

# FLYGBLADET

Nr 4

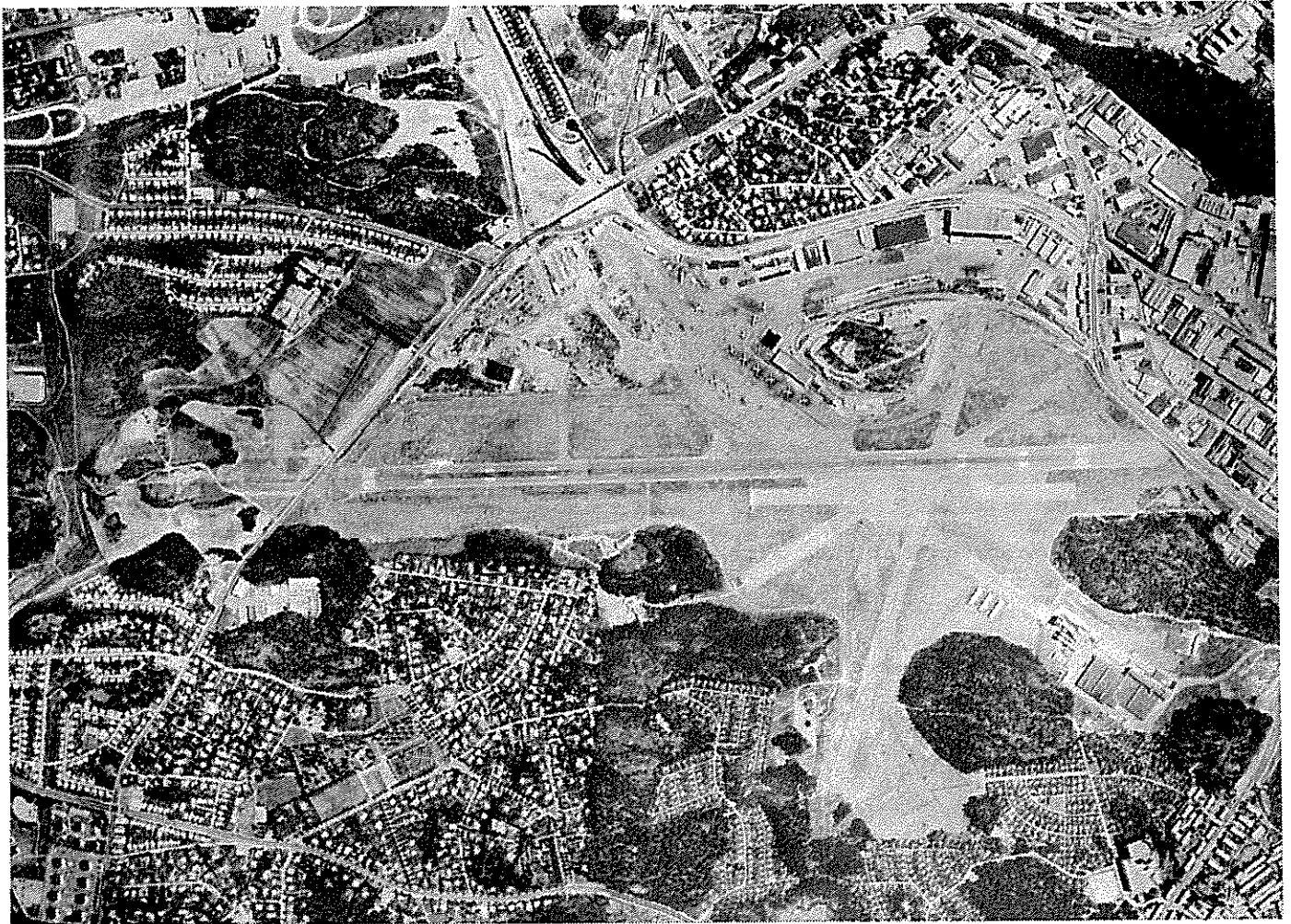
December 1972

Citat:

"Bromma  
Ärendet om Bromma är så  
stort, att det svårligen  
kan redovisas i sina o-  
lika faser i Flygrevyn."

Flygrevyn  
Skandinaviens  
största  
flygtidning

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?



Frågan HUR SKA DET BLI MED BROMMA? har ställts många gånger i höst av medlemmarna i Stockholms Flygklubb. En åttapersoners-kommitté har försökt att få konkreta svar på frågan. Hela första delen av detta nummer av FLYGBLADET, klubbens medlemstidning, ägnas åt den mycket allvarliga frågan. Helt klarläggande svar kan inte ges - speciellt inte som kommunikationsminister Bengt Norling inte vill svara på frågor - men flygklubben ställer krav om att regeringens beslut omprövas. Klubben ger också en rad förslag som minskar bullerstörningarna för de närboende. Se sidorna 3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15 och 16 i del 1. Del 1 sänds till stora grupper i samhället. Tidningens del 2 är julläsning för flygklubbens medlemmar.



Stockholms flygklubbs klubbhus ligger vid Norra uppställningsplatsen på Bromma. Foto: Jan Wirén.

- Eftersom det här numret av Flygbladet även distribueras till en rad utomstående tycker vi det är lämpligt att i korthet nämna något om klubbens målsättning och program. Ordföranden Bengt Ståhl har ordet:

Stockholms Flygklubb har sin verksamhet baserad på Bromma<sub>2</sub> flygplats, där vi också har vårt ca 100 m<sup>2</sup> stora klubbhus.

Klubben har drygt 180 medlemmar och disponerar för närvarande över 12 flygplan varav ett är tvåmotorigt. Vi har ett sammanlagt årligt flygtidsuttag av ca 2500 t och därmed är vi en av landets tio största motorflygklubbar.

Förutom klubbhuset äger flygklubben ett av flygplanen. Övriga flygplan är privatägda, överlämnade till flygklubben för uthyrning. Vi bedriver följande verksamhet från vårt klubbhus:

- uthyrningsverksamhet av flygplan
- flygsäkerhetskurser och föredrag

- visning av instruktionsfilmer
- språkkurser för medlemmarna
- cafeteria

Finansieringen har ordnats utan stöd av statliga eller kommunala bidrag. Inom flygklubben har istället bildats en ekonomisk förening, där medlemmar i Stockholms Flygklubb kan köpa andelar å 1000 kronor som sedan ger utdelning och vissa fördelar.

Vår målsättning är att till våra medlemmar kunna tillhandahålla säker och billig flygtid samt med hjälp av Flygbladet och olika instruktionskvällar lämna medlemmar på aktuell information av vikt för flygverksamheten. Flygklubben skall på alla sätt försöka att tillvarata medlemmarnas intressen.

Du, som ännu inte vet vad klubbflyg är, är välkommen ut till klubbhuset att sniffa flygatmosfär.

Bengt Ståhl

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

Alla medlemmar i Stockholms Flygklubb har förvånats över regeringens oväntade beslut, att lägga ned Bromma flygplats 1978.

Vi har därför försökt ställa frågan Hur ska det bli med Bromma? Vi har vänt oss till en rad olika myndigheter och personer - flygskolorna, flygplatschefen, folk som bor i flygplatsens närhet t.ex. Vi har också ställt frågor till regeringen. Som svarat med tystnad.

