

Motion till riksdagen 2005/06:T401

av Ulf Nilsson och Marie Wahlgren (fp)

Kommunikationerna med Sturups flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge berörda myndigheter i uppdrag att tidigarelägga ombyggnaden av väg 108 och väg E 65.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

Motivering

Passagerarna har börjat återvända till flygtrafiken sedan nedgången efter den 11 september 2001. Inte minst märks detta på Sturups flygplats, där olika bolag nu är på väg att starta nya utlandslinjer. Samtidigt närmar sig storflygplatsen Kastrup sin maximala kapacitet. Såväl Kastrup som Sturup visade en mindre nedgång än Arlanda och andra flygplatser efter händelserna 2001. Sett i ett europeiskt perspektiv är Kastrup en regional flygplats för södra Sverige och Danmark, liksom Arlanda är en regional flygplats för centrala och norra Sverige. Genom de förbättrade Öresundsförbindelserna ökar trycket på Kastrup, som har byggts ut i omgångar. Enligt vår uppfattning finns det all anledning att förvänta sig att den långsiktiga ökningen av flygtrafiken fortsätter, sett över en fem- eller tioårsperiod. Därför menar vi att det är uppenbart att bägge flygplatserna behövs för att på ett rationellt och säkert sätt tillgodose flygtrafiken i Öresundsregionen. Eftersom det knappast går att bygga ut Kastrup mer, även om flygtrafiken fortsätter att öka, borde de svenska och danska luftfartsmyndigheterna samarbeta och fördela flygtrafiken mellan Kastrup och Sturup.

Närmare hälften av dagens c:a 18 miljoner passagerare på Kastrup utnyttjar denna flygplats för att byta plan. Den danska flygtrafiken skulle därför med fördel delvis kunna flytta över till Sturup. Samtidigt skulle Sturup dels

Fel! Okänt namn på

kunna betjäna södra Sverige med inrikesflyg, dels bli hela Öresundsregionens flygplats för flygtrafiken till Baltikum, Ryssland, Ukraina och Vitryssland. Med snabba landförbindelser kan också de båda flygplatserna fungera som reservflygplats för varandra. Men om Sturup ska kunna utvecklas behövs ett antal strategiska beslut på den svenska sidan Sundet.

Om Sturup och Kastrup ska kunna utveckla samarbetet om flygtrafiken krävs snabba förbindelser mellan de båda flygplatserna. Därför borde en direkt järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup prioriteras som ett angeläget framtidsprojekt. Det finns redan en snabb spårförbindelse över Öresundsbron från Kastrup till Malmö. Med Citytunnelns byggande förkortas restiden mellan Kastrup och Malmö ytterligare. Om sedan den befintliga Ystadsbanan kompletteras med spår till Sturup, skulle de båda flygplatserna få en verkligt snabb spårförbindelse. Dessutom skulle lokala kommunikationsproblem lösas. I dag är det krångligare för en tågresenär från t.ex. Ystad eller Skurup att ta sig till Sturup än till Kastrup. Med en Sturupspendel skulle det bli bekvämare att nå flygplatsen från olika håll i Skåne. Det är nu hög tid att ta med en eventuell ny spårdragning i planeringen så att inte annan planering görs på ett sätt som försvårar ett järnvägsbygge.

En förstudie om en järnväg mellan Malmö och Sturup har redan gjorts på Luftfartsverkets initiativ ”En järnväg till Sturup – förstudie om förutsättningar och konsekvenser” (maj 1999). Antalet flygresenärer på Kastrup förväntades enligt denna studie öka från dåvarande 16,6 miljoner till 35–45 miljoner 2010. I januari 2005 godkände länsstyrelsen miljökonsekvensbeskrivningen av en ny järnväg till Sturup med tunnel under flygplatsen. I Banverkets banhållningsplan för 2004–2015 finns förbindelsen visserligen med, men den räknas inte som prioriterad. Det är naturligtvis svårt att i dag avgöra exakt när en järnvägsförbindelse är ekonomiskt försvarbar. Men med tanke på att planeringen av järnväg, vägnät och bebyggelse måste ske utifrån en helhetssyn och med långsiktigt perspektiv, är det mycket angeläget att en järnvägsförbindelse Sturup–Malmö–Kastrup snarast tas med i planeringsunderlaget för Skåne. Det behövs en planberedskap för framtida järnvägssatsningar och mycket talar för att det är motiverat att bygga järnvägen före år 2015.

Vägförbindelsen mellan Sturup och Malmö respektive Lund måste förbättras, om Sturup ska växa som flygplats. Väg 108 mellan Lund och Trelleborg är hårt belastad och långa trafikavsnitt utnyttjas för trafik till flygplatsen Sturup, till färjelägena i Ystad och Trelleborg samt dessutom för lokal arbetspendling. Långa trafikavsnitt med mötande trafik saknar vägren trots den hårda trafiken med starka inslag av tunga fordon. På vägavsnittet Holmeja–Klågerup har väg 108 många korsningar och utfarter med en vägbredd på endast 7,5 m och tillåten hastighet på 90 km/h. År 2010 bedöms väg 108 enligt Vägverket trafikeras av 10 000 fordon per dygn. Förbättringen av vägen har visserligen länge funnits med i Vägverkets projektöversikt, men starttiden har skjutits fram de senaste åren. Med nuvarande tilldelning av medel bedöms vägen inte vara helt ombyggd före 2015. Med tanke på trafiksäkerheten och kommunikationerna Lund-Svedala–Trelleborg borde en ombyggnad av väg 108 med breddning och mitträcke vara av högsta prioritet.

Fel! Okänt namn på

För Sturup är en ombyggnad närmast en förutsättning för att flygplatsen ska kunna utvecklas på det sätt det finns förutsättningar för.

Huvudvägen mellan Malmö och Sturup, E 65, har numera mötesseparerade vägbanor på större delen av sträckan, men har fortfarande en sträcka på ca 5 km, Svedala–Böringe, med mötande trafik före avfarten till Sturup. Vägen har upp till 31 000 fordon per dygn med trafik till och från Ystad och Sturup samt dessutom övrig lokaltrafik. En ombyggnad av den aktuella sträckan borde genomföras snarast. Men med nuvarande tilldelning av medel bedöms denna sista farliga sträcka kunna byggas om först 2013–2015.

För den ekonomiska tillväxten i region Skåne är det avgörande att dessa och andra infrastruktursatsningar genomförs och att flygplatsen Sturup får utnyttja sina möjligheter att växa.

Stockholm den 3 oktober 2005

Ulf Nilsson (fp)

Marie Wahlgren (fp)