

Avskrift

Ärende
Dnr 1963/973

Drätselkammaren Jönköping.

Nedläggande av Jönköpings gamla och ianspråktagande av Jönköping nya flygplats.

I anledning av Eder skrivelse den 31 januari 1963 samt i anslutning till överläggningar i Jönköping den 11 ds får Kgl luftfartsstyrelsen härmed anföra följande:

Styrelsen vidhåller att det område å Jönköpings nya flygplats som bör överlämnas till styrelsen erhåller den utsträckning som med blå heldragen linje angivits å tidigare översänd ritning. Styrelsen avstår emellertid tills vidare från den med blå streckad linje angivna triangeln. Karta utvisande gränserna bifogas.

Styrelsen har icke något att erinra emot att flygklubbens hangar förlägges till stadens område utanför flygplatsen vid Moslätt. Styrelsen kommer emellertid att debitera flygklubben en anslutningsavgift för tillträde till fältet med 500 kronor per år. Å ovannämnda karta har det godkända läget angivits med ett kryss.

Styrelsen har definitivt nedlagt Jönköpings gamla flygplats från och med den 1 juli 1963, då all flygverksamhet därstädes är förbjuden. Styrelsen hemställer om stadens medverkan till att förbudet bekantgöres.

Styrelsen föreslår att det gamla flygfältet får överlämnas till staden per den 1 oktober 1963 men även senare tidpunkt kan godtagas. Beträffande värdet av de byggnader som bära övertagas av staden accepterar styrelsen för sin del förlikningsvis det av stadens representanter föreslagna priset 68.400 kronor. Detta medgivande får dock icke åberopas gentemot styrelsen därest drätselkammaren icke skulle godtaga detsamma. Styrelsen förbehåller sig för dylikt fall att begära ersättning i anslutning till styrelsens egna värdering den 1 juli 1958, vilken under hand överlämnats till staden. Vid en inlösen enligt dessa principer kvarbliva vissa byggnader i styrelsens ägo. Styrelsen ifrågasätter därför om icke uppgörelsen kunde ske på basis av en summa av 70.000 kronor för samtliga i styrelsens värdering den 1 juli 1958 angivna byggnader m m, då värderade till 175.000 kronor.

Styrelsen kommer att före den 1 oktober 1963 söka undanskaffa den materiel å flygplatsen som icke skall övertagas av staden eller utan olägenhet kan kvarbliva men förutsätter att staden är införstådd med att detta omfattande och oberäkneliga arbete kan komma att taga något längre tid i anspråk. Ledningarna till pumpbodarna komma att kvarlämnas.

Av styrelsen ingångna avtal i anslutning till den gamla flygplatsen komma i den mån de icke hinna bringas att upphöra, att transporteras på staden.

Styrelsen avser begära fridlysningens upphörande den 1 oktober 1963.

Ett förslag till avtal mellan staden och flygplatsförvaltningen angående katastrofberedskap m m bifogas.

Stockholm den 28 juni 1963
KGL LUFTFARTSTYRELSEN
Kanslibyrån

Sven Sörenson

Erik Nylund

Kjessler & Mannerstråle AB

Avskrift

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, djord 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.

Göres ett försök till jämförelse av anläggningskostnaderna för de olika fallen, finner man, att alternativen 4, Hedenstorp, 5, Axamo och 7, Lovsjön torde vara de billigaste att bygga. Förutsatt att icke undergrunder för alt. 3, Granö, föranleder några extra arbeten, bör anläggningskostnaden för detta alternativ bli ungefär den samma som för alternativen 4, 5 och 7. Av samtliga fall blir förmodligen alternativ 2, Rogberga, ur anläggningssynpunkt det dyraste fältet att realisera. Övriga alternativ 1, Toragård, och 6, Granarp, torde beträffande anläggningskostnaden gruppera sig någonstans mitt emellan ytterlighetsfallen enligt ovan. För Granö-alternativet måste man även räkna med anläggandet av en väg från Nässjövägen (Tenhult) till fältet. Då god förbindelse saknas mellan riksväg nr 1 och Nässjövägen i höjd med Norrahammar, kan ifrågasättas om icke samtidigt nuvarande vägen från det tänkta flygplatsläget väster ut över Ubbarp till riksväg 1 borde byggas om, varigenom framkomstmöjligheterna till fältet även skulle förbättras.

Vad den geografiska belägenheten beträffar, torde alt. 1, Toragård, erbjuda de största fördelarna med nära anslutning till riksväg 1, vilket i framtiden möjliggör korta restiden från såväl Jönköping som Huskvarna. Den planerade anslutningen av riksväg 5 till riksväg 1 söder om Jönköping kommer ytterligare att framhäva detta alternativa strategiska läge. Toragård kan också anses ha ett mycket gott läge med hänsyn till orterna Norrahammar och Tenhult.