Efter vår undersökning är vi ännu mer förvånade än när vi började. Vi är faktiskt ganska bedrövade över att våra folkvalda politiker fattar så viktiga beslut på dunkla tyckanden och mycket ringa faktaunderlag.

De perspektiv som skyntar om flygplatsen verkligen läggs ned är att allt tyngre flyg tvingas över till Arlanda, som då snart blir trafikmättad och dessutom utan (!) alternativflygplats inom regionen. Lättare allmänflyg bokstavligen vräks ut på flygplatser utan nödvändig teknisk utrustning.

Inget tal om ersättningsbygge för Bromma - nej, tvärtom. Kommunledarna i regionen protesterar: "Vi vill inte ha mer flyg till Skå" - "Vi vill inte ha mer flyg till Arlanda". Samtidigt visar man upp en i deras position icke tillåten okunnighet om vad man så bestämt uttalar sig om.

Vad är det för personer som styr samhället? Det är en fråga som arbetsgruppen för flygklubbens agerande i Brommafrågan flera gånger ställt sig under hösten. Varför böjer sig de styrande för högljudda minoritetsgrupper?

För de högljudda har också regeringen Palme böjt sig.

Med motiveringen att flyget är ett störande inslag. Med störande inslag menar man buller.

Vad bullret beträffar har regeringen mest hänvisat till tyckanden. Stockholms Flygklubb har utfört en egen bullerundersökning och kunnat fastslå att den allmänna bullernivån i Brommaområdet är så hög att bullret från flyget svårligen kan mätas. Flygklubbens undersökning presenteras på sidorna 10 och 11.

Bullret från allmänflyget är så lågt att det på en del platser runt Bromma ligger under mätbarhetsgränsen på grund av bruset från bilar och motorcyklar! Men en del människor har skrikit lika högt för det: "Flyget ska bort!"

För kommunledningen i Stockholm är beslutet om nedläggningen av Bromma säkerligen mycket allvarigare än man själva inser.

Alla borde minnas höstens debatt om hur illa huvudkommunen drabbats av lokaliseringspolitiken.

Man har fasat över att Stockholm håller på att bli en avfolkningskommun!

Stockholms Flygklubb hävdar att kommunledningen i Stockholm har ett oerhört ansvar för att Bromma flygplats verkligen blir kvar. Man har ansvaret inte minst för alla kommuner ute i landet, som för att få bättre kommunikationer med huvudkommunen själva för stora pengar byggt egna flygplatser.

Försvinner Bromma blir också de kommunägda flygplatserna ute i landet mindre trafikerade.

Politikerna tycks ha glömt att allmänflyget till väsentlig del gäller kommunikationer mellan utlokaliserade industrier och företagens huvudkontor i Stockholm. Detta gäller även en stor del av det s. k. klubbflyget, som så felaktigt i debatten brukar nämnas som "fritidsflyget". En stor del av klubbflygplanen används alltså av näringslivet som reseflygplan.

Debatten om Bromma flygplats skulle inte ha blivit så infekterad om flygplatsledningen på Bromma agerat bättre. Flygplatsledningen har helt enkelt inte uppmärksammat anmärkningarna från allmänheten. Hade man tidigare försökt bemästra problemen hade vi säkerligen inte hamnat i den här allvarliga situationen.

Vi som sysslar med allmänflyg vet emellertid att utvecklingen inom flyget inte kan stoppas. De behövs såväl allmänflyg som charterflyg, fraktflyg och linjeflyg. Det kommer säkerligen att byggas fler flygfält inom regionen. Det är bara att beklaga att nuvarande makthavare inte inser detta.

Stockholms Flygklubb föreslår på mittuppslaget i detta nr av Flygbladet en rad åtgärder som minskar bullerstörningarna för de närboende. Dessutom innebär förslaget att både staten och kommunerna kan spara betydande antal miljoner kronor.

Dessutom måste alla ha i åtanke att den s. k. Kungshattsleden, som tänkts passera området ur bullersynpunkt kan förväntas bli minst lika miljöovänlig som nu flygplatsen.

Stockholms Flygklubb vill nämligen inte förneka flygbullret. Men vi vet att det med lämpliga åtgärder kan minskas avsevärt. Dessutom är det självklart att flygplanen framdeles kommer att byggas mer tystgående.

Intresset för tystare flyg är nämligen globalt.

## BROMMA FLYGPLATS - kort historia

Bromma flygplats togs i bruk för reguljärt flyg första gången år 1936.

1947 upprättades ett avtal med Stockholms stad att staten skulle överta drift och förvaltning för en tid av 50 år.

Fram till år 1960 då Arlanda öppnades var Bromma enda trafikflygplatsen i Stockholmsregionen.

1962 överflyttades all internationell linjetrafik till Arlanda.

Från mitten av 60-talet överfördes även övervägande delen av den då kraftigt expanderande chartertrafiken till Arlanda.

År 1969 flyttades även all SAS-inrikestrafik, som då övergått till jet-plan (DC9-20), över till Arlanda:

Härefter återstår bara Linjeflyg inrikes linjefart, viss charter samt allmänflyget på Bromma.

Antalet flygplansrörelser i Stockholmsregionen har ökat snabbt och trots den successiva bortflyttningen från Bromma redovisades under 1971 ca 130 000 rörelser, vilket ger ett dygnsgenomsnitt på 330.

Trafiken fördelade sig enligt följande:

Inrikes linjefart:	21%
Allmänflyg	: 75%
Charter	: 2%

En ny flygplats i Stockholmsregionen förutom Arlanda diskuterades tidigt beroende på den starkt tilltagande flygtrafiken.

1968 behandlade Riksdagen ett antal motioner i denna fråga.

I sitt utlåtande i anledning av dessa uttalade dåvarande statsutskottet att det var i hög grad angeläget att markområden för ytterligare flygplatser inom regionen snarast reserverades.

I januari 1969 tillsattes en utredning (av KSL) för långsiktig planering av flygfältsbehovet inom Stockholmsregionen.

Utredningens direktiv var att finna en ny inrikesflygplats, som alternativ till Bromma, och vilken skulle kunna användas som helt allsidigt flygfält inkluderande funktionen som alternativ till Arlanda för internationell trafik. (Detta är en viktig säkerhetsaspekt; se annan artikel.) I en slutrapport juli 1971 redovisades fyra alternativa lägen, nämligen Rydbo, Skå-Edeby, Ekerö samt Tullinge, av vilka dock inget kunde godtagas med hänsyn till de förutsättningar, som gällde för utredningsarbetet.

Lokaliseringsfrågan fick ny aktualitet i samband med Linjeflygs ansökan 1972 om att under en försöksperiod få trafikera Bromma med jetflygplan av typ Fokker F 28.

Efter luftfartsverkets tillstyrkan av linjeflygs ansökan har lokaliseringsfrågan tagits upp i flera av de besvär som anförts över LFV:s beslut, då främst med hänvisning till att Bromma är och förblir en sanitär olägenhet.

