

## Nr 112

Av herr **Andersson, Axel Johannes**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Luftfartsfonden: Flygplatser m. m.*

Kommunikationsministern har i statsverkspropositionen föreslagit att ett flygfält skall byggas i Umeå och att årets riksdag för ändamålet skall bevilja 8 000 000 kr.

Förslaget innebär att övriga delar av Norrlands kustland, som ej har sina flygförbindelser slutgiltigt ordnade, inom rimlig tid icke kan få sina behov tillgodosedda. Enligt av luftfartsstyrelsen uppgjord tioårsplan skall nämligen icke något ytterligare flygfält (förutom Kirunas som redan är under arbete) anläggas i Norrland.

Enligt förslaget skall flygfältet i Nordmaling nedläggas.

Under den tid trafiken på Nordmaling genom Linjeflyg pågått har den undan för undan ökat, och av de redovisningar angående inrikesflyget som Linjeflyg gång efter annan lämnat har framgått att trafiken Stockholm—Midlanda—Nordmaling är en av de få sträckor där trafiken varit verkligt lönande.

Liksom Midlanda ligger mitt emellan Sundsvall och Härnösand ligger Nordmaling mitt emellan Örnsköldsvik och Umeå. Från Örnsköldsvik måste man åka norrut för att sedan vända och flyga söderut, medan man från Umeå åker buss söderut lika lång sträcka för att sedan fortsätta och flyga söderut. Trots detta har passagerarantalet från Örnsköldsvik-Nordmalingsområdet hela tiden varit betydligt större än från umeåområdet. Om behovet av flygförbindelse varit ungefär lika i de båda områdena skulle under sådana förhållanden givetvis Umeå ha kunnat peka på de största trafiksiffrorna. Nu är det tvärtom, och detta beror helt enkelt på att det starkt industrialiserade och affärsbetonade norra Angermanland med Örnsköldsvik som centrum har större användning för flyg än umeåområdet. Skulle Nordmalings flygfält nedläggas betyder det alltså, att den som bevisligen har det starkaste trafikunderlaget ställs utan möjlighet till flygförbindelse, medan den som visat sig ha det sämre trafikunderlaget får ett flygfält in på knutarna. Det innebär enligt vår mening inte blott ett flygekonomiskt missgrepp utan också en upprörande orättvisa.

En blick på flygkartan visar, att det nu finns ett vitt fält efter norrlandskusten, nämligen Skellefteå. Går kommunikationsministerns förslag igenom offrar staten många miljoner för att åstadkomma ännu ett vitt fält, nämligen örnsköldsviksområdet. När staten ingriper skall det väl vara för att få till stånd bättre förhållanden och inte för att göra det sämre för en

part genom att beröva honom en förmån, som han tidigare haft och som visat sig vara utomordentligt värdefull för honom.

Den framtida utvecklingen torde emellertid komma att visa, att det här ingalunda är fråga om enbart en rättvisesynpunkt. Anledningen till det starka trafikunderlaget i Örnsköldsvik—Nordmalingsdistriktet är nämligen att i detta område återfinns några av vårt lands livskraftigaste industrier med utpräglad exportinriktning. Behovet av snabba förbindelser kommer säkerligen att framtvinga en alternativ lösning till Örnsköldsviks flygplatsproblem om nordmalingsfältet nedlägges. En fullgod flygplats i omedelbar närhet av Örnsköldsvik torde komma att draga en kostnad på många miljoner. Berörda kommuner och industrier har förklarat sig dels under överskådlig tid åtnöjas med flygplats i Nordmaling och dels beredda att medverka till en tillfredsställande utrustning därav till en kostnad, som enligt expertutredning endast skulle behöva uppgå till cirka 400 000 kr. Detta sistnämnda belopp skall alltså i dagens läge och för en acceptabel lösning ställas mot ett totalbelopp på kanske 20 à 25 miljoner kr. för flygplatser i Umeå och Örnsköldsvik.

När trafikflyget på Nordmaling i juni 1957 kom i gång väckte detta stor tillfredsställelse i norra Ångermanland. Man insåg dock att nordmalingsfältet icke löste mer än en del av norrlandskustens flygproblem, och norra Ångermanlands flygplatskommitté begärde därför i samband med en uppvaktning hos kommunikationsministern att frågan om flygfält i hela Norrland måtte bli föremål för en utredning. Man pekade då särskilt på det område efter norrlandskusten, som under det senaste årtiondet visat den största industriella utvecklingen, nämligen skellefteåområdet, som icke är betjänt av flygplats vare sig i Nordmaling eller Umeå.

Svaret på denna begäran blev att statsrådet visserligen tillsatte en utredning, som emellertid tyvärr inskränkte sig till att ta ställning blott till Umeå eller Nordmaling. Det övriga Norrland lämnades utanför. Att denna snabbutredning dessutom visade sig innehålla oriktiga sakuppgifter och antaganden samt belastade nordmalingsfältet med kostnader, som inte alls har med flygfältet att skaffa, har väckt mycken irritation på många håll, där man icke vill tillmäta denna utredning sådant värde att den borde utgöra grunden för ett förslag från kommunikationsdepartementet.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer jag,

att riksdagen måtte, med avslag på Kungl. Maj:ts förslag om byggande av flygfält i Umeå och nedläggande av flygfältet i Nordmaling, besluta att hos Kungl. Maj:t begära en utredning om det aktuella behovet av flygplatser i Norrland.

Stockholm den 23 januari 1959

*Axel Andersson*