

# Motion till riksdagen

1989/90:T712

av Per Stenmarck och Rune Rydén (båda  
m)

## Sturups flygplats

---

Sedan 1970-talet ökar den internationella luftfarten mycket kraftigt. Detta är i grunden utomordentligt positivt och en utveckling som gjort det möjligt att öppna gränser, både för människor och länder.

För svenskt inrikesflyg har detta inneburit stora förändringar. I dag reser mer än fyra gånger så många människor med reguljärt inrikesflyg i Sverige, som gjorde det i början av 1970-talet. Under samma tidsperiod har utrikes-  
trafiken fördubblats.

Detta är en utveckling som ställt stora krav på flygplatser och på flygplatspersonal runt om i Sverige. Investeringarna i nya landningsbanor, i större avgångshallar och, inte minst, i mera miljövänlig teknik, för att komma tillrätta med de miljöproblem som luftfarten innebär, har ökat kraftigt. Detta har varit en nödvändig utveckling för att kunna möta det ökade utbudet av nya flyglinjer.

För många regioner i Sverige är den egna flygplatsen en direkt förutsättning för en framtida positiv utveckling. Svenskt flygnet fungerar enligt den s.k. nav-eker principen. Navet är Arlanda flygplats, och via denna går en mycket stor del av svenskt inrikesflyg, oavsett vilket som är resmålet.

Från flertalet orter runt om i Sverige är det möjligt att ta sig till Stockholm på något annat sätt än genom flyg, och att dessutom ha en hel arbetsdag i huvudstaden. Men en mycket stor del av resenärerna skall inte till Stockholm, utan till andra platser runt om i Sverige. För dessa resenärer är flyget en direkt nödvändighet. Alternativet till att enskilda människor gör en dagsresa, är sannolikt att företag tvingas etablera sig på något annat ställe. I det alltmer utvecklade högteknologiska informationssamhället är flygkommunikationer av avgörande betydelse. Detta är ett faktum, som vi måste inse om Sverige skall kunna hänga med i den internationella konkurrensen.

Eftersom Arlanda är navet för svenskt inrikesflyg så har investeringarna här varit väldigt stora. Detta har varit en nödvändighet. Samtidigt har detta också visat sig vara utomordentligt positivt för hela Uppsala-Stockholm-regionen. Ingenstans i Sverige går utvecklingen så snabbt som inom detta område. Detta bekräftar ett faktum, nämligen att investeringar i infrastruktur är positiva för en region.

Arlanda flygplats tillhör i dag Europas största och befinner sig i ständig utbyggnad. Runt flygplatsen växer det upp framtidsinriktad, högteknologisk industri. Mitt i ett flygcentrum, som årligen besöks av tolv miljoner resenä-

rer, finns goda förutsättningar att åstadkomma en kreativ miljö. Men Arlanda är inte det enda exemplet på detta. Även runt andra flygplatser, både i Sverige och utomlands, görs idag stora investeringar i utvecklingsprojekt. Detta visar på den dynamik, som finns i framtidsinriktade investeringar i infrastruktur.

Även på Sturups flygplats har omfattande investeringar gjorts under senare år, för att möjliggöra en utbyggnad av flygkapaciteten. Och även under de närmaste åren kommer investeringar att göras. När kapacitetstaket har uppnåtts, vilket beräknas ske i slutet av 1990-talet, blir det troligen också nödvändigt med en ny landningsbana.

Om en positiv utveckling skall bli möjlig för Malmöhus län under de närmaste åren, är det nödvändigt med fler utrikes destinationer från Sturups flygplats. Det har i flera år funnits ett uttalat önskemål, inte minst från näringslivet, om reguljära flyglinjer från Sturup direkt till ett antal större orter på kontinenten. Under hela den här tiden har SAS föredragit att förlägga alla utrikes avgångar från Kastrups flygplats utanför Köpenhamn. Trots att andra flygbolag varit beredda, att starta egen flygverksamhet direkt från Sturup, så stoppade den svenska regeringen länge sådan verksamhet.

Som en följd av avregleringen av luftfarten i Västeuropa, gick denna utveckling i längden inte att stoppa heller i Sverige. När isen väl var bruten, efter flerårigt socialdemokratiskt motstånd, så har nu flera förbättringar inträtt. Genom SAS och British Airways finns i dag avgångar till London och genom KLM till Amsterdam. Inom några år bör det vara möjligt med reguljärt utrikesflyg också till städer som Hamburg, Frankfurt, Bryssel och Paris.

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

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

En bro mellan Malmö och Köpenhamn skulle innebära stora fördelar för Sturup. Med de möjligheter som detta innebär till snabba förbindelser mellan Sturup och Kastrup skulle detta skapa möjlighet till samplanering av de båda flygplatsernas verksamhet.

Under 1989 har luftfartsverket beslutat lägga ner flygledningen på Sturups flygplats. Detta kommer, om det genomförs, att få allvarliga konsekvenser för den framtida luftfarten i hela södra Sverige.

Även om beslutet inte är avsett att träda i kraft förrän omkring sekelskiftet är risken uppenbar, att många flygledare kommer att lämna sina arbeten i förtid.

Med den trängsel i lufterummet, som sannolikt kommer att bli ett av -90-talets stora problem inom svensk och internationell luftfart, kan följderna av detta bli allvarliga. Luftfartsverkets beslut är också ett steg i fel riktning, för alla ansträngningar som görs, i syfte att utveckla flyget i södra Sverige.

## Hemställan

Mot. 1989/90

T712

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående koncessioner för utrikesflyg.
2. att riksdagen hos regeringen begär att parallellkoncessioner införs för inrikesflyg.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygledning på Sturups flygplats.

Stockholm den 25 januari 1990

*Per Stenmarck (m)*

*Rune Rydén (m)*