

P M

Över utredningsarbete gällande alternativa planlägen för ny civilflygplats för Jönköping.

Undertecknad firma har erhållit uppdraget att utreda frågan om lämpligaste läge för Jönköpings nya civilflygplats. Utredningsarbetet har nu avancerat så långt, att vi anse oss böra redovisa våra intryck av de olika möjligheter, som finns. Det torde på detta stadium vara lämpligt att begränsa det fortsatta utredningsarbetet till några få alternativ för vilka noggrannare fotogrammetriska undersökningar utföres. Flygplatsens principiella utformning jämte de höjdbegränsningsbestämmelser som skola gälla ./ framgår av Kungl. Luftfartsstyrelsens ritning nr P 3072 (bilaga 1). Genom studium av fotobilder och okulärbesiktning av terrängen har åtta tänkbara alternativa planlägen erhållits. Några egentliga höjdbestämmingar ha icke företagits, utan det till dags dato gjorda utredningsarbetet har endast syftat till att ge en översiktlig uppfattning över tänkbara möjligheter. Av de åtta alternativen ha sju stycken redovisats på ritning nr 18181-1 (bilaga 2). Det åttonde, som avsåg ett fält på försöksgården Flahult, har av andra skäl än rent byggnadstekniska visat sig olämpligt och upptages därför icke till diskussion.

Nedan beskrivas de olika alternativen var för sig.

Alt. 1, Toragård, erbjuder någorlunda goda möjligheter för anläggandet av en flygplats, möjligen med undantag för svårigheter att uppfylla fordringarna för en av inflygningssektorernas höjdbegränsningsbestämmelser. Det aktuella området utgöres helt av åkermark med goda förhållanden. En högspänningsledning, som för närvarande går över fälten, får läggas i kabelgrav. Svårigheter i samband med omläggning av riksväg 1 kan ev. uppkomma i detta fall.

Alt. 2, Rogberga. Anläggningskostnaden för detta fall torde, efter vad som för närvarande kan bedömas, bliva betydande, enär berget går i dagen på ett flertal ställen, och man således får räkna med relativt omfattande sprängningsarbeten. Hela fältytan utgöres av skogsterräng med i huvudsak fast undergrund. Höjdförhållandena vid tvärstråkets ena inflygningssektor äro sådana, att man måhända erhåller en brantare minimilutning på inflygningssektorn än bestämmelserna tillåter.

Alt. 3, Granö, ligger på ett mycket plant område med åtföljande ringa planeringsarbeten. Det är emellertid icke uteslutet, att höjdbegränsningskraven för såväl huvud- som tvärstråkets inflygningssektorer bli svåra att uppfylla. Området utgöres till största delen av åkermark med mestadels fast material i undergrunden; dock kan det tänkas, att det på vissa ställen förekommer torv, dyjord eller liknande, vilket i så fall för med sig utgrävning och återfyllning till fast botten. En noggrannare geoteknisk undersökning får därför företagas för dessa partier.

Alt. 4, Hedenstorp, är ur planeringssynpunkt mycket lämpat för en flygplats, då marken är plan och erforderliga höjdbegränsningar för inflygningssektorerna lätta att erhålla. Området utgöres helt av skogsmark med god undergrund praktiskt taget överallt. Ett antal mindre sommarstugor som ligga i vägen för huvudstråket måste rivas eller flyttas.

Alt. 5, Axamo, kan beträffande terräng och inflygningsförhållanden jämföras med alt. 4. Även här måste ett antal mindre sommarstugor rivas eller flyttas.

Alt. 6, Granarp, För detta alternativ blir planeringsarbetet av måttlig omfattning; dock kan det visa sig svårt att uppfylla fordringarna för inflygningssektorerna. Fältytan utgöres huvudsakligen av skogsmark med fast undergrund. Allmänna vägen till Smålands Taberg måste läggas om på en kortare sträcka och dragas längs huvudstråkets banände. Förmodligen måste vägen även signalregleras.

Alt. 7, Lovsjön. Området är här mycket plant, varför planeringskostnaderna för detta fall bli synnerligen små, samtidigt som inflygningssektorernas höjdbegränsningar ej bereda några svårigheter. Fältområdet utgöres helt av skogsmark med undergrund av fast material.

Alt. 8, Flahult. Utgick tidigt från alternativen av inte närmare redovisade skäl.