

Gistadsprotester tas upp på nytt



Fotomontage: MICHAEL SVENSSON

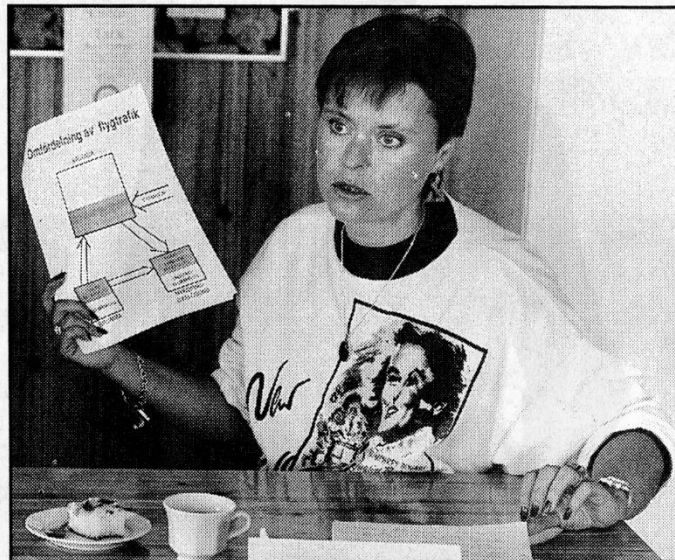
En förhoppning att tåget har gått för ett nytt storflygfält i Gistad. Ja det hyser samhällets oppositionsgrupp mot flygplatsplanerna. Den består till hälften av aktivister mot projektet från när det senast var aktuellt på 70-talet.

Nu har den aktiverat sig igen, i och med att länsstyrelsen och Norrköpings och Linköpings kommuner åter diskuterar en ny länsflygplats mellan Gistad och Skärkind.

Dvs den beskrivs som en länsflygplats när det passar, säger oppositionsgruppen. Men i sammanhang när det passar bättre beskrivs den som en regionflygplats som skall ha sitt upptagningsområde utanför det egna länets gränser, ända i Nyköping, Katrineholm och Västervik. Och det återspeglar bättre de pådrivande krafternas verkliga planer, tror medlemmarna i gruppen.

Går till strid mot flygplats --.igen!

Här har vi fyra stora flygfält inom en radie av två-tre mil härifrån. Och så vill de absolut lägga ett nytt mitt emellan dem. Vi kan behöva någonstans där det är litet tyst och lugnt mitt i Östergötland också. Och det där folk bor, inte bara i storskogen i Ulrika.



Satsa på Nyköping i stället, där har de redan ett väl fungerande flygfält på f d Fll-fältet, som tar emot stora plan, säger Ulla-Britt Holmberg. Varför skall regionen vara full av flygplatser som alla skall ha förbindelse med Kastrup allraminst, undrar hon.

Oppositionsgruppen mot storflygplatsen i Gistad har grävt upp stridsyxan igen. Den består av ett dussin aktiva som engagerat sig hårt mot de nu åter aktualiserade planerna på en ny länsflygplats mitt emellan Linköping och Norrköping. Hälften av gruppen är veteraner från kampåren under sjuttioalets första hälft. Den gången segrade deras sak - flygplatsplanerna lades på is.

De visar gulnade tidningsklipp där yngre upplagor av dem själva står och pekar ut över fälten på bilderna. Den inledningsvis citerade Ulla-Britt Holmberg står på en jättebild på ett uppslag i tidningen Land som ung tvåbarnsmor och ser tillsammans med de små barnen ut över de fält kring hembygden som hotas av betongen. I dag är de barnen halvstora och hon har två till.

Lång ovisshet

- Skall det bli ett nytt flygfält tycker vi att det vore bättre med ett rakt besked meddetsamma, säger Jan Åke Eriksson, en annan gammal kämpe. Men luftfartsverkets flygplatsutredare Göran Nordström har sagt att det för verkets del inte är aktuellt att bygga ett nytt fält på 25 år. Näst själva fältet, som skulle ha en negativ inverkan på deras miljö, tycker gruppen att det värsta är att de skall få gå igenom en ny utdragen period av utredande och beslutande i olika instanser. Gistadborna har att räkna med att markreservationer för fältet kommer att hindra utbyggnaden av samhället under decennier, att inga bygglov kommer att ges för nybyggnader eller ens för om- och tillbyggnader, att värdet på deras hus kommer att sjunka, och att de överhuvudtaget får leva med en påfrestande ovisshet om framtiden, menar de.

Döda handen

- Förra gången låg det en död hand över samhället i flera år, ända till 1978, minns Ulla-Britt.

- Man fick inte ens bygglov för att bygga till ett enskilt hus.

Och har någon tänkt efter ordentligt vad detta kommer att innebära i form av en ny bullerutredning, undrar de. Den utredning som gjordes på sjuttioalet - och utredningen som sådan var det inget fel på, betonar de - fann att luftrumsförhållandena var bland de besvärligaste i landet. Den arbetade med sju alternativ för fältet, och kom efter mycket huvudbry fram till ett läge som det bästa, eller minst dåliga, för en 2 200 meter lång bana med en korsande gräsbana. Den skulle kunna förlängas till 2 800 meter. Men i den sk transportvision för länet, delvision flyg, som länsstyrelsens lekmannastyrelse nästa fredag skall titta på och besluta om den skall utredas vidare, talas det om en bana som skall kunna vara 3 300 meter.

MATS LAURIN

Nya länsflyglatsen Kan bli en dyr historia

Hur blir det med ekonomin i en ny länsflygplats, undrar oppositionsgruppen i Gistad. Länsstyrelsen talar nu i sin "transportvision" om en anläggningskostnad för en ny flygplats på 800 - 1 000 miljoner kronor. Men kalkylen på den tredje bana som nu projekteras på Arlanda är på två miljarder, säger Jan Åke Eriksson.

När man dessutom räknar med kostnaderna för en helt ny flygplats - terminal, väganslutningar och mycket annat - låter det troligare att siffran stannar på minst tre miljarder i dagens penningvärde.

Om man skall försöka skaffa sig en grov uppfattning av vad kostnadsbilden och den kommunalekonomiska effekten av ett nytt flygplatsbygge kan bli, kan man tänka sig att luftfartsverket, enligt modell från t ex Karlstad, står för 51 procent av kostnaden och ordnar ett fördelaktigt lån för landstinget och intresserade kommuner med 40 års amorteringstid.

Det skulle för dem ge en amortering på 35-40 miljoner om året, plus en räntekostnad på lånet på kanske hundra miljoner om året i genomsnitt över amorteringstiden, om man räknar med en räntenivå på åtta - tio procent.

Om man antar att landstinget och Norrköpings och Linköpings kommuner delar den kostnaden lika mellan sig skulle den totala årliga lånekostnaden för var och en bli fyrtio-femtio miljoner i början av amorteringstiden.

Man räknar med att varje skattekrone är värd omkring 75-80 miljoner i Norrköping och Linköping, d v s att skatten måste höjas med en krona vid varje 80-miljonerssteg i utgiftsnivån om den måste skattefinansieras fullt ut. Det skulle innebära att ett nytt storflygfält kunde betyda en femtioöring till i kommunalskatt.

Och, säger Jan Åke Eriksson, det som kostar tre miljarder i dag kostar kanske tio den dag flygfältet skall byggas. Vad är det som säger att landstingets och kommunernas skatteinkomster och betalningskraft har hållit jämna steg, och vem vet vad ränteläget är då, menar han.

MATS LAURIN