringar. Flygavståndet mellan Sturup och Kastrup är bara tio minuter. Med en aktiv pendeltrafik skulle de båda flygplatserna i stor utsträckning kunna fungera som en flyghet.

Den satsning som SAS sedan några år gjort på en svävare mellan Malmö och Kastrup har på många sätt varit positiv. För många människor med krav på snabbhet och komfort har restiden förkortats. Problem med regulariteten har emellertid uppstått främst vintertid.

Redan när svävaren togs i bruk varnade många för att följden skulle bli ytterligare försämringar för Sturup. Det ansågs då viktigt att flygpendeln kunde behållas. I det årets budgetproposition nämndes att SAS "för närvarande" inte planerar "att lägga ned pendeltrafiken utan att möjlighe-

terna att förbättra denna trafik och göra den mer kundanpassad först prövats". Detta sågs av många som positivt. Trots detta läggs den nu ned, till nackdel för många sydsvenska resenärer, som inte är bosatta i omedelbar närhet till Malmö.

För Sturups framtida utvecklingsmöjligheter och för inrikesflyget i Sverige är det emellertid av vital betydelse med en flyglinje mellan Sturup och Kastrup. Inte minst skulle resenärer från de östra delarna av Skåne drabbas hårt av en nedläggning.

För inrikestrafik finns endast en fungerande flyglinje, mellan Sturup och Arlanda. Flygsträckan till Göteborg har åtminstone tillfälligtvis lagts ned, men kommer förhoppningsvis i gång igen våren 1987.

Stockholmstrafiken fungerar i stort sett väl och uppvisar i år sitt bästa resultat någonsin. I dag finns tretton förbindelser i vardera riktningen.

Sturups främsta utvecklingsmöjligheter ligger sannolikt på chartersidan. Att antalet charterresenärer minskade under en följd av år berodde troligen främst på en allmän nedgång för denna trafik. År 1986 innebär en ökning på 16 % jämfört med närmast föregående år.

Ständiga höjningar av charterskatten och diverse flygavgifter har hämmat en rimlig utveckling och begränsat konkurrensmöjligheterna för Sturup. Trots att flygplatsen ofta kunnat erbjuda bättre service och komfort jämfört med framför allt Kastrup – inte minst i form av kortare, billigare och bekvämare transporter till och från flygplatsen – går trafiken i stor utsträckning Sturup förbi.

En hämmande faktor för svensk flygverksamhet i allmänhet och för Sturup i synnerhet är det faktum att avgifterna här är betydligt högre än i flertalet andra länder.

Detta gäller även jämfört med Danmark. Att Sturup drabbas hårdare av detta än andra svenska flygplatser beror på konkurrensen från Kastrup. I ett för flygverksamheten pressat ekonomiskt klimat är det självklart att flygbolagen väljer den flygplats som kan erbjuda de lägsta avgifterna.

En lämplig åtgärd bör därför vara att successivt anpassa de svenska flygavgifterna till avgifterna i andra länder. Därmed skulle möjligheterna att framgångsrikt konkurrera också öka.

Även Kastrup har under det senaste året drabbats av höjningar av olika flygavgifter. Som en följd av detta har flera charterbolag hotat lämna flygplatsen. Genom en sänkning av avgifterna på Sturup, till en "lågprisnivå" skulle en överströmning av passagerare kunna ske. Därmed skulle Sturup kunna utvecklas till en ledande charterflygplats.

Sturup bör också vara utvecklingsbar som fraktflygplats inför framtiden. Redan i dag har ett antal s. k. kurirbolag etablerat sig. Sturups goda konkurrensmöjligheter för denna typ av verksamhet beror främst på tre orsaker:

1. Genom sin placering ligger man centralt till för denna typ av verksamhet.
2. Kastrups utbyggnad sker till stor del enbart för att öka servicen för resenärerna. Möjligheterna att ta emot fler plan är klart begränsade. Detta gör att Kastrup kan stå inför klara trängselproblem inom några år.

3. Fraktflyget är en marknad som kan komma att expandera kraftigt, inte minst mot bakgrund av den avreglering som nu genomförs.

På samma sätt som ambitionen uppenbarligen är att göra Kastrup till en "Gateway Europe" – en passagerarflygets storflygplats i Skandinavien – borde det vara möjligt att utveckla Sturup till en "Freightway Europe" – en framtida storflygplats för fraktflyg.

Även flyglinjen Sturup–Hamburg, som drivs av SAS, med en tur i vardera riktningen fem dagar i veckan, har problem. Passagerarantalet är alltför lågt. Troligen finns det två skäl till det mindre goda resultatet:

1. Avgångarna från båda orterna sker kvällstid, vilket knappast tillgodoser näringslivets krav på snabba kommunikationer.

2. Ett förmodligen alltför stort plan för det relativt sett begränsade antalet passagerare på varje avgång.

Enligt gjorda undersökningar reser betydligt fler passagerare från södra Sverige till London – ca 60 000 årligen – och Frankfurt – ca 30 000 – än till Hamburg – ca 17 000. Mycket tyder därför på att det, med lämplig storlek på flygplanen, finns underlag för reguljärt flyg till dessa städer.

I budgetpropositionen 1985/86 gjordes uttalanden om behovet av direkta flyglinjer från Sturup till de mest efterfrågade destinationerna.

Ur många synvinklar är det otillfredsställande med det begränsade antalet destinationer från Sturup, beträffande både inrikes- och utrikesflyg. Därmed tillgodoses inte de önskemål som finns och som är en förutsättning för att regionen skall få en positiv utveckling.

Dessa önskemål borde kunna tillgodoses med en ökad och friare konkurrens. På sådana flyglinjer där SAS av olika skäl inte önskar bedriva trafik borde något annat flygbolag få chansen. Sannolikt skulle flyglinjer med mindre plan kunna öppnas till exempelvis London, Frankfurt och Zürich.

Intresse finns i dag från andra flygbolag att bedriva reguljär flygtrafik på dessa orter. Ett företag har för tillfället en koncessionsansökan inne hos regeringen om att få bedriva sådan flygverksamhet till London/Southend. Det är viktigt att sådan verksamhet kommer i gång.

En ökad konkurrens bör också vara möjlig att genomföra beträffande inrikesflyget på sträckan Sturup–Arlanda. Ett tioårigt koncessionsförfarande, alternativt möjlighet till flera konkurrerande koncessioner, skulle vara att föredra.

En servicefrämjande åtgärd, både för Sturup och för andra svenska flygplatser, vore att ge möjlighet till ankomst-tax-free-försäljning. Detta skulle medföra ökad trivsel och bekvämlighet för resenärerna. Samtidigt skulle en positiv prisutveckling beträffande de trafikala avgifterna kunna möjliggöras.

Flygplatser spelar i dag en allt större roll i den regionalpolitiska debatten. En väl fungerande flygplats är ett medel att aktivera en region. I Sydsverige ökar antalet affärsresenärer kraftigt. Men samtidigt framförs uttalade önskemål från framför allt näringslivet om en stark "hemmaflygplats".

Med en sådan utveckling som skisserats i motionen skulle Skåne få en närflygplats som bättre tillgodoser de krav som ett expansivt näringsliv har rätt att ställa.

Hemställan

Mot. 1986/87
T711

Åberopande vad i motionen anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående reguljära flyglinjer från Sturup till vissa större orter i Europa,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående flygavgifter,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående flyglinjen Sturup–Arlanda,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag beträffande ankomst-tax-free-försäljning vid landets flygplatser.¹]

Stockholm den 22 januari 1987

Per Stenmarck (m)

Margit Gennser (m)

¹ 1986/87:Sk562.