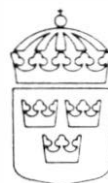


Motion till riksdagen

1988/89:T701

av Ulla Orring (fp)

Flygplats i Gunnarn för reguljär linjetrafik



Mot.
1988/89
T701-705

En av förutsättningarna för utveckling av Norrlands inland är tillgång på reguljära och fungerande kommunikationer.

För Västerbottens län utgör den stora ytvidden med den utspridda bebyggelsen ett stort grundläggande problem. Och det är inte enbart långa avstånd mellan orterna i länet utan även långa avstånd till övriga delar av ländet. Länet har en yta som är lika stor som Stockholms, Uppsalas, Sörmlands, Östergötlands, Skaraborgs, Älvsborgs samt Göteborgs och Bohuslänns yta sammantaget.

Därför är förbättrade kommunikationer av stor betydelse för att utveckla länets kontaktmöjligheter, för att intensifiera länets näringsliv och för att utveckla turism, där länets natur och kultur erbjuder stora förutsättningar. Västerbottens inland var länge det enda större område i Sverige som saknade flygförbindelse med övriga delar av landet. Först 1987 tillfördes kommunerna Vilhelmina och Lycksele statliga medel för iordningställande av flygfält och därmed öppnades flygtrafik mellan nämnda kommuner och Umeå i form av matarflyg. Denna flyglinje har haft god beläggning och har på ett fördelaktigt sätt minimerat avstånden, vilket gagnat både näringsliv och turism i dessa delar av länet.

Det är därför nu angeläget att gå vidare med att utveckla flygtrafik även från andra delar av länet. Sedan många år tillbaka har intresset för att använda det militära flygfältet i Gunnarn för den civila luftfarten förts fram. Redan i början av 70-talet ansökte Storumans kommun hos luftfartsverket om att få nyttja det befintliga flygfältet även för civil trafik och man fick ett sådant medgivande. Medgivandet var förenat med vissa krav på åtgärder.

Gunnarns flygplats i Storumans kommun är belägen 35 km från Storumans centralort och 65 km från Lycksele. Avståndet mellan Lycksele och Umeå är 130 km. Ett flertal tekniska utredningar som belyser vilka åtgärder som erfordras för att Gunnarns flygplats skall kunna fungera även som civil trafikflygplats har gjorts.

Utredningarna visar att man för en låg investering får tillgång till ett stort fält med låga driftkostnader. Även väderleksförhållandena är från flygsynpunkt fördelaktiga och helt i nivå med förhållandena på t.ex. Umeå flygplats. Frågan om charterflyg till Västerbottens inland och fjällvärld och därmed till Gunnarns flygplats har särskilt undersökts. Man har konstaterat att charterflyg med nuvarande ekonomiska förutsättningar inte syns möjligt.

Däremot anser jag att ytterligare ett inlandsflygfält från regionalpolitisk synpunkt bör kunna tillföras inrikesnätet och där flygfältet i Gunnarn skulle

vara knutpunkt även för flygtrafiken från Kiruna och Gällivare för vidare direktflyg till Stockholm/Arlanda.

Mot. 1988/89
T701

Flygfältet i Gunnarn och driften av detsamma måste bli en statlig angelägenhet eftersom de små inlandskommunerna av ekonomiska skäl har svårt att driva kommunala flygfält med långsiktig uthållighet.

En satsning på civilt flyg i Gunnarn skulle även kunna ge inlandet tillgång till en stor flygplats för matarflyg i små plan och med möjlighet till framtida charterflyg med större plan.

Regionalpolitiskt skulle flygfältet i Gunnarn nu med civil linjetrafik få stor betydelse för näringslivet kring Storuman-Sorsele-området.

Flygförbindelserna skulle även medverka till en utveckling av särskilt turismen i Tärnaby-Hemavan-området, som utgör något av länets basturist-område.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en flygplats i Gunnarn för reguljär civil linjetrafik.

Stockholm den 19 januari 1989

Ulla Orring (fp)