Även alt. 2, Rogberga, får anses vara välbeläget med korta resvägar från Jönköping och Huskvarna och nära anslutning till Tenhult och Forserum. Däremot kan anföras beträffande alt. 4 vid Hedenstorp, att detta planläge trots sitt korta avstånd till Jönköping ej är lika fördelaktigt som de två förstnämnda. Trafikanter från Huskvarna måste passera genom det centrala Jönköping utan tillgång till någon snabbled. (De planerade ombyggnaderna av riksväg 1 och riksväg 5 medföra dock en förbättring i detta avseende). Fältet ligger även dåligt orienterat med tanke på orterna Forserum, Tenhult och Norrahammar, och dessutom finnes västerut ingen tätort eller industribygd på nära håll än Ulricehamn. På detta avstånd och med den ombyggda riksvägen 5 spelar den lilla avståndsskillnaden mellan Hedenstorp och Toragårdsalternativen ingen roll, varför man kan fastslå, att trafikanter från Ulricehamn och orter väster därom betjänas lika bra av ett fält vid Toragård som ett vid Hedenstorp.

Beträffande övriga alternativ kan konstateras, att dessa i fråga om geografiskt läge ej kunna konkurrera med de tre nyss behandlade. Med anledning av det sagda få vi i första hand föreslå att en mera ingående fotogrammetrisk undersökning företages för alt. 1, Toragård, med hänsyn till detta alternativs goda geografiska läge och alt. 4, Hedenstorp, med hänsyn till, att detta alternativ ur anläggningssynpunkt är ett av de billigaste.

Vi ha för alternativen 1 – 4 uppskattat kostnaden för den fortsatta fotogrammetiska utredningen. Om för varje alternativ upprättas en nivåkarta i skala 1:2.000 jämte längdprofiler samt en grov kostnadsberäkning, fås följande ungefärliga utredningskostnader:

Alt. 1 Toragård	5.000 kronor
2 Rogberga	4.000 kronor
3 Granö	4.000 kronor
4. Hedenstorp	3.000 kronor

Dessutom tillkomma kostnader för geoteknisk undersökning och provtagning jämte ytterligare okulärbesiktning i terrängen.

Stockholm den 16 maj 1957
Kjessler & Mannerstråle AB

B.O. M Olson

/L.Ansved

Litt. 16181
Ad/Ig

Jönköpings stads
Marknadskontor

Anteckningar

från telesamtal från ingejör Weimar, A/B Linjeflyg, Stockholm den 7 mars 1958.

1. Ingenjör Weimar hade fått i uppdrag av direktör Östling att på nytt ta upp frågan angående någon enkel hårdgöring eller permanentbeläggning av rullbanan på Jönköpings flygfält. Den nuvarande situationen med relativt ofta förekommande avbrott i flygtrafiken på grund av fältets beskaffenhet ansåg Linjeflyg mycket otillfredsställande. Man var vidare av den uppfattningen, att det sannolikt kommer att dröja omkring fem år, innan ett nytt fält kunder trafikeras. Man ansåg det därför nödvändigt att något gjordes för att förbättra regulariteten av trafiken.

Jag meddelade Weimar att jag omedelbart efter sammanträdet i Jönköping den 26 november 1957 diskuterat detta problem med byrådirektör Köhlmark men att Köhlmark inte ansåg projektet genomförbart.

Weimar meddelade vidare, att Linjeflyg hade sig bekant att vid de uppvaktningar från olika håll i landet, som gjorts hos luftfartsstyrelsen för godkännande av olika flygfältsmöjligheter hade luftfartsstyrelsen sagt sig kunna godkänna flygfält med rullbana av oljeindränkt sand. Weimar hade då tänkt sig att man på Jönköpings flygfält skulle kunna gå tillväga på så sätt, att på de sämsta partierna matjorden avtoges och ersattes med sand, som sedermera hårdgjordes på något sätt genom oljeindränkning. Man kunde tänka sig ett rullbanestråk 30 m brett och man skulle till och med inte behöva hårdgöra hela stråket utan endast ett par hundra meter i vardera ändan. Weimar ifrågasatte nu ett genom stadens försorg skulle införskaffas uppgift om vad ett sådant förfarande skulle kosta och vore Linjeflyg därefter berett att uppvakta luftfartsstyrelsen eller kommunikationsdepartementet för att få erforderliga medel beviljade.

Med anledning härav framhöll jag för Weimar, att staden måste vara angelägen om gott samförstånd med luftfartsstyrelsen och inte kunde engagera sig i några åtgärder, som luftfartsstyrelsen event inte gillade. Weimar sa sig förstå detta. Med nyssnämnda reservation förklarade jag mig ämna genom lämplig entreprenör undersöka möjligheter och kostnaderna för de av Linjeflyg skisserade åtgärderna. Jag framhöll till sist, att problemet sannolikt kommer att visa sig mycket svårlost både tekniskt och ekonomiskt.

2. Ifråga om den pågående utredningen rörande plats för nytt flygfält för Jönköping framhöll Weimar önskvärdheten av att ett sådant fält kom så nära staden som möjligt. Weimar meddelade i detta sammanhang, att man för Linjeflyg häromdagen hade besökt SAAB i Linköping och där tagit del av planerna på en ny passagerarmaskin, som väntades komma i trafik om 5 å 6 år och som beräknades ha en marschhastighet på 500 – 600 km pr timma.

Jönköping den 8 mars 1958

Bd