

Nr 680

Av herr **Almgren m. fl.**, om ytterligare utvidgning av flygplatsen i Jönköping.

(Lika lydande med motion nr 632 i Första kammaren)

I årets statsverksproposition föreslås att riksdagen till flygplatser, m. m., för budgetåret 1969/70 skall anvisa ett investeringsanslag av 30 500 000 kr.

Bland de projekt som är upptagna finns också förslag rörande Jönköpings flygplats, som föreslås bli utbyggd och kompletterad för en sammanlagd kostnad av 3,7 mkr. Starka skäl talar för att en utbyggnad av flygplatsen i Jönköping kommer till stånd. Genom sitt centrala läge emellan Stockholm, Göteborg och Malmö har den visat sig vara en mycket gynnsam plats för flyget i inlandet. Detta återspeglas i en alltmer växande trafikintensitet. Enbart under år 1968 har trafikökningen varit kraftig med en stegring från 41 962 passagerare under 1967 till 59 454 år 1968. Under de senaste åren har en betydande ökning skett av förbindelser med andra orter. För närvarande har Jönköpings flygplats reguljära flygförbindelser till Stockholm, Malmö, Norrköping, Eskilstuna, Halmstad och Ängelholm. Därjämte har flygplatsen dagliga direktförbindelser med Kastrup och därigenom förbindelse med hela den kontinentala trafiken. I fråga om inrikesflyget föreligger vidare förslag om en linje Kalmar—Jönköping—Göteborg. Sistnämnda förslag kommer från Kalmar stad, som gjort omfattande undersökningar, vilka dokumenterar behovet och önskvärldheten av en sådan förbindelse.

Men Jönköpings flygplats har också under det gångna året visat sig vara attraktiv för charterflyget. Även om år 1968 i stort sett för Jönköpings vidkommande får betraktas som begynnelseår för den mera omfattande chartertrafiken, har utvecklingen varit mycket gynnsam. Sålunda har antalet passagerare med charterflyget uppgått till 14 110 under 1968, och då är att märka att charterresorna börjat först under våren nämnda år. Programmet för 1969 är väsentligt större än för 1968, vilket tyder på att charterflygverksamheten från Jönköping slagit väl ut.

Genom den utbyggnad som av luftfartsverket och kommunikationsdepartementet föreslagits beträffande Jönköpings flygplats kommer banan att förlängas till 1 810 meter. I den reguljära inrikestrafiken avser SAS att sätta in jetplan av typ DC-9-20. Den nu föreslagna banförlängningen är

tänkt bl. a. för att tillgodose detta plans möjligheter att med en god flyg-ekonomi starta och landa med full last. Förlängningen ger dock ej möjligheter för mera långtgående plan att starta och landa med full last. Därför synes luftfartsverket betrakta den nu tänkta utbyggnaden endast som en utbyggnadsetapp. Av verkets petita framgår nämligen att verket har "för avsikt att utföra banförlängningen i en första etapp på flygplatserna i Jönköping och Umeå".

Verket har sålunda för avsikt att senare återkomma med förslag om ytterligare utbyggnadsetapper. Detta förhållande ger oss anledning att upptaga frågan om ytterligare förlängning av banan. Detta är önskvärt med tanke på att det skulle vara av betydande värde, om denna flygplats kunde taga emot även långtflygande plan. Flygplatsen har nämligen visat sig vara en ofta utnyttjad alternativflygplats, särskilt för flyg destinerat på Göteborg. Nämnade förhållande beror på de utmärkta väderleks- och landningsförhållanden som råder på Jönköpings flygplats och som gör det möjligt att nästan alltid kunna taga ner flygplan där. Eftersom väderleksförhållandena i Göteborg ibland är mindre goda, inträffar det förhållandevis ofta att plan destinerade dit får gå ned i Jönköping. Antalet landningar under 1968, då Jönköpings flygplats av nämnd anledning fått tagas i bruk, har varit 43.

Andra skäl för att banförlängning av större omfattning nu borde komma till stånd är att det därigenom skulle bli möjligt att utveckla flygplatsen i Jönköping till en verklig reserv- och alternativflygplats för Malmö, Göteborg och Stockholm. Från Jönköpings stads sida har föreslagits utbyggnad av banan till minst 2 300 meter.

En ytterligare vinst — som man icke får bortse från — skulle vara att stora delar av inlandsbefolkningen i Götaland skulle få betydligt närmare kontakt med långtgående flyglinjer såväl som med charterflyget.

Ett annat skäl för att nu förlänga banan till 2 300 meter i stället för till 1 800 meter är att en förlängning i etapper alltid medför extra kostnader som man kan undvika om arbetet görs på en gång. Detta gäller t. ex. belysningsanordningar och instrumentlandningshjälpmedel, som skulle bli erforderliga för varje etapputbyggnad och som kostar betydande belopp. I luftfartsverkets beräkningar har dessa kostnader tillsammans med kostnader för vissa andra åtgärder upptagits till 0,9 mkr.

Det kan tilläggas att en större banförlängning medger att högre avgifter torde kunna uttagas på flygplatsen och sålunda bidra till en bättre finansiering. Detta medför icke någon högre kostnad för den enskilde resenären i samband med charterflyg, eftersom man vid en tillräcklig förlängning slipper de avgifter för mellanlandning på flygplatser i Europa vilka nu utgår till följd av att banan på flygfältet icke är tillräckligt lång

för att medge direktflyg till avsides liggande resmål utan mellanlandningar. Vid förlängning till 2 300 meter kommer såväl SAS DC-8 som Boeing 727 och Caravelle att kunna starta och landa med full last.

Slutligen är att märka att Jönköpings stad, som har goda möjligheter att utvecklas till ett betydande inlandscentrum som komplettering till stockholms-, göteborgs- och malmöregionerna, bedömer en ytterligare utbyggnad som angelägen och att staden ställt i utsikt att påtaga sig den kostnad som uppstår vid en ytterligare förlängning mellan 1 800 och 2 300 meter därest frågan ej kan lösas på annat sätt.

Det synes i detta läge vara lämpligt att kommunikationsdepartementet i samband med att banförlängningen i Jönköping nu projekteras i samråd med luftfartsverket och Jönköpings stad samt Södra Vätterbygdens trafikflygkommitté ytterligare finge pröva frågan om en banförlängning till 2 300 meter.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen, innefattande bl. a. utbyggnad av flygplatsen i Jönköping, med det tillägget att Kungl. Maj:t bemyndigas att i samråd med luftfartsverket, Jönköpings stad och Södra Vätterbygdens trafikflygkommitté ytterligare pröva frågan om en förlängning av flygbanan till 2 300 meter, samt

att erforderliga medel för en sådan utbyggnad ställes till Kungl. Maj:ts förfogande.

Stockholm den 28 januari 1969

Harald Almgren (s) *Carl-Wilh. Lothigius (m)* *Iris Ekroth (s)*

Anders Björck (m) *Åke Gustavsson (s)* *Arne Magnusson (cp)*
i Nässjö i Nässjö i Nennesholm

Karl Rask (s)

Sven Johansson (cp)
i Skärstad