I sina yttranden över dessa besvär har LFV uttalat att en samlad bedömning av de olika intressen och faktorer som gäller Bromma måste göras.

Det gäller sålunda att på en gång ta hänsyn till rimliga miljökrav från en del av Stockholm och de regionalpolitiska krav på effektiva och snabba flygförbindelser med Stockholm som övriga landet har.

LFV har även ansett att en utredning bör innefatta förutsättningar för såväl Brommas behållande, med tanke på miljövänligare flygplanstyper, som överflyttning av inrikestrafiken till Arlanda respektive ny flygplats inom regionen.

Så kom då den 30/6 Kungl Maj:ts beslut om att Bromma skulle vara helt avvecklat år 1978 och uppdrog samma dag åt LFV att snarast vidtaga vissa åtgärder beträffande Bromma.

Redan 1973 skall kvarvarande charter bortflyttas.

Ingående studera möjligheterna att på kort sikt överföra vissa delar av allmänflyget till andra flygplatser.

Utfärda lokala restriktioner för flygverksamheten för att begränsa störningarna.

Beträffande Linjeflygs av LFV tillstyrkta ansökan har Kungl Maj:t beslutat att det meddelade tillståndet skall stå fast och om detta kan man läsa följande i Statsrådsprotokoll ll 1611/72 från Kommunikationsdepartementet:

"Vad slutligen angår Linjeflygs ansökan har beaktats dels vad som framkommit i ärendet, dels den begränsade tid som flygverksamheten avses fortsätta på Bromma, dels den avlastning av flygplatsen och begränsningen av störningar från denna som följer med de åtgärder som LFV anbefallits vidtaga."

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## VAD SKER JUST NU?

Som tidigare nämnts har en utredning tillsatts för att långsiktigt utreda flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Den 6.7 tillskrev KSAK Kommunikationsdepartementet och begärde att som allmänflygets huvudorganisation få representera detta. I den slutgiltiga kommittén finns dock ingen representant för allmänflyget, ej heller, vilket kanske är ännu mer anmärkningsvärt, någon representant från näringslivet.

Den 4.9 begär KSAK, i brev, att istället få bidra med experter och föreslår professor Björkman och generaldirektör Sundén.

Den 14.9 tillskrev LfV både KSAK och SPAF och meddelade att Verket avsåg att under vecka 39-40 ta kontakt med respektive organisation för att inhämta kompletterande uppgifter angående deras planerade verksamhet och hur den skulle påverkas av de åtgärder, avseende flygverksamheten å Bromma, som Verket fått i uppdrag att genomföra. Den 19.9 har, på SPAF:s initiativ, en gemensam förhandlingsgrupp bildats där KSAK företräds av generaldirektör Å. Sundén, FFA, och direktör I. Ehrenström, samt SPAF å sin sida av Åke Åstrand och Hans Strömberg.

Den 13.11 sammanträdde förhandlingsgruppen. Närvarande var då även representanter från SFK. Mötet blev bara en genomgång av aktuella frågor, i avvaktan på att det aviserade mötet med LfV skall komma till stånd.

### LfV:s pågående utredning

Som framgår av resumén har LfV fått i uppdrag av Kommunikationsdepartementet att vidtaga vissa åtgärder, nämligen

- A Flytta bort återstående chartertrafik senast under 1973.
- B Undersöka möjligheten att bortflytta allmänflyget från Bromma under 1973-78.
- C Skyndsamt genomföra ytterligare störningsreducerande åtgärder vid Bromma.

Steg C har resulterat i ett förslag till störningsreducerande åtgärder i 8 punkter, som för närvarande är ute på remiss, och innebär i huvudsak:

- nattetid endast reguljär luftfart,
- i huvudsak förbud mot jet (undantaget F 28),

- förbud mot F 28 nattetid,
- förbud mot viss s k reversering nattetid.

Arbetet med steg A och B handhas för närvarande av en projektorganisation inom LfV, som skall redovisa alternativa utflyttningsförslag och deras konsekvenser före utgången av 1972.

För närvarande finns fyra lokaliseringalternativ. De tre första spaltar upp allmänflyget på olika sätt mellan Bromma, Arlanda, Skå och Barkarby, dock alltid så att inrikes taxi- och affärsflyg finnes kvar på Bromma, medan det fjärde alternativet endast innehåller Arlanda och Bromma.

Dessutom påpekar LfV att en eventuell utflyttning av flygtrafik till andra fält kan få konsekvenser som måste utredas, t ex med avseende på följande:

- luftrummet, d v s möjligheten till säker och effektiv in- och utflygning vid en flygplats med hänsyn till trafik på närbelägna fält,
- flygbuller, d v s störningar av omgivningen,
- investeringsbehov,
- drift.

Den 10.11 hade LfV inbjudit kommunfolk bland andra, till en informationsträff på Bromma. Vad som där redovisades kunde man läsa om i dagstidningarna den 11.11, då stort rabalder hade utbrutit bland kommunrepresentanterna från de tänkbara utflyttningsalternativen, Skå respektive Barkarby.

Enligt vad som framkommit vid underhandskontakter med den tillsatta projektgruppens ledning, är det visserligen korrekt att Verket inte ansvarar för anläggandet av fält för allmänflyget, men att man i detta fall inte släpper frågan så lätt, utan utreder alternativa lösningar ända fram till fullt fungerande fält med färdigt (permanentat) bansystem, navigations- och inflygningshjälpmedel samt flygtrafikledning, både med avseende på flygoperativa och ekonomiska konsekvenser.

Det stora spöket som ändock kvarstår är frågan om vem som skall betala kalaset. Det är lätt att bestämma om Brommas nedläggande, men man kommer inte från det faktum att alla alternativa lösningar till Bromma kostar en massa pengar och både LfV och allmänflyget är i så fall beroende av de aktuella kommunernas positiva inställning för att en lösning överhuvudtaget skall kunna komma till stånd.

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## FRÅGA REGERINGEN!

Regeringen tillsatte den 30 juni -72 tio sakkunniga för att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats. I statsrådsprotokollet från samma dag står att läsa "utredningsarbetet skall energiskt inriktas på att skapa förutsättningar för en snar bortflyttning av flygverksamheten på Bromma. Riktpunkten skall under alla förhållanden vara att en bortflyttning från Bromma skall kunna ske senast under loppet av år 1978. Detta ställer krav på att utredningsarbetet slutföres under loppet av år 1973."



Ordförande i utredningen är generaldirektören vid Vägverket, Sven-Göran Olhede, som i tidigare verksamhet sysslat med flygfrågor. Han har bland annat tjänstgjort som meteorolog vid Bromma flygvädertjänst, varit anställd på SAS som sakkunnig i meteorologiska frågor och deltagit i utredningen om Arlanda flygplats.

Flygbladet fick en intervju med S-G Olhede en lördagkväll hemma i Spångavillan. Vi hade rustat oss med två sidor frågor.

- Tyvärr, sa S-G Olhede, kan jag inte ge några upplysningar av större intresse. Utredningen har hittills haft endast ett sammanträde, där riktlinjerna för arbetet drogs upp och det första steget planerades. Det steget, som bland annat innebar kartläggning och prognoser av flygverk-

samheten på Bromma, hade utredningens sekretariat i det närmaste färdigt.

