

Stockholm 8 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Detta är en beskrivning av flygsportens prioriteringar i Stockholms län. Svar ges på de konkreta frågeställningar vi fått från Stockholmsidrotten och projektsamarbetet med landstinget och länets kommuner som leds av Torbjörn Neiman, som uppföljning av mötet i Stockholm 15 december.

Inledningen är generell för flygsportens grenidrotter. Därtill fogar vi en beskrivning av läget för varje grenidrott, med en inventering av befintliga anläggningar och deras status, samt behov och konkreta förslag på nya anläggningar.

- Tekniska förutsättningar (sammanfattning)

I november 2012 besvarade Stockholms Flygsportförbund en enkät från Stockholmsidrotten som en del av en kartläggning av regionala idrottsanläggningar i länet och behovet av nya sådana. I enkätsvaret betonades att de flesta av flygsportens anläggningar har karaktären av regional anläggning. Det gäller fortfarande, och mycket av övrigt innehåll i enkätsvaret gäller också fortfarande.

Den traditionella bilden av en flygsportanläggning är ett flygfält. På ett konventionellt flygfält kan de flesta flygsportgrenar samverka kring anläggningen och ha den som bas för sin verksamhet. Det finns flera bra anläggningar runt om i landet där flera olika grenar finns närvarande. Gemensamt för flygsportgrenarna är ett behov av ytor för att starta och landa, av trygga lokaler för förvaring och underhåll av utrustning, och inte minst: av luftrum för själva utövandet.

För motorflyg krävs en bana på 800 meter som kan vara av gräs eller hårdgjord.

För segelflyg med konventionell start med bogserflygplan räcker kortare bana. Vid vinschstart av segelflyg, krävs en bana på 1 500 meter.

För vinschstart av skärmflyg och hängflyg krävs en bana på 1 000 meter.

Banorna för vinschstart är till för att dra ut vinschlinorna på, vilket sker med ett mindre fordon eller en mekanisk anordning, och behöver alltså inte bredd som ett flygfält.

För skärm- och hängflyg är det också vanligt att man flyger på kullar och berg. Det finns ett behov av utbildnings- och träningsbackar i olika vindriktningar. Till sådana platser söker sig också segelmodellflyg. Granholmstoppen som delvis byggts med stöd av Idrottslyftet är ett exempel på en sådan anläggning.

För modellflyg kan en typisk anläggning se ut som ett flygfält i miniatyr, med både hårdgjorda banor och gräsytor av golf-green-standard.

För ballongflyg är det viktigt att ha tillgång till öppna ytor för start och landning.

- Antal utövare och sammansättning

Antal utövare

Sammanlagt knappt 3 000 registrerade utövare finns i flygsportens föreningar i Stockholms län. Modellflyg är störst, konstflyg minst.

Hur många är barn och ungdomar, kvinnor

Utövandet inom flygsport är helt integrerat. Vi har alltid levt enligt "kvadrat" snarare än "triangel". All lek, träning och tävling sker tillsammans, åldrar och kön. Endast rekorden och tävlingstabellerna är i vissa fall uppdelade på kön. Om man väl blir biten av flygsport så är risken stor att det blir på livstid.

Flera av flygsportgrenarna har därför många äldre utövare. Totalt i länet är 2/3 av de aktiva äldre än 40 år och endast några hundra i LOK-ålder. Det finns uppenbara faktorer som försvårar rekrytering av yngre, bl.a. att Transportstyrelsens regler inte tillåter personer under 15 års ålder att påbörja en flygutbildning. Endast modellflyg är öppet för utövare som är barn. Flygsport ligger på för en förändring, och inom skärmflyg har man skrivit om regelverket för att 13-åringar ska kunna gå en flygkurs. Det beslutet har dock inte formellt godkänts av Transportstyrelsen ännu.

Det finns också en manlig dominans vad gäller aktiva utövare. Endast 10 procent av de aktiva är kvinnor. I kontrast till detta förhållande är faktiskt en majoritet av de som deltar i prova på-arrangemang kvinnor. Det finns alltså ett intresse för flygsport bland kvinnor, men tydligen en hög tröskel för att bli aktiv utövare. Om det här är en kulturfråga, eller om kanske klubbar och förbund är dåliga på att ta hand om kvinnor, är en pågående diskurs inom flygsport.

