

Motion till riksdagen 2006/07:T224

av **Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (s)**

Strategi för flygtrafiken i Mälardalen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm-Mälardalen.

Motivering

Flygtrafiken är fortsatt mycket viktig för Sverige, dels för att förbättra tillgängligheten i ett land med stora avstånd, dels för att koppla samman Sverige, medborgarna och näringslivet med en omvärld som vi blir alltmer beroende av.

Sedan millennieskiftet har flygets utveckling varit mycket turbulent. Branschen hade dessförinnan expanderat kraftigt under en lång följd av år men i början av 2000-talet bröts den utvecklingen. En kombination av lägre global tillväxttakt och terrordåd fick svåra följder för många flygbolag och linjer. Samtidigt har den nya så kallade lågprisflyget inneburit förändringar i branschen. Exempelvis har Ryan Air etablerat sig på Stockholm-Skavsta med många avgångar och nya linjer till europeiska destinationer. Den positiva och explosionsartade utvecklingen på Skavsta flygplats visar att det finns förutsättningar att utveckla en viktig kompletterande trafik på befintliga flygplatser. Detta betyder emellertid inte att Skavsta, eller andra flygplatser i Mälardalen eller på andra platser i landet kan ersätta Arlandas roll som internationell nod med ett nät av interkontinentala direktlinjer. För såväl Stockholm som Mälardalen kommer Arlanda även fortsättningsvis att vara central för att de ska kunna utvecklas i den hårda internationella konkurrensen. På Arlanda finns dessutom kapacitetsutrymme för en relativt kraftig ökning av flyget.

Däremot är det nödvändigt att staten har en långsiktig strategi när det gäller flygplatserna och flygtrafiken, inte minst i Mälardalen. I Mälardalen finns förutom Arlanda och Skavsta även flygplatser i Bromma, Västerås, Örebro

Fel! Okänt namn på

och Kjula utanför Eskilstuna, som försvaret vill lämna. I närområdet kan även Norrköping och Linköping nämnas. För flera av dessa flygplatser finns problem av olika slag. Det kan dels gälla kommersiella problem som kan vara av mer kortsiktig natur, dels mer strategiska problem som kan röra den fysiska placeringen som då även påverkar utbyggnads- och utvecklingsmöjligheterna. Eskilstuna kommun står dessutom inför frågan om man ska ta över ägandet för Kjula flygplats när försvaret lämnar den – ett beslut som i denna ”miljö” är förknippat med både risker och möjligheter. Det är med andra ord nödvändigt att staten ger långsiktiga besked om vilken utveckling man ser för flyget i Mälardalen. Annars riskerar aktörerna att göra felsatsningar som skulle kunna undvikas med en statsmakt som är tydlig.

Därvidlag är det viktigt att man även förbättrar kvaliteten i transporterna genom att binda samman flyget med andra trafikslag. I budgetpropositionen för 2006 (prop. 2005/06:1) påpekas exempelvis att kollektivtrafikförsörjningen till många flygplatser är problematisk. Därmed poängteras även vikten av ett systemtänkande i transportpolitiken. Hamnar, flygplatser, vägar och järnvägar behöver kopplas ihop och ses i ett sammanhang. För Skavsta flygplats innebär det exempelvis behovet av järnvägsanknytning som med fördel borde ske genom den nya Ostlänken. Men man kan även se hur en ännu inte särskilt utvecklad flygplats som Kjula med sitt läge mellan E 20 och Svealandsbanan, vilket är en korridor på bara någon kilometer, har mycket goda förutsättningar när det gäller att smälta in i en väl fungerande systemlösning. Det finns därför goda skäl för regeringen att tillsammans med aktörerna i Mälardalen skapa långsiktighet för flygtrafiken i trafiksystemet.

Stockholm den 22 oktober 2006

Fredrik Olovsson (s)

Lennart Axelsson (s)