

Nr 34.

Av herr **Johanson, Karl August**, *angående ett föreslaget flygfälts förläggande till Vännäs i stället för till Umeå.*

Frågan om en flygplats å sträckan Sundsvall/Härnösand—Luleå har varit föremål för prövning under senaste åren. Ett förslag i ärendet föreligger vid årets riksdag, och enligt detta skall en förläggning ske å plats intill Umeå stad. Fråga är dock, om inte Vännäs köping kan erbjuda ett lika gott fält men till för staten lägre kostnader.

Avståndet mellan Sundsvall och Luleå är ca 500 km. Mitt på sträckan ligger — i Vännäs köping — ett militärt flygfält, som iordningstälts för ej länge sedan, men som nyttjats och nyttjas i ytterst ringa omfattning. Efter den militära beredskapens upphörande torde fältet helt förlora sin betydelse och knappast komma att begagnas. Flygfältet ligger invid stambanan genom övre Norrland och vid en större järnvägsstation, vilket måste vara betydelsefullt, om flygningen på grund av dimma eller annan orsak måste avbrytas. Umeå ligger endast på tre mils avstånd och har goda järnvägs- och landsvägsförbindelser med Vännäs. Tvärbanan Storuman—Lycksele—Hällnäs ger goda förbindelser med inlandet, varför Vännäs kan anses vara en mycket central och lämplig plats för ett mellanlandningsfält. Framställning härom har också gjorts av Vännäs köpings kommunalfullmäktige, varöver flygplatsutredningen avgivit till Kungl. Maj:t ställt yttrande. Utredningen förklarar härvid att »Flygplatser avsedda för inhemsk, reguljär trafik böra uppfylla de fordringar, som angivas för flygplatser av klass A i de utav luftfartsmyndigheten den 1 juli 1943 utfärdade anvisningarna till ledning vid projektering av flygplatser. Flygplatser av denna klass skola vara försedda med minst en rullningsbana av 1 200 m längd. Övriga banor skola vara minst 800 m långa. Utanför den längsta banan skall finnas en hinderfri zon på 200 m och utanför de övriga banorna en zon på 100 m. Lutningen i längdled på banorna bör vara 1:100.»

Beträffande fältet i Vännäs förklarar utredningen att platsen f. n. är »försedd med tre banor med en längd av respektive 680, 560 och 490 m. Samtliga banor ha en bredd av 30 m. Stråklängden för den 680 m långa banan uppgår till 900 m, medan stråklängden för de båda andra banorna sammanfaller med banlängden. Sistnämnda båda stråk inrymma lutningar av ända ned till 1:10, och medellutningen för stråken i deras helhet uppgår till 1:30 respektive 1:50. Den tredje banan uppfyller ovannämnda lutningsbestämmelse av 1:100.»

Enligt flygplatsutredningens uppfattning fylla således vännäsfältets nuva-

rande banor icke de fordringar som ställas på en trafikflygplats. Faktum är dock att den ena av de tre banorna torde kunna förlängas till en längd av 1 200 meter. Härtill kommer att en helt ny bana också kan anläggas och till en längd av 1 200 meter. Härför erfordras endast en viss nedschaktning av högsta delen av flygplatsen samt utfyllning av de lägre delarna. Marken är redan väl dränerad och torde fylla alla anspråk på fasthet och lämplighet. Höjden över havet är 110 meter, vilket torde göra denna plats lämpligare än föreslaget område invid Umeå, vilket sistnämnda på grund av sitt läge vid kusten och Umeälven är synnerligen besvärat av dimma.

På grund av de rådande markförhållandena och den redan förefintliga startbanan har man anledning förutsätta, att vännäsfältet kan göras användbart för civilflyget för en betydligt lägre kostnad än den till Umeå planerade nyanläggningen, varjämte vännäsfältet bör kunna färdigställas på betydligt kortare tid, varigenom norrlandsflyget kan komma att relativt snart fylla sin för Västerbotten betydelsefyllda uppgift. Till saken hör vidare att det nuvarande flygfältet ligger å staten tillhörig mark, varför eventuell kostnad för marklösen torde bli obetydlig, något som också borde beaktas. Fältet ligger för övrigt på mark som alltsedan år 1898 icke använts för annat än militärt ändamål.

I Vännäs köping ligger Västerbottens läns centrala verkstadsskola med bl. a. avdelningar för utbildning av flygmekaniker, varför vissa mindre reparationer och översyn av flygplan torde kunna utföras av eleverna vid skolan i fråga.

Å flygfältet finnas vatten- och avloppsledningarna anslutna till köpingens ledningsnät. Inga nyanläggningar av vägar behöva utföras. Kraftledningar för elektrisk energi finnas i omedelbar närhet.

Anförda skäl synas ge vid handen att riksdagen, innan den slutgiltigt fastställer förläggningen av den i motionen omskrivna flygplatsen, genom vederbörande utskott går i författning om en närmare prövning av vännäsalternativet och dess fördelar.

Jag får därför hemställa,

att riksdagen ville besluta, att det av Kungl. Maj:t till Umeå föreslagna flygfältet i stället förlägges till Vännäs, samt ställa härför erforderliga medel till Kungl. Maj:ts förfogande.

Stockholm den 17 januari 1946.

Karl Aug. Johanson.