Man kan inte komma ifrån att ett starkt vägande skäl till flygsportens sneda rekrytering i Stockholm är bristen på anläggningar. Ett exempel är segelflyget. Närmaste anläggning finns nordost om Enköping, långt ifrån någon form av lokaltrafik. Långa bilresor är enda sättet att ta sig till Stockholms Segelflygklubbs nybörjarkurser, vilket inte underlättar rekryteringen av ungdomar. En övningsanläggning i Stockholms län närmare befolkningstäta områden står högt på segelflygets önskelista. Fallskärmshoppningen har klarat utmaningen bättre och har cirka 20 procent kvinnor trots "utlokaliseringen" till Tierp. Den nyligen öppnade vindtunneln i Bromma är ett litet fall framåt för fallskärmshopparna, som beräknar att man tappat 25 000 hopp om året sedan den sista hoppanläggningen i länet (Tullinge) stängdes.

Sociala faktorer

Flygsport och dess anläggningar har en stor attraktionskraft på unga som gamla, män som kvinnor. Flygdagar med uppvisning och prova på-flygning lockar lätt många tusen besökare. Bra exempel är de evenemang som anordnades på Barkarby flygfält var för sig av Barkarby Flygklubb och Stockholms Radioflygklubb. Den senare klubbens "Skaladagar" var en återkommande flygfest som lockade tusentals besökare från hela regionen.

De anläggningar där en kontinuerlig verksamhet är möjlig och investeringar kan göras får ofta en stor social betydelse, och utvecklas till samlingsplatser för familjer och intresserade. Barn och ungdomar kan följa i luften som prova på-elever även om de själva ännu inte får ta egna flygcertifikat. Många övernattar och campar, det utvecklas caféverksamhet. Året runt, även när det inte går att flyga, blir flygfälten fritidsgårdar för både ungdomar som gamla flygveteraner. Man kan jämföra med en välskött golfklubb. Det finns många fina exempel på detta runtom i landet.

Annan samhällsnytta

Frivilliga Flygkåren (FFK) ingår i det svenska totalförsvaret och utför uppdrag för såväl Försvarmakten som det civila samhället. FFK är en del av den svenska krisberedskapen och fungerar som ett komplement till samhällets övriga resurser. Verksamheten bedrivs med tillstånd av Transportstyrelsen utan vinstsyfte och på

ideell grund av cirka 2 500 medlemmar över hela Sverige.

FFK opererar med enmotoriga flygplan med besättning bestående av pilot och spanare. Flygplanen ägs i allmänhet av flygklubbar eller privatpersoner. I stockholmsområdet har Tullinge, Barkarby och Bromma tidigare utgjort viktiga baser för FFK, platser som nu alla är stängda för allmänflyg. De flygplan som nu används finns spridda runt om i Mälardalsområdet, så långt bort som Västerås. Det är resurskrävande och kan vid akut behov innebära att insatsen inte kan göras i tid. En försvunnen person går kanske inte längre att hitta vid liv, eller att en aktuell situation som Försvarsmakten vill få belyst är överspelas.

Det är också svårare att rekrytera och engagera nya piloter till den frivilliga verksamheten då flygningen ofta måste börja med en tio mil lång bilresa. FFK i Stockholms län har, sedan över 10 år tillbaka, dessutom en mycket aktiv ungdomsverksamhet som dock är svårare att bedriva effektivt i avsaknad av flygplats i Stockholms närhet.

Det blir allt vanligare att modellflygare hjälper till med spaning efter försvunna personer med drönare. Även skärmflygare med motor har vid flera tillfällen hjälpt Missing people med sök efter försvunna.

Flygsport är en viktig rekryteringsbas för personal till Flygvapnet. Det är ingen tillfällighet att Försvarsmakten sponsar flygsporternas ungdomsläger, och att hela segelflyget från början drevs av försvarsmakten.

- Miljöfaktorer

Flygsportens miljöpåverkan består dels i förbrukning av bränslen, till flygfarkoster och andra maskiner och för resor till och från anläggningar som inte kan nås med lokaltrafiken. Dessutom har en del flygfarkoster motorer och rörliga delar som hörs från luften och som kan upplevas som störande. Det finns också flygsporter som inte har motorer och som i övrigt är i det närmaste helt tysta – ett extremt exempel är modellflygets WC3 där segelflygplan slungas upp i termikblåsor när de släpper från marken.

Miljömedvetandet och miljöarbetet är omfattande inom landets flygklubbar. Många klubbar har tilldelats certifiering och diplom av olika slag. Man försöker t.ex. minska resandet genom lokaltrafikresande, samåkning och en strävan efter centralt belägna anläggningar. Man är omsorgsfull i sin materialanvändning och har en konsekvent återvinningspolicy. Flera klubbar klimatkompenserar.

En positiv miljöpåverkan är att ett flygfält blir ofta en lite speciell biotop med en blandning av välskötta gräsmattor och ostörd naturmark där djur och växter kan etablera sig.

Ljudet från flygplan i luften kan bli en stötesten vid en etablering av ett sportflygfält. Moderna flygplan låter dock allt mindre, och en snabb utveckling pågår dessutom där förbränningsmotorer byts ut mot elmotorer. Utvecklingen har letts av modellflyget, men kommer nu även inom motorflyget.

Det kan vara värt att uppehålla sig en stund vid bullerfrågan, för i realiteten upplevs sällan ljudet från ett sportflygfält som allmänt störande. Två tankeställare från Stockholm:

När diskussionen gick het om sportflygfältets vara eller icke vara på den tidigare flygflottiljen F18 i Tullinge, var klagomålen i kommunens logg så få att VD för det statliga bolaget Vasallen, som hade till uppgift att tömma fastigheten på hyresgäster,

såg sig tvingad att själv tillsammans med sin hustru fabricera klagomål om störande buller.

I den lilla byn Hägerstalund som ligger alldeles intill det tidigare sportflygfältet på en annan nedlagd flottalj, F8 i Barkarby, konstaterar man att ljudmiljön har försämrats sedan buskörning med trimmande motorcyklar tagit över området när flygplanen tvingades bort. I ett läge med två motorvägar och en större motorled på bara halvannan kilometers avstånd, samt inflygning till två storflygplatser strax ovanför huvudet, upplevdes flygklubbens maskiner som närmast hemtrevliga.

Bilaga

Separata redogörelser för de åtta flygsportgrenarna utom fallskärm som idag helt saknar verksamhet i Stockholms län:

- Motorflyg och Konstflyg
- Modellflyg
- Segelflyg
- Ballong
- Skärmflyg och Hängflyg (med två bilagor)

Stockholm 7 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Avser grenidrotterna Motorflyg och Konstflyg

- Tekniska förutsättningar:

Måttangivelser inklusive inflygningszoner, säkerhetsavstånd

Det finns väl utformade standardvärden för avstånd och zoner som bygger på olika bullerklasser.

Banlängder, banunderlag, hur ska banorna byggas?

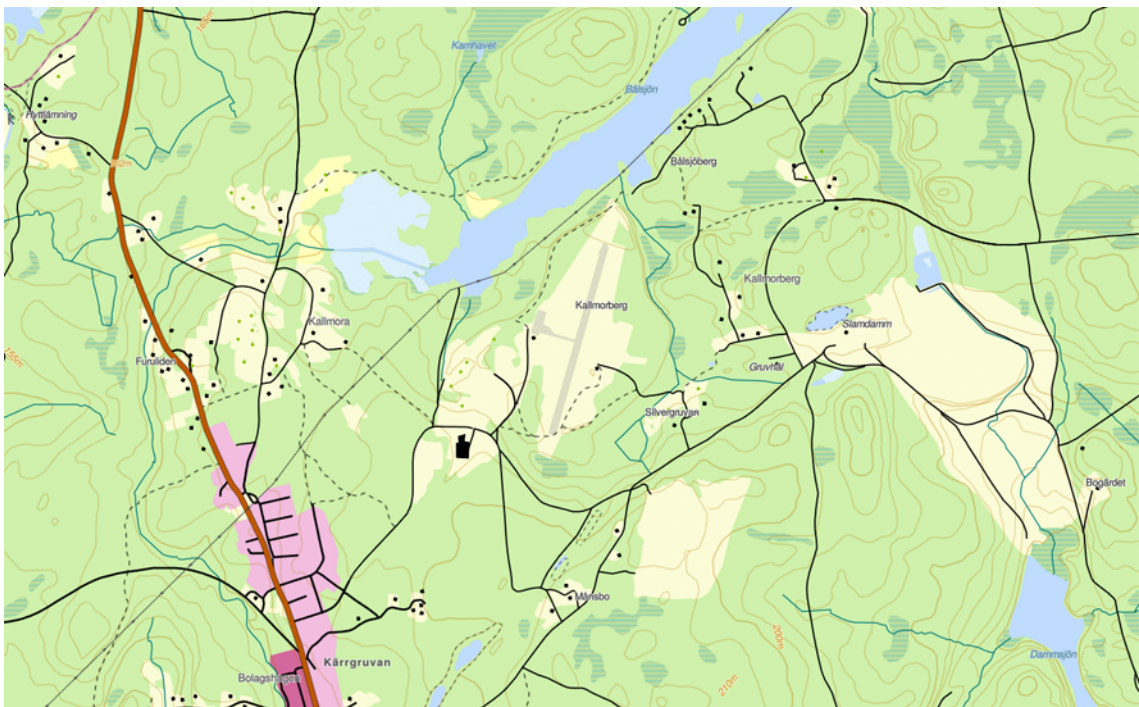
Vad som behövs i Stockholm är ett flygfält med hårdgjord bana på 800 meter, bredd 23–30 meter. Taxibanor bredd 15 meter. Bärighet BK3. Flygteknisk referenskod 2C för bana med 30 meters bredd. Banans lutning max 3 procent.

Storlek på anläggningsområdet, krav på avstånd till bebyggelse

Plats för klubblokal, maskinhall för arbetsfordon, hangarer. El och va.
Läs mer under Behov, förslag till ny anläggning nedan.

Andra tekniska viktiga fakta. Helt enkelt: Vad krävs för att göra en enkel men fungerande anläggning?

Ett bra exempel på lokalisering av en väl fungerande föreningsbyggd och föreningsdriven anläggning är Norbergs flygfält där både motorflyg och modellflyg håller till. Kartan nedan visar hur anläggningen är belägen.



- Antal utövare och sammansättning

Hur många utövare finns i Stockholms län?

1 300 certifikatinnehavare förby i länet. Till detta kommer flygintresserade personer som deltar i verksamheten utan att flyga själva. Dessa är beräknad till lika många.

Ett nytt sportflygfält i Stockholm skulle kunna bli attraktivt för fler grenar än motorflyg. T. ex. behöver segelflyg en anläggning närmare Stockholm för att kunna locka fler ungdomar till träningsflygning utanför termiksäsongen.

- Miljöfaktorer

Vilken miljöpåverkan har de prioriterade idrottsgrenarna? Både positiva och negativa.

Fritidsflygandet ger mycket begränsad miljöpåverkan. Bränsleanvändningen för flygning är liten, troligen mindre än användningen för resor till flygfältet. Att fritidsflyget i länet skingrats till små flygfält som i många fall ligger utanför länets gränser har medfört längre resor som inte kan ske på något annat sätt än med bil. Flyget i Stockholm var avgörande för godkännande av oblyad flygbensin genom utprovning under en ettårig provperiod. F.n. pågår konstruktion och utprovning av eldrivet flygplan.

Upprättande av flygplatsen ger sällsynta växter och djur möjlighet att etablera sig inom detta relativt ostörda område.

Hur arbetar idrotterna med miljöfrågor?

Allmänflygplatserna i Tullinge och Barkarby arbetade aktivt med miljöfrågor och Barkarby nådde efter tre års arbete Järfällas miljödiplom Guld.

- Inventering

Det enda sportflygfältet i länet med belagd bana finns idag i Norrtälje, men där har man problem med marksättningar och det är en lång resa från länets centrala delar. De tidigare anläggningarna i Tullinge och Barkarby-Hägerstalund är stängda. Det finns ett par sportflygfält med gräsbanor, bl.a. i Ekerö och Kungsängen, och utanför länsgränsen i Gnesta. På Skå-Edeby i Ekerö skulle rent tekniskt en utvidgning med en belagd startbana vara möjlig, men både den lokala klubben och kommunen har varit negativa till detta. Kungsängen-Frölunda är endast till för mindre s.k. ultralätta flygplan. Vängsö i Gnesta har blivit ny hemvist för flera av motorflygarna från de stängda flygfälten, särskilt de som bor i