

Motion till riksdagen 2006/07:T340

av Ulf Nilsson och Allan Widman (fp)

Kommunikationer till Sturup

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs 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 anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

Motivering

Sturups flygplats utnyttjades år 2005 av 1,8 miljoner passagerare. Tendensen pekar på ökande passagerarantal, inte minst sedan den nya regeringen beslutat att inte införa flygskatten. Flygbolag är nu på väg att starta nya utlandslinjer. Samtidigt närmar sig Köpenhamns storflygplats Kastrup sin maximala kapacitet. 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 det finnas förutsättningar för samarbete mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna så att trafiken kan fördelas mellan Kastrup och Sturup.

Närmare hälften av dagens ca 18 miljoner passagerare på Kastrup utnyttjar denna flygplats för att byta plan för vidare resor i Europa. Delar av dagens danska flygtrafik skulle därför med fördel 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 flygplatser-

Fel! Okänt namn på

na 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 med 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). År 2001 gjordes en fördjupad förstudie, där fyra alternativ till spårdragning studerades.

Trakten kring Sturup har omfattande riksintressen för natur och kultur, och därför måste ett järnvägsbygge genomföras med största hänsyn. I december 2004 godkände länsstyrelsen en miljökonsekvensbeskrivning av ny järnväg till Sturup med tunnel under flygplatsen.

I Banverkets banhållningsplan för 2004–2015 plan finns förbindelsen omnämnd, men den räknas inte som prioriterad och ingår inte i Banverkets planering. 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. 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. 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 vägavsnittet Holmeja–Klågerup har väg 108 många korsningar och utfarter med en vägbredd av endast 7,5 meter och tillåten hastighet på 90 kilometer. 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

Fel! Okänt namn på

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 sträcka på ca 5 kilometer, 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 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 30 oktober 2006

Ulf Nilsson (fp)

Allan Widman (fp)