

Nr 63

Av fru Sandström m. fl., om färdigställande av flygfältet i Umeå.

1944 års flygplatsutredning, som avlämnade sitt betänkande i augusti 1946, ansåg att näst efter de flygplatser, som har direkt betydelse för flyglinjer till kontinenten, intog iordningställande av flygplatser för en inrikes flygtrafiklinje på Norrland den högsta angelägenhetsgraden. Flyglinjen från Stockholm och norrut, i första hand till Luleå, ansågs på grund av de långa avstånden från Norrland till södra och mellersta Sverige vara en viktig huvudlinje. Att statsmakterna på tidigt stadium delade denna mening framgår av att redan innan utredningen framlagt sitt betänkande hade i proposition föreslagits en flygplats utanför Umeå, för vilket ändamål utredningen kunde redovisa att i proposition föreslagits ett belopp av en miljon kronor till påbörjande av fältarbeten.

Enligt de principer, man uppdragit för flygfältsbyggen avsedda för civil trafik, borde mark för flygfältet tillhandahållas av de lokala myndigheterna. Umeå stad hade också enligt överenskommelse gått med på att tillhandahålla erforderlig mark. Staden har hållit sin del av överenskommelsen och sålunda för nära tio år sedan inlöst — delvis genom expropriation — ett lämpligt markområde, för vilket staden investerat omkring en miljon kronor. Markområdet, som ligger i omedelbar närhet av staden men inom Umeå landskommuns gränser, har i inlösen och vissa grundarbeten kostat ytterligare omkring en halv miljon, vilka medel tillskjutits dels av landskommunen, dels av landstinget.

Området har sedan legat helt outnyttjat, och det torde kunna anses som dålig ekonomi att investera en så stor summa pengar utan att investeringen sedan kunnat nyttiggöras på något sätt. Av de av statsmakterna anslagna medlen har endast en obetydlig del tagits i anspråk, varför 900 000 kronor, som fanns reserverade i budgeten, tydligen återgått till statskassan.

Den inrikes flygtrafiken har under åren efter kriget inte fått den omfattning, som man för tio år sedan allmänt räknade med. Orsakerna härtill skall här inte beröras. Men om en inrikes flyglinje skall kunna utvecklas, torde det i stor utsträckning bero på möjligheten att betjäna ett visst antal orter. En sådan service är självfallet omöjlig om det är brist på flygplatser, varför exempelvis den omständigheten att flygfältet i Umeå, som planerats såsom i första hand nödvändigt för den norrländska huvudlinjen, inte kom till stånd torde ha inverkat.

Jämfört med andra länder torde vårt land i dag ligga på efterkälken i fråga om utvecklingen av det utomordentliga transportmedel, som flyget utgör. Under senaste tid har också frågan om upprustning av den inrikes flygtrafiken kommit i förgrunden, och alltjämt kvarstår samma förhållande, som flygplatsutredningen på sin tid var ense om, nämligen att det är den norrländska flyglinjen, vilken på grund av våra geografiska förhållanden är av högsta angelägenhetsgrad.

Då det dessutom, som här anförts, redan finns ett för ändamålet avsett markområde i Umeå och statsmakterna en gång fattat beslut om iordningställande av flygfält på denna plats och det nu av allt att döma är nödvändigt att upprusta den inrikes flygtrafiken, hemställer vi,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsam översyn av de för tio år sedan gjorda beräkningarna och planeringarna för flygfältet i Umeå samt förlägga förslag till färdigställande av nämnda flygplats.

Stockholm den 20 januari 1955

Ragnild Sandström

Henning Gustafsson

John R. Anderson

i Skellefteå

i Sundsvall

Fridolf Johansson,

Carl Östlund

Lugnvik