

Nr 111

Av herr **Lundström**, *angående flygförbindelserna i de nordliga delarna av Skandinavien och Finland, m. m.*

Det är först under de allra senaste åren som inrikesflyget i Sverige tagit någon omfattning, och det har också visat sig att sedan det nya bolaget för inrikesflyg, AB Linjeflyg, bildades, har det ackumulerade behovet av flygförbindelser inom landet gjort, att bolaget vartefter öppnat nya linjer i ganska snabb takt.

Man torde dock kunna anse, att det inrikes reguljära flyget ännu inte motsvarar det behov av snabba förbindelser mellan olika delar av landet som den allmänna utvecklingen alltmer accentuerar. Orsakerna härtill är bl. a. och kanske främst bristen på flygfält. Det nu av kommunikationsministern anmälda förhållandet, att regeringen tagit ställning till förläggningen av det sedan mer än tio år av riksdagen beslutade flygfältet i Västerbotten och att detta fält kommer att byggas så snart definitiv uppgörelse träffats med bl. a. Umeå stad, pekar på att ett flygfält inom den närmaste framtiden kommer att finnas tillgängligt vid Umeå. Detta basflygfält kommer därvid att utgöra en viktig länk i nätet av flygfält inom Norrland.

Inom de trakter av Norrlands inland där avstånden är stora och vägnätet är relativt outvecklat föreligger latent behov av förbindelser med såväl kustområdena som olika delar av inlandet. De flygförbindelser som utvecklats inom dessa områden, ambulansflyg och vissa slag av annat nyttoflyg liksom även flyg av mera sportmässig art, är i stor utsträckning baserade på sjöflygets landningsmöjligheter i inlandets sjöar. Då det emellertid inom dessa områden finns militära flygfält, som hittills varit helt avskärmade för civilt bruk, torde det ligga nära till hands att ta under omprövning, huruvida inte denna princip kunde brytas och för civila förbindelser lämpliga fält öppnas för civilflyget.

I detta sammanhang kan pekas på förhållandena i Norge. Här finns ett mycket stort antal militära fält både inom och utom NATO-organisationen, och flera av dessa flygfält har även under fredstid en relativt hög beredskap. Sådana fält är emellertid i Norge öppna för civilt bruk. Man behöver här endast peka på Gardemoen i närheten av Oslo och Bardufoss i Nordnorge. Det senare fältet bildar en viktig länk i norskt reguljärt civilflyg.

I Sverige har hittills endast några få militära fält öppnats för civilt bruk; från början torde det endast ha varit Kallaxfältet i Norrbotten, men senare har ytterligare ett par fält öppnats för civilt bruk. Om ytterligare fält öppnas för sådant flyg, exempelvis inom det nordliga inlandet, skulle detta

betyda ett stort steg framåt för reguljära flygförbindelser inte bara längs kustområdet uppåt utan även för flyg inåt landet.

I detta sammanhang kan även erinras om att Nordiska rådets sjätte session i Oslo senhösten 1958 antog en rekommendation till berörda regeringar att medverka till möjligheterna av flygförbindelser mellan de tre nordiska länderna i respektive länders nordligaste områden. Som det nu ligger till kan man i såväl Finland som Norge och Sverige flyga i nord-sydlig riktning, men inte så att säga tvärs över områdena i denna del av Skandinavien. Ändå kan endast en blick på kartan ge vid handen att inom dessa nordliga områden ligger flygfälten i dessa länder relativt nära varandra. En flygförbindelse Ivalo—Kemi—Kallax—Kiruna—Bardufoss skulle ge vartdera landet anknytning till det andra landets sydgående flyglinjer. Om man nu efter anläggandet av Umeåfältet kunde tänka sig ett flygfält i Västerbottens inland öppnat för civilt bruk, kan därvid en förbindelse Vasa—Umeå—inlandsfältet—Bodö öppna nya möjligheter.

Om en person i Nordnorge i dag snabbt vill förflytta sig till exempelvis Helsingfors måste förbindelse per flyg bli exempelvis Bardufoss—Bodö—Oslo—Stockholm—Helsingfors. Omvänt måste en person i den nordliga delen av Finland, som snabbt vill förflytta sig till någon plats i norra Norge, flyga söderut till Helsingfors eller Åbo och därifrån via Stockholm och Oslo för att nå den reguljära förbindelsen till Nordnorge.

Om denna person i stället kunnat flyga direkt till Luleå och därifrån via Kiruna till Bardufoss hade såväl flygtid som kostnader reducerats till en bråkdel av vad som nu erfordras.

En sådan utveckling av flygförbindelserna inom den nordliga delen av Skandinavien och Finland skulle vidare — om de planer som dryftats inom det Nordiska rådets samfärdselskommitté blir förverkligade — i framtiden kunna utvidgas till ett nordskandinaviskt rundflyg. I dessa planer ingår bl. a. ett landbaserat fält i Kirkenes, som nu endast har en flyghamn, som användes av sjöflyg med åtminstone vintertid mycket sparsamma förbindelsemöjligheter. Vad man nu diskuterat är att ett eventuellt flygfält i Kirkenes skulle kunna möjliggöra en finsk flyglinje upp till Ivalo, förlängd till Kirkenes. Därmed anknytes den finska nordliga långlinjen till ändpunkten för den norska nordgående långlinjen inom flyget. Vad man kallar "rundflyget", som bl. a. borde bli en turistattraktion, är alltså möjligheten att flyga exempelvis Ivalo—Kirkenes—Bardufoss—Kiruna—Luleå—Ivalo eller vilken kombination som helst med hänsyn till utgångspunkten. Dessa möjligheter skulle självfallet vidgas med en större ring, där det vore möjligt att välja någon annan finsk utgångsort och ta linjen Vasa—Umeå—Bodö o. s. v.

Alla dessa planer är i dagens läge ställda på framtiden, men som ett steg för deras förverkligande kunde man tänka sig att nu knyta ihop de tre län-

dernas flygförbindelser åtminstone på det sättet, att Kiruna fick förbindelse med Bardufoss och Luleå med någon finsk flygplats för reguljärt flyg. Man kunde vidare undersöka huruvida inte ett lämpligt inlandsfält för militärt bruk i exempelvis Västerbotten kunde öppnas för civilt bruk. Detta skulle åtminstone tills vidare ha mycket stor betydelse för inlandets befolkning i vad avser snabba förbindelser med kusten.

Med hänvisning till vad som här anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om att en undersökning kommer till stånd beträffande på vad sätt regeringen kan medverka till att en sammanknytning sker mellan de nordiska ländernas flygförbindelser i de nordliga delarna av Skandinavien och Finland, samt

att möjligheterna för lämpliga militära flygfälts öppnande för civilt bruk undersökes.

Stockholm den 27 januari 1959

Birger Lundström
