

## Nr 59

Av herrar **Wiklund** i Stockholm och **Rimmerfors**, om utredning angående lokalflygplats för Stockholm.

Bullerproblemet vid Bromma flygplats har på senare år tilldragit sig ökad uppmärksamhet, vilket bl. a. sammanhänger med den allmänna diskussionen angående miljövårdsfrågor. Det är självfallet framför allt personer boende i flygplatsens omedelbara omgivning som berörs av flygbullret.

En ytterligare orsak till frågans aktualisering är självfallet utbyte av de äldre propellermotorflygplanen mot jetflygplan. En mera allmän övergång till den sistnämnda flygplanstypen anses nödvändig även för inrikesflyget för att nyttiggöra flygteknikens framsteg — bl. a. ökad snabbhet — även för denna del av flygtrafiken. På grund av flygbullret har det dock varit ofrånkomligt att redan nu införa restriktioner för användningen av jetflygplan vid Bromma flygplats. Bullret från jetplan är av annan typ än från propellerplanen men dock så störande att en obegränsad trafik inte kunnat tillåtas, i varje fall inte nattetid.

Viss ny typ av jetflygplan avses nu skola efter hand insättas i inrikesflyget. Vissa flygtekniskt sakkunniga bedömare anser att denna flygplanstyp åstadkommer ett intensivare buller än tidigare använda typer men att detta buller dock är av kortare varaktighet genom att planen snabbare kan stiga till den lämpliga flyghöjd där störningarna på marken är obetydliga eller inga. Frågan om medgivande att använda denna plantyp för lokaltrafiken på Bromma är dock föremål för utredning efter omfattande praktiska prov vid denna flygplats, vilkas resultat f. n. sammanställs och bearbetas.

Alldeles bortsett från frågan om det tolerabla flygbullret vid Bromma flygplats innebär flygplatsens belägenhet mitt inne i Stockholms västra stadsdelar med omfattande bostadsområden ett faromoment vid flygplanens landning och start, som uppenbarligen måste anses större än t. ex. vid Arlanda flygplats. Kanske ett sådant omdöme med nuvarande stränga säkerhetsbestämmelser dock främst kan motiveras psykologiskt, d. v. s. med hänvisning till den känsla av osäkerhet som överflygning på låg höjd av många flygplan dock trots allt skapar hos befolkningen boende i den omedelbara närheten av Bromma flygplats. En sådan låt vara subjektiv känsla är dock också en realitet, som inte kan nonchaleras i ett rationellt övervägande av denna fråga. Det bör i sammanhanget erinras om att Stockholms stads utbyggnad med nya bostadsområden i synnerhet försiggår västerut och att Bromma flygplats snart nog kommer att vara fullständigt omgiven av mycket vidsträckta områden innehållande främst bostäder.

Den utveckling som här sist åberopats ställer frågan om det i längden kan vara möjligt att över huvud taget tillåta en flygplats med Bromma flygplats' belägenhet annat än om så stränga restriktioner till förhindrande av flygbuller och säkerhetsrisker tillämpas, att dessa restriktioner utesluter utnyttjande av de verkliga framsteg inom inrikesflyget som modern teknik skapat och som av allmänna kommunikationsskäl också är önskvärda. Frågan om anordnande av annan lokalflygplats för huvudstaden aktualiseras därmed. Denna fråga är självfallet komplicerad och torde knappast kunna lösas annat än efter ingående överväganden av de många aspekter, som denna inrymmer. Bland alternativ har självfallet nämnts ett överförande till Arlanda även av lokaltrafiken, sedan snabbare kommunikation mellan Arlanda och staden än f. n. ordnats. Vidare har en överflyttning av lokalflygtrafiken till flygplatsen i Tullinge livligt diskuterats, då behov av denna plats för det militära flyget upphör.

Med stöd av vad sålunda anförts får vi härmed anhålla,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer, att frågan om annan lokalflygplats än Bromma flygplats för huvudstaden måtte göras till föremål för förutsättningslös utredning.

Stockholm den 12 januari 1968

*Daniel Wiklund (fp)*  
i Stockholm

*Einar Rimmerfors (fp)*

---