Vi hade en lång fråga, om det kunde anses rimligt att regeringen fattat ett så brådskärt och illa underbyggt beslut som att lägga ned all flygtrafik på Bromma utan någon riktig bullerundersökning och utan någon enkät bland befolkningen runt Bromma och utan utredning först.

Olhede svarade, att det fick vi fråga regeringen om. Men det är tänkbart att Linjeflygs köp av jetplanet Fokker F 28 åstadkom att "den som gapar över mycket, mister ofta hela stycket".

Generaldirektören poängterade, att utredningens direktiv var att redovisa de tekniska åtgärder som fordras för att kunna avveckla flygtrafiken på Bromma och vad kostnaderna kommer att bli. Därvid skall man så objektivt som möjligt beakta alla ingående delproblem, som t ex alternativ flygplats till Arlanda, allmänflygplats för instrumentflygning, personalproblem, flyttning av företaget, ändringar av antalet flygpresenärer och markkommunikationer. Kontakter skall under utredningens gång tas med berörda grupper och företag. I frågor som rör allmänflyg kommer utredningen att rådgöra med representanter för allmänflyget.

På vår fråga om utredningen skulle låta göra en riktig bullerundersökning på Bromma av såväl lättare som tyngre flyg, svarade Olhede nej. Det ingick inte i direktiven för utredningen.

Om nu flyget flyttas bort från Bromma. Vad blir där istället?

Det visste inte S-G Olhede. Någon fastställd stadsplan för området finns inte.

Kanske skall flygplatsen ligga där tyst och spöklik väntande på de dödstysta flygplanen.

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## MEN REGERINGEN SVARAR INTE!

Vi ringde till kommunikationsminister Bengt Norlings sekreterare. Hon lät oss förstå att statsrådet inte gärna beviljar intervjuer. Men vi kunde ju sända in skriftliga frågor...

Det gjorde vi. När Flygbladet går i press i vecka 52/72 har statsrådet ännu inte svarat. Flygbladet publicerar frågorna, postade till hr Norling den 14 november:

### TOLV FRÅGOR TILL KOMMUNIKATIONSMINISTER BENGT NORLING OM BROMMA FLYGPLATS

1. Om Bromma flygplats läggs ned, vad skall då området användas till?
2. Har regeringen funnit något som talar mot en nedläggning av Bromma flygplats?
3. I Kungl Maj:ts uppdrag åt Luftfärtsverket (72 06 30) anbefölls att vissa åtgärder för att minska störningarna av flygtrafiken på Bromma skulle vidtas. Hur definieras "störningar"?
4. Beträffande allmänflyg (det lätta flyget) finns inga bullermätningar eller analyser gjorda på Bromma. Faktum är att allmänflyget bullrar så obetydligt att mätningar är mycket svåra att göra. Är det rimligt att den trafikantgrupp, som bullrar minst, skall tvångsförflyttas?
5. Kommer nya riktigare och mer omfattande bullermätningar av såväl allmänflyg som tyngre flyg att utföras?
6. Bromma är den flygplats, som har flest rörelser i hela Skandinavien. Kan den avvecklas innan ett fullgott alternativ har byggts?
7. Att i dagens läge modernisera Bromma till en fullgod flygplats är kostnadsberäknat till 40 milj kr. Att bygga en liknande flygplats beräknas kosta 500-700 milj kr. - Är det då ekonomiskt försvarbart att lägga ned en befintlig utmärkt flygplats?
8. Har regeringen helt blundat för att flygplatsutredningen 1969-70 inte kunde få fram ett godtagbart alternativ till Bromma?
9. Om det är så olyckligt att regeringen har för avsikt att Bromma skall avvecklas utan att något nytt likvärdigt flygfält bygges i Stockholmsregionen, hur skall då t ex följande problem lösas:
  - I alternativflygplats till Arlanda?
  - II allmänflygplats för instrumentflygning?
  - III stationering av flygverkstäder?
  - IV friställning av en stor del av de 1300 människor, som nu arbetar vid Bromma flygplats?
  - V nedgång av antalet flygresenärer till Stockholm?

10. Har regeringen beaktat att utvecklingen av tystare flygplantyper är under intensivt arbete? Är det inte kortsiktigt att om fyra-sex år lägga ned en flygplats, som inte går att få tillbaka om tio år?

11. Allmänflyget svarar för 75 procent av rörelserna på Bromma. Varför blev det ingen representant för allmänflyg i den av regeringen tillsatta tiomanna-utredningen om avvecklingen av Bromma flygplats?

12. Om den av regeringen tillsatta utredningen kommer fram till, att Bromma flygplats inte kan avvecklas utan att detta medför oöverstigliga problem för flygtrafiken, kommer då regeringen att ompröva sitt beslut angående nedläggning av Bromma flygplats?

**P.S. " ...ingen anledning att svara..."**

• Den 29 december anlände följande brev från kommunikationsministern:

"För en tid sedan begärde ni hos min sekreterare tid för en intervju rörande bl.a. Bromma flygplats. Jag begärde då att få se frågorna skriftligt, och jag tackar för att jag fick dem med brev av den 14 november.

Sedan jag nu sett vilka frågor det gäller tvingas jag meddela, att frågorna tycks upprättade som om beslutet rörande Bromma flygplats framtid ännu inte skulle vara klart. Som bekant har regeringen under juni månad i år beslutat att flygverksamheten på Bromma flygplats skall avvecklas. En utredning har tillsatts med uppgift att lokalisera om flygverksamheten till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Det finns alltså för mig ingen anledning att svara på de frågor ni sänt mig, eftersom de alla är inaktuella genom regeringens beslut.

Jag sänder emellertid, som komplettering till vad jag här sagt, det pressmeddelande som offentliggjordes i samband med regeringsbeslutet om Bromma under sommaren.

Högaktningsfullt  
Bengt Norling"

