

## Motion till riksdagen 2007/08:T233

av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

# Förbindelser till Sturups flygplats

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av väg 108 och väg E 65.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

## Motivering

Sturups flygplats har haft en expansiv utveckling av sin flygtrafik sett över många år. Samtidigt närmar sig Köpenhamns storflygplats Kastrup sin maximala kapacitet. Genom de förbättrade Öresundsförbindelserna ökar trycket på Kastrup, som har byggts ut i omgångar och ligger nära Köpenhamns stadsbebyggelse. 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. Det borde finnas förutsättningar för samarbete mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna så att trafiken kan fördelas mellan Kastrup och Sturup. Samtidigt kan Sturup utvecklas till södra Sveriges storflygplats.

Närmare hälften av dagens ca 18 miljoner passagerare på Kastrup nyttjar denna flygplats för att byta plan för vidare resor i Europa. Delar av dagens danska flygtrafik skulle därför delvis kunna flytta över till Sturup. Samtidigt skulle Sturup dels kunna betjäna södra Sverige med inrikesflyg, dels bli 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. Det krävs snabba förbindelser mellan de båda flygplatserna. Därför borde en direkt järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup prioriteras som ett ange-

## Fel! Okänt namn på

läget 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 att resa kollektivt till Sturup från t.ex. Ystad eller Skurup än att ta sig från dessa orter till Kastrup. Med en Sturupspendel skulle det bli lättare att nå flygplatsen från olika håll i Skåne. Därför är det nu hög tid att ta med en eventuell ny spårdragningsplanering så att inte annan planering genomförs på ett sätt som försvårar ett järnvägsbygge.

En förstudie om en järnväg mellan Malmö och Sturup gjordes på Luftfartsverkets initiativ redan 1999. År 2001 gjordes en fördjupad förstudie, där fyra alternativ till spårdragningsplanering studerades. I december 2004 godkände Länsstyrelsen i Skåne en miljökonsekvensbeskrivning av ny järnväg till Sturup med tunnel under flygplatsen. En ny utredning stödd av Region Skåne presenterades våren 2007.

I Banverkets banhållningsplan för 2004–2015 finns förbindelsen omnämnd, men den räknas inte som prioriterad och ingår inte i Banverkets planering. Med tanke på att planeringen av järnväg, vägnät och bebyggelse måste ske utifrån en helhetssyn är det mycket angeläget att en järnvägsförbindelse Sturup–Malmö–Kastrup tas med i planeringsunderlaget för Skåne och finns med i regeringens kommande infrastrukturproposition, även om exakt tidpunkt för genomförande inte slås fast. Det behövs en planberedskap för framtida järnvägssatsningar och mycket talar för att det är motiverat att bygga järnvägen före år 2015. Projektet Sturupspendeln anger år 2011 som en realistisk tidpunkt för byggstart.

Vägförbindelsen mellan Sturup och Malmö respektive Lund måste förbättras, om Sturup ska växa som flygplats och om den lokala trafiken ska fungera säkert i ett så trafikerat område. Väg 108 mellan Lund och Trelleborg räknas enligt Vägverkets statistik som en av de hundra farligaste vägarna i Sverige. Vägen 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 vägvägnittet Holmeja–Klågerup har väg 108 många korsningar och utfarter med en vägbredd av endast 7,5 m. 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. 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 farlig sträcka på ca 5 km, Svedala–Böringe, med mötande trafik före avfarten till Sturup.

**Fel! Okänt namn på**

Vägen har hög trafikintensitet med trafik till och från Ystads hamn och Sturups flygplats 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 Skåne och Öresundsregionen är det av stor betydelse att dessa och andra infrastruktursatsningar genomförs och att flygplatsen Sturup får utnyttja sina möjligheter att växa.

Stockholm den 1 oktober 2007

*Ulf Nilsson (fp)*

*Allan Widman (fp)*

*Tina Acketoft (fp)*