

Motion till riksdagen 2005/06:T501

av **Torsten Lindström (kd)**

Stockholm-Västerås flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att göra Stockholm-Västerås flygplats till ett regionalt och nationellt nav i flygtrafiken.

Motivering

En väl utvecklad infrastruktur är av strategisk och vital betydelse för en regions och ett lands tillväxt och för dess utvecklingsmöjligheter. Inte minst är flygförbindelserna avgörande. I planeringen av infrastrukturens utveckling krävs hänsynstaganden till utvecklingspotentialen, miljön och arbetsmarknaden. Det är viktigt i planeringen av flygtrafiken.

I dag fungerar Arlanda flygplats som ett nav i flygtrafiken för stora delar av Sverige och i viss mån hela landet. Arlanda kommer enligt alla beräkningar att ha en fortsatt viktig uppgift i och spela en strategisk roll för utvecklingen av luftfarten och förbli det naturliga huvudnavet i flygtrafiken.

Under senare år har flygtrafiken på grund av såväl lågkonjunktur som efterdyningarna av terrorattackerna mot USA den 11 september 2001 haft problem. I dag finns emellertid tecken på att flygtrafiken ånyo utvecklas. De nya lågprisbolagens etablering visar att det fortfarande finns en outnyttjad potential i människors resande. I Europa i dag ökar denna typ av flyg och på internationella flygplatser byggs t.o.m. särskilda terminaler för lågprisflyget.

Det finns anledning att anta att det framgent kan krävas utbyggnad av flygkapaciteten i Mälarenregionen. Redan nu bidrar bristen på de attraktiva flygtiderna enligt flera undersökningar till att flyget inte utvecklas på ett optimalt sätt. Därmed hindras regionens och hela landets utveckling. Mälarenregionens utveckling och tillväxt främjar hela Sverige eftersom regionen är landets kanske främsta tillväxtmotor. Avsaknaden av olika alternativ i flygtrafiken bidrar också till en bristande konkurrens mellan olika aktörer och därmed högre kostnader för resenärerna.

Fel! Okänt namn på

Som en följd av den kommande bristen på flygkapacitet i Stockholm och Mälardalen uppdrog regeringen till Stockholmsberedningen att se över hur flygkapaciteten långsiktigt kan tillgodoses. Stockholmsberedningen fastslog i sitt delbetänkande i mars 2003 att trafiken på Arlanda flygplats efter år 2010 enligt Luftfartsverkets prognoser inte kan tillåtas öka på grund av gällande utsläpps- och bullerregler. När därtill Bromma flygplats troligen läggs ner och Tullinge bebyggs med bostäder kommer behovet av flygkapacitet i regionen inte att tillfredsställas efter 2011.

Staten har ansvar för att se till att utvecklingen av flygtrafiken sker med hänsyn till ovan nämnda aspekter. Därför bör någon ny flygplats i Mälardalen inte inrättas. Lika lite bör en fjärde rullbana byggas på Arlanda flygplats. I stället bör utvecklingen framför allt koncentreras till befintliga flygplatser i regionen, främst Stockholm-Västerås flygplats som ägs av Luftfartsverket och Västerås stad.

Stockholmsberedningen bedömer också att befintliga flygplatser, bland andra Stockholm-Västerås flygplats, kan bidra till att klara behovet av flygkapacitet. Beredningens slutsatser har till stor del delats av svarsinstanserna vid den remissbehandling av betänkandet som skett. Beredningens konklusioner bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Enligt beredningen kan ca 2,5 miljoner passagerare föras till Stockholm-Västerås flygplats. I dag har flygplatsen enligt Luftfartsverkets beräkningar en kapacitet på 500 000 passagerare årligen. Flygplatsen har redan dagliga avgångar till en rad städer i flera länder.

Stockholm-Västerås flygplats har ett utomordentligt gott geografiskt läge nära Stockholm, Uppsala och Eskilstuna. Den kan lätt tjäna både för avlastning av Arlanda och som eget centrum för utveckling av flygtrafiken. Flygplatsen har i dag en outnyttjad potential och kan utvecklas för att bli en flygplats av stor regional och även nationell betydelse. Stockholm-Västerås flygplats geografiska läge innebär att det är lätt att transportera sig till och från flygplatsen.

Med en fullt utbyggd Mälarbana och ett spår direkt till flygplatsen kan transporttiden från exempelvis Stockholms central bli marginellt längre än till Arlanda flygplats. Detta tål att jämföras med att det vid internationella storstäder finns flygplatser, till exempel London-Stansted, som ligger på avsevärt avstånd från stadens centrum. Framför allt kan med fördel chartertrafik lokaliseras till Stockholm-Västerås flygplats. För att övergångarna från framför allt inrikeslinjerna ska fungera smidigt bör fler inrikeslinjer finnas på Stockholm-Västerås flygplats. Det är därför rimligt, också utifrån Stockholmsberedningens bedömning, att verka för att Stockholm-Västerås flygplats utvecklas till ett nav i flygtrafiken för Mälardalen och därmed hela riket.

Stockholm den 21 september 2005

Torsten Lindström (kd)