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

# FLYGKLUBBENS





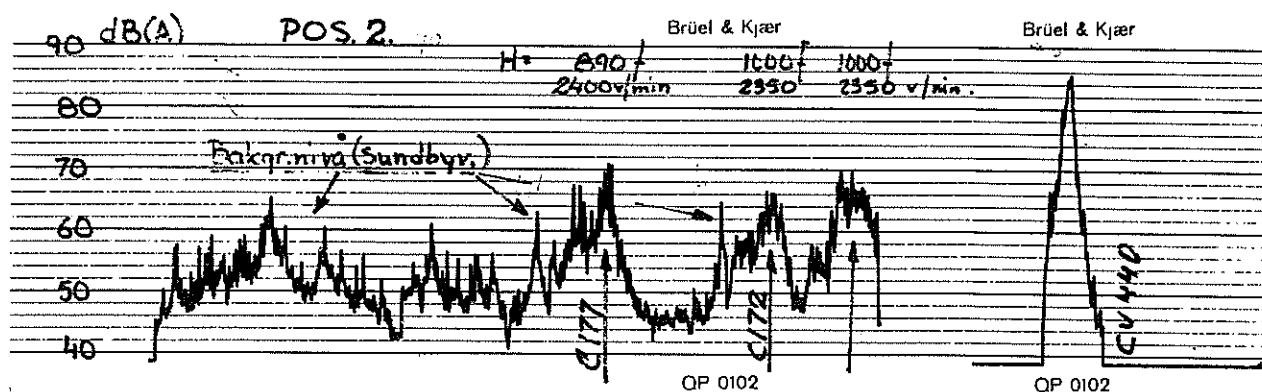
# FÖRSLAG



- Bromma flygplats måste få bli kvar. Regeringens beslut om nedläggning måste återkallas.
- Bullret kan begränsas genom restriktioner. Vissa flygplantyper kan förbjudas.
- Flygvägarna in till flygplatsen kan läggas om. Kärsön bör inte vara väntläge. I stället läggs väntlägen vid Lambarudd och sjöområdet mellan Äppelvik och Stora Essingen. På så sätt minskas bullret för stora grupper Brommabor och märlaröbor.
- Flygvägarna in till Bromma kan höjas. Restriktioner kan även utfärdas för snabaste stigvinkel efter start i förhållande till minst bullrande men tillräckligt säkra motorvarvtal.
- All övningsflygning förläggs till andra flygplatser, huvudsakligen Barkarby.
- Flygklubben föreslår slutligen att de ledande inom Stockholms kommun omedelbart startar en utredning om allvaret i regeringens beslut att Bromma läggs ned.
- Kommunen kan i det utredningsarbetet t.ex. undersöka möjligheten att köpa in husen i ur bullersynpunkt mest drabbade områden. Klubben är övertygad om att flertalet av de människor som bor i dessa hus önskar bo kvar. Flygklubben vet nämligen att hela Brommadebatten genom vissa politikernas agerande totalt har snedvridits.

Bilden som publiceras härintill är ett flygfoto 1971 av Rikets allmänna kartverk. Godkänd för reproduktion och spridning av rikets allmänna kartverk den 15 december 1972.

# DET ÄR LINJEFLYGET



I den känsloladdade Brommadebatten har man vid upprepade tillfällen försökt att få allmänflyget att framstå som en väsentlig faktor när det gäller bullerstörningarna kring Bromma. En stor del av antalet flygplansrörelser på Bromma utföres av lätta enmotoriga flygplan, privat-, skol- eller klubbägda, oftast av fabriken Piper och Cessna med motoreffekter mellan 100 och 200 hkr. Dessa enmotoriga plan bullrar inte alls så mycket som t.ex. Linjeflygs Convair CV 440, bilden. Diagrammen förklaras i texten.

För att bidra med lite fakta i denna något förvirrade debatt har vi gjort några bullermätningar, vilka på intet sätt gör anspråk på att vara fullständiga, bara att ge en uppfattning om vilka nivåer vi egentligen rör oss med.

Vi har för att överhuvudtaget kunna få fram användbara mätvärden varit tvungna att ställa oss i punkter placerade rakt under flygvägarna och på tysta återvändsgator. Fig.1 (även betecknad POS 2) är uppmätta nivåer från startande plan på

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

# SOM BULLRAR MEST

banan 30 (riktn.VNV) i en punkt rakt under banans förlängning på Svenskbyvägen ca 250 m från Sundbyvägen (första bebyggelsen från fältet räknat). C177 står för Cessna 177 och C172 för Cessna 172 samt R för Rallye Commodore (150 Hkr). Bägge sistnämnda har som framgår av noteringar på remsan redan nått sin här max. tillåtna höjd; 1000 fot. Av skrivarens registrering framgår det även att bakgrundsnivån (från passerande fordon på Sundbyvägen) relativt ofta är mindre än 10 dB lägre än de toppar vi är intresserade av, vilket är kravet för att man mättekniskt skall kunna betrakta dessa max. värden som riktiga.  
(OBS! Jämförelsen med en Convair CV440)

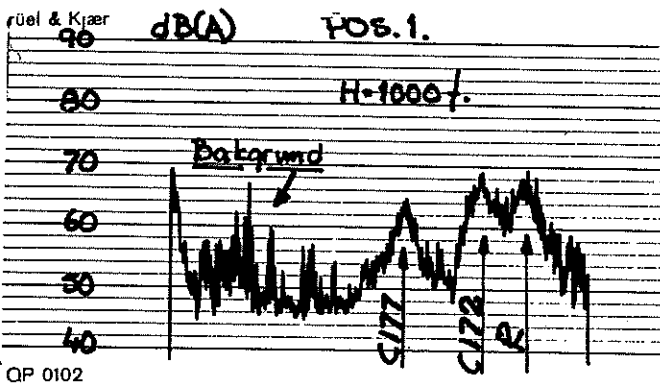


Fig. 2 (POS 1) visar nivåerna från samma flygplan i en mät punkt, fortfarande rakt under flygvägen, men nu ca 3,5 km från fältgränsen, på Skiljevägen. Som väntat är den enda skillnaden den att nivån från Cessna 177 har sjunkit då även denna nått max. tillåtna höjd.



- Trafiken på vägarna runt Bromma flygplats bullrar nästan lika mycket som de enmotoriga lätta flygplanen, visar Stockholms Flygklubbs undersökning.

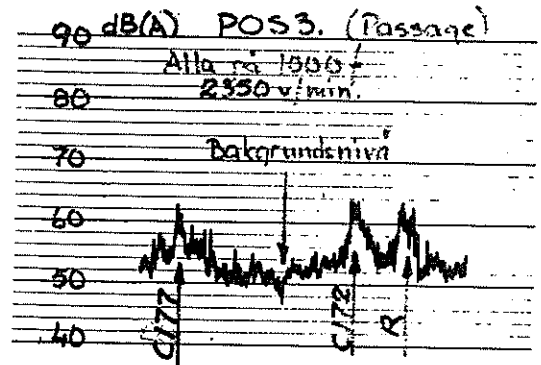


Fig. 3 (POS 3) är ljudnivån från tre överflygningar (på marschvarv 1000 fot i trafikvarvet) fortfarande rakt över mätmikrofonen, som nu är placerad på Ödmårdsvägen i Traneberg rakt under inflygningslinjen mot bana 30. Även här är bakgrundsnivån besvärlig mättekniskt sett.

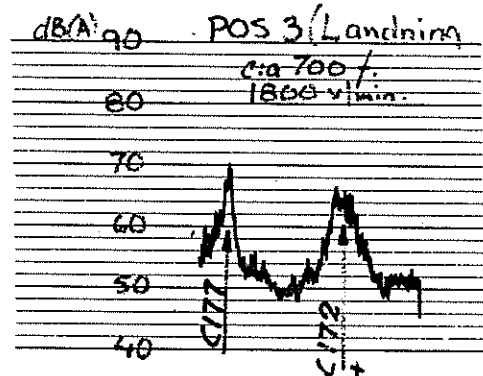


Fig. 4 slutligen visar ljudnivåerna i samma punkt som fig. 3, men nu för landande flygplan, dvs man befinner sig på den slutliga finalen mot bana 30 och höjden är ca 700 fot. Oturligt nog har de två sista maskinerna kommit väldigt tätt, varför deras nivåer här blivit sammanlagrade.

För övrigt kan anmärkas att mätningarna skedde en lördag, CAVOK, vind omkring 270° och 8 knop samt med en temperatur av ca +2°C.

Mätvärdena är hela tiden angivna i storheten dB(A), där A:et indikerar att ett vägningfilter använts som i stort efterliknar örats frekvensgång och alltså är ett mått, enligt praxis, på hur en människa uppfattar bullret.

Vi kan dessutom tillägga att man anser att en nivåökning på 10 dB upplevs som en fördubbling av ljudnivån.

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## FLYGSKOLORNA BEHÖVER BROMMA !

Bromma bör behållas som flygplats. Det är skolcheferna vid flygskolorna på Bromma helt eniga om.

Skolflygverksamheten bör vara baserad på Bromma med hänsyn till tillgången på teknisk tjänst, kommunikationer och skolbyggnader. Men alla flygövningar, särskilt landningsövningar, kan förläggas till andra flygplatser, t ex Barkarby.

- I dag är ungefär 90 procent av landningsträningen förlagd till andra flygplatser än Bromma, påpekar Olle Löfgren på Bromma Flygskola. Ett definitivt utflyttande av skolflyget från Bromma skulle inte påverka verksamheten på Bromma påtagligt.

Olle Löfgren har också receptet för hur bullerstörningarna ska angripas:

- Man bör införa restriktioner för tyngre trafik och bullersamma flygplantyper samt genom att förbjuda all flygtrafik nattetid. Jag yrkar på att Bromma ska behållas som flygplats. Man kan disponera om fältet en del så att fältet utnyttjas bättre. Eventuellt kan bana 05 - 23 läggas ner för friställande av mark för t ex industrier.

Jesper Hydén i Stockholms Flygskola, säger att hans skola även i fortsättnings ska basera huvuddelen av sina landningsövningar till Skå flygfält. Stockholms Flygskola arrenderar nämligen Skå flyg-

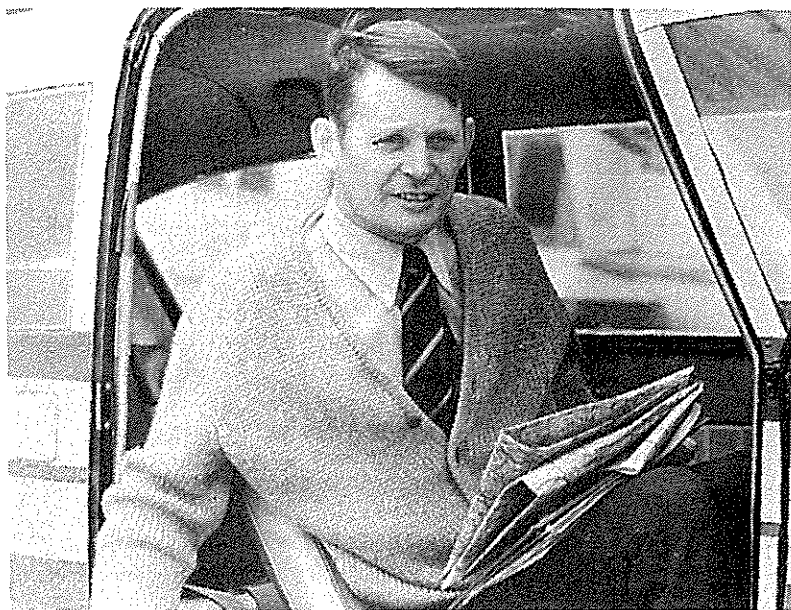
fält på långtidskontrakt. Och Skå är, trots 40.000 landningar varje år, fortfarande en idyll.

I Motorflygskolan sammanfattar Göran Bodås synpunkterna om Brommafrågan så här:

- Bromma bör vara kvar tills ett annat godtagbart flygfält färdigställts. Om man måste välja mellan Skå och Barkarby är Barkarby att föredra. Skå ligger sämre till ur kommunikationssynpunkt och saknar alla faciliteter varför stora investeringar erfordras för att göra flygplatsen användbar.

- Flygskolorna i hela landet upplever för närvarande en kraftig nedgång i elevantalet och en utlokalisering av flygskolan skulle äventyra dess fortbestånd. Personalen drabbas av de avsevärt längre reseavstånden till arbetsplatsen.

- Motiven till nedläggningen är tveksamma, fortsätter han. Om det är bullret man vill komma åt bör det vara tillräckligt att begränsa operationer med speciellt bullersamma typer och att minimera flygverksamheten nattetid. En utlokalisering av allmänflyget påverkar inte bullernivån. Flerparten personer som bor i närheten av Bromma, t ex i Sundbyberg, störs mer av biltrafiken än av flygverksamheten!



- Klubbordsföranden Bengt Ståhl kommenterar: Flygskolecheferna har absolut rätt när de hävdar att skolflyget behöver ha Bromma kvar. Som bas, inte för övningsflygningarnas många landningar och starter.

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

# BROMMA KAN BLI TYST NATTETID!

Flygplatsdirektören för Bromma flygplats, Gunnar Lidbjörk, har varit verksam vid Bromma sedan 1945.

Han tog emot oss en eftermiddag i mitten av november på sitt tjänsterum, från vilket man har en grann utsikt över flygfält och flygplan.

Det planeringsarbete, som påbörjats för att delvis bygga om och förbättra Bromma flygplats, har avbrutits, berättade han. Ingen arbetar längre på projektet, som var kostnadsberäknat till ca 60 milj kr.

Stora svårigheter kommer att uppstå för flygtrafiken i Stockholmsregionen om Bromma avvecklas, innan ett fullgott alternativ är färdigt.

Någon bullermätning och bulleranalys avseende alla sorters flygplan är inte planerad på Bromma. Hälsovårdsförvaltningen har begärt 250 000 kr för att installera två fasta mätplatser, som bara är registrerade och inte kan observera flygplanstyper.

Det kan inte anses rimligt att flygplan tvångsförflyttas till annat fält, om det

innebär en flygteknisk försämring. Men kan man anvisa ett godtagbart alternativ, får flygplansägaren finna sig i det. Bromma är först och främst en trafikflygplats, men något kategoriskt förbud mot småflygplan är inte sannolikt. Den grupp på Luftfartsverket, som nu är sysselsatt med att studera Brommas problem, har gjort ett förslag på åtta punkter med ytterligare störningsreducerande åtgärder, som kan genomföras under 1973.

Bland annat skall endast tillstånd för reguljär luftfart lämnas kl 22-06. Denna trafik, som utgöres av postflyg, har så liten omfattning, att det är möjligt att den senare går att förlägga till Arlanda. Bromma skulle då bli en tyst flygplats 22-06, och endast när Arlanda har olandningsbara förhållanden öppnas för landande under denna tid. Vidare kommer en del särskilt bullersamma flygplanstyper att förbjudas på Bromma, samt inflygningsvägarna till Bromma att läggas på något högre höjd.

Landnings- och parkeringskort till Bromma kommer inte att säljas för längre tid, än de säkert kan gälla.

Även om flygtrafiken avvecklas på Bromma försvinner inte allt flygplansljud från området. Mycket av det flygplansljud stockholmarna hör kommer från trafik till och från Arlanda.

Vad Bromma skall användas till om flygverksamheten avvecklas är fördolt. Några bestämda planer känner vi inte till. - Kanske flygplatsen får ligga några år i väntan på det tysta flyget.

-----

Avslutningsvis gjorde vi en jämförelse mellan de flygplatser vi kände till. Flygbladets medarbetare framhöll att Bromma måste vara en av Europas bästa flygplatser för mindre och medelstort flyg. Bromma har jämfört med övriga nordeuropeiska flygplatser ovanligt bra landningsväder, vilket är av största betydelse. Bland alla andra fördelar kan nämnas närhet till staden med goda kommunikationer. Vädertjänst, matställen, affär, post och flygverkstäder ligger på korta gångavstånd (mycket sällsynt på flygplatser).

Det vore en obotlig skada att fördärva denna förnämliga flygplats. Det har inte svenskt näringsliv råd med.

## BROMMA

### EUROPAÄTTA

Att trafiken på Bromma är intensiv, det vet alla allmänflygare. Men alla kanske inte vet att Bromma finns med på den europeiska tio-i-topp-listan? Så här såg statistiken ut i juli i år: (1971 års siffror)

1. London/Heathrow	273.493
2. Rom	212.014
3. Frankfurt	206.323
4. Paris/orly	191.901
5. Köpenhamn	171.941
6. Amsterdam	147.532
7. Zürich	133.306
8. Stockholm/Bromma	130.670
9. Düsseldorf	120.235
10. München	112.126

Siffrorna gäller "rörelser", alltså starter och landningar. I ett avseende är Bromma Europaetta! Det gäller allmänflygplanens starter och landningar - 1971 57.570.

# HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## ÄN PERSONALEN DÅ?

Ca 1250 människor arbetar vid Bromma flygplats. Personalen är av vitt skilda yrkeskategorier och uppdelad på många olika företag.

Linjeflyg	640 personer	
Allmänflyg		
Sv. flygverkstäderna	250	"
Mindre flygbolag		
Tull och polis	5	"
Luftfartsverkets driftpersonal		
trafikledning	130	"
vädertjänst		
servering		
restaurang	75	"
butik		
Mindre verkstäder		
Flygskolor	100	"
En del mindre företag		
Brandkår	50	"
Bensinbolag		
<b>Summa</b>	<b>1250</b>	<b>personer</b>

1250 människor blir väl inte arbetslösa om Bromma läggs ned, men för många måste det bli fråga om friställning. Särskilt om Bromma avvecklas innan ett nytt likvärdigt flygfält är färdigt att tas i bruk i Stockholmsområdet.

För alla anställda vid Bromma innebär dock regeringens förhastade beslut, att Bromma skall avvecklas senast under 1978, ett osäkerhetstillstånd. För flertalet är risken stor att få sin tillvaro tilltrasslad, vad gäller arbete, ekonomi och bostäder. Och med sådana bekymmer följer rent personliga problem.

Personalen vid Bromma uppfattar regeringsbeslutet som så befängt, att de inte tror på det. Uppfattar det som en politisk fint. Men anser det vara en orimlig metod att först fatta ett principbeslut och därefter tillsätta utredningar för att se hur beslutet skall kunna genomföras. Den riktiga arbetsordningen bör vara den omvända.

Personalen vid Bromma vägrar att ta regeringens hot på allvar. Men det kanske är dumt av den. Den borde kanske protestera så det gungar till i kommunikationsdepartementet över det vårdslösa hanterandet av människor och pengar.

- Inte kan väl makthavarna tro att en bostadsproduktion på Bromma skall lösa sysselsättningsproblemet på längre sikt.

## RÖSTER OM BROMMA

Man har de senaste åren lätt kunnat få uppfattningen att det finns ett assivt missnöje med Bromma flygplats existens. Vi som har varit verkligt intresserade av frågan har dock lika lätt kunnat konstatera att det ständigt varit samma handfull människor som försökt piska fram yttringar av detta missnöje. I verkligheten visar det sig ytterst svårt att i det berörda området hitta människor som medger att de är störda av flygplanen. Det visar sig kanske bästa av att man inte alls är intresserad av frågan och med en axelryckning börjar tala om något annat.

Vi lyssnar på några röster ur den förvirrade liknöjdheten:

Föräldraföreningen vid Bromstens och Sundby skolor har ingivit en skrivelse till hälsovårdsnämnden om vådan av ökat buller i samband med eventuellt införande av reguljärt jetflyg på Bromma. Ordföran-

den Bernt Lundberg i föräldraföreningen framhåller att det beslut om att Linjeflyg skulle få flyga jet, medan det ekonomiskt försvarslösa småflyget fördrivs, inte alls är vad de fältet närboende önskar.

En lärarinna på lågstadiet i Sundby skola (hon vill vara anonym, då hon inte vill bli beskylld för att bedriva politisk verksamhet) förnekar att det är något störande buller trots att det nu är flera jetrörelser varje dag. Hon säger att man kan höra en del plan om fönstren är öppna, men att detta aldrig stör undervisningen på minsta sätt.

Till debatten om fältet har också framförts det klart uttalade önskemålet från 350 villaägare i fältets omedelbara närhet att de vill ha flygplatsen kvar. Från politiskt håll har man underkänt detta inlägg med hänsyn till att en stor del av

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

# FLYGVÄDRET PÅ BROMMA ÄR BÄST!

Nåja, inte precis de gamla grekerna, men i alla fall... Redan i januari 1961 skickade föreståndaren vid Arlanda flygvärdertjänst, L-O Turesson (nu anställd vid Luftfartsverket), in en bunt diagram till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut. I bifogade brev stod "Under år 1960 har vid flygväderlekstjänsten på Arlanda gjorts en jämförande statistik över frekvens av dåligt flygväder på Arlanda och Bromma flygplatser... Av statistiken framgår bl a att antalet fall med dåligt väder varit flera på Arlanda än på Bromma.

ARLANDA			BROMMA		
år	antal observ.	%	år	antal observ.	%
1961	122	1,4	1961	77	0,9
1962	118	1,3	1962	83	1,0
1963	271	3,1	1963	117	1,3
1964	260	3,0	1964	83	1,0
1965	209	2,4	1965	75	0,9
1966	295	3,4	1966	88	1,0
1967	177	2,0	1967	102	1,2
1968	210	2,4	1968	98	1,1
1969	164	1,9	1969	61	0,7
1970	164	1,9	1970	59	0,7

För den som arbetar som flygmeteorolog i Stockholmsregionen är det väl känt, att av de större flygfälten i regionen (Arlanda, Bromma, Tullinge och Barkarby) har Bromma den minsta frekvensen av olandningsbart väder.

Medeltal 2,3% av antalet observationer

Medeltal 1,0% av antalet observationer

Om man är riktigt rolig, kan man säga att vädret är dubbelt så bra på Bromma som på Arlanda.

Låt oss titta på en jämförelse mellan Arlanda och Bromma under en 10-årsperiod 1961-1970 med avseende på antalet observationer av mycket dåligt landningsväder: sikt mindre än 800 m och molnbas mindre än 200 fot. Tabellen grundar sig på en observation i timmen, således 24 observationer per dygn.

Av tabellen framgår klart att Bromma är ett värdefullt alternativ till Arlanda i dimsituationer. Skall Bromma ersättas med ett annat flygfält utanför Stockholm, blir det svårt att hitta en plats med lika bra "flygklimat". Den låga frekvensen av dimma på Bromma kan nämligen till en del tillskrivas närheten till stadens värme.

Mona Lidman

de 350 bor vid sidan av startbanan och alltså inte hör till dem som störs. Man drar sig dock inte för att göra svart till vitt genom att påstå att Mariehäll, som ligger på andra sidan av banan fast längre ifrån, är djupt förslummat på grund av bullret från fältet.

Stig Eriksson på Erik Tegels väg i Bromsten säger:

- Jag bodde tidigare i flera år i Mariehäll. Jag hörde aldrig några flygplan.

Sven Göran Olhede i Bromsten uttrycker något liknande (han har också bott i Mariehäll).

Villaägare som bor under glidbanan till bana 12 (planen passerar på ca 200 meters höjd):

De största planen stör bara någon gång när man sitter ute i trädgården".

Villaägare som saknar TV-antenn (har en bit järntråd instucken i TV-mottagaren) klagar över att hans TV2-bild störs av planen. "Det är tur att man inte flyger med

jetplan för de är värst." Att jetplan redan nu så gott som dagligen flyger in till Bromma har han inte märkt.

Dam i Kristineberg avbryter sig i telefonsamtalet: "Hörde du flygmaskinen? Usch, vad det bullrar." Sagda dam bodde till för några år sedan i villa i Sundby men då besvärades hon aldrig av flygplanen.

Fru Ebba Gustavsson på Rösvägen 4 i Flysta hoppas att flyget skall vara kvar om man slipper de stora jetplanen. Hon framhåller med eftertryck att hon inte på något sätt är störd av flygets nuvarande omfattning. "Och småplanen är ju närmast hemtrevliga."

Hur kan de ansvariga säga att de stöder sig på en massiv opinion? Det verkar vara en ren lögn.

• De tio sakkunniga i Brommautredningen är följande: generaldirektör S.E.Olhede, direktör B.Björnström, länsrådet Gösta Falk, landstingsråden G. Hjerne och S.Johansson, riksdagsledamoten R.Jonsson, borgarrådet T.Sundström, översten W.Wagner, departementet rådet K-O Wennerhorn och generaldirektör H.Winberg.

## HUR SKA DET BLI MED BROMMA?

## EFTERTANKE

Allmänflygets utöware i det här landet tillhör tydligen med få undantag verkligen det tama folket. Snällt och utan nämnvärda protester accepterar vi oproportionerligt stigande avgifter, nya restriktioner m m och nu som kronan på verket - bortmotandet från flygplatser. - Eller gör vi inte det längre?

Bromma utgör väl för närvarande ett allmänflygets centrum, det ligger i landets ekonomiska och industriella centrum, inom bekvämt räckhåll för ett stort befolkningsunderlag. Det kan erbjuda de tekniska hjälpmedel som det välinstrumenterade allmänflyget behöver, samt den närhet till allmänna kommunikationer som också är ett måste - kort sagt, här finns allt. Fältet är också tillräckligt stort för, att utan svårighet, kunna hysa det aktuella flygplansbeståndet (trots att vissa delar är upplåtna för andra ändamål).

I kommunikationsdepartementets anvisningar till LFV för utflyttningen från Bromma, finner man att allmänflyget blivit en bricka utan egen talan i ett elakt politiskt spel - i ett försök att rättfärdiga Linjeflygs jet-tillstånd, samt att få slut på miljöaktivisternas högljudda klagan genom att lova att slänga ut en del av allmänflyget från Bromma.

Det som gör det hela så fullständigt orimligt och som istället får dessa anvisningar att framstå som ett grovt svek mot befolkningen i området, är det faktum att de saknar all teknisk grund. Ingen ansvarig, sakkunnig skulle våga ta på sitt samvete och påstå, att störningsgraden runt Bromma för närvarande skulle minska nämnvärt genom de föreslagna åtgärderna, som i samtliga alternativ huvudsakligen berör de lätta enmotoriga flygplanen. Oavsett om man hänvisar till Naturvårdsver-

kets omgivningshygieniska sektionens nyligen publicerade rapport om flygbuller, eller allt det som skrivits om kritiska bullergränser, finner man ingenstans underlag för bedömning av så låga nivåer som det här rör sig om. (Se sid 10-11 om bullermätning!)

Då Bromma flygplats är stor till ytan faller alltså största delen av den aktuella "bullermattan" inom fältområdet, och om det inte gör det beror detta till stor del på de lokala höjdrestraktioner som gäller VFR-trafiken.

Eftersom vi hela tiden drabbas av höjda avgifter i alla sammanhang, måste vi vara en faktor att räkna med (i pengar), varför vi även borde kunna kräva att våra synpunkter och önskemål tas i beaktande. Det är skrämmande att behöva konstatera att LFV, helt i enlighet med sina direktiv, inte har något ansvar för anläggandet av fält för allmänflyget - men heller intet emot att kassera in avgifter från detta. Men vem bär då detta ansvar? Det är en principfråga av yttersta betydelse - då konsekvensen kan bli att Bromma stänges för allmänflyget, utan att frågan om vem som skall betala för en alternativ lösning är klarlagd.

Det är dock glädjande att kunna konstatera att LFV gör ett mycket grundligt utredningsarbete, fram till fullt fungerande alternativlösningar, varför det måste vara ett oerhört rimligt krav från allmänflygets sida att man nu från ansvarigt politiskt håll verkligen använder sig av denna sakliga utredning och att man fastställer vem som skall ansvara för att de ekonomiska konsekvenserna av ett sådant eventuellt utflyttningsbeslut verkligen tas.

## Klubbnyhet

Årets klubbmästerskap i flygning har avverkats under hösten i form av en serie landningstävlingar. Av resultatet från de tre tävlingsdagarna räknades de två bästa.

Segrare och klubbmästare blev Tage Bäck, som var mästare även förra året.

Tyvärn får inte hela prislistan plats. De tio bästa resultat ses här intill. Ni kan också se vilka delresultat som räknats för deltagarna.

Namn	dag I	dag II	dag III	summa
T.Bäck	57		2	59
I.Arnbacke		75	94	169
H.Lidman		104	88	192
K.Westberg	79	139		215
S.O.Söderlund		124	130	254
O.Sandström	124		133	257
J.Fürstenbach	140	136		276
H.Adolfsson	198		133	331
S.Andersson	150	200		350
B.Linevik		160	210	370

## Flygbladet

Medlemstidning för Stockholms Flygklubb  
 Klubbens adress:  
 Bromma Flygplats  
 161 69 BROMMA Telefon 08/28 32 46

Detta nr av Flygbladet har utarbetats av en redaktionskommitté med Mona och Henry Lidman, Hans Adolfsson, Lars Osterman, Bengt och Ulla Ståhl, Jan Wirén samt Stig Yngve (redigering, layout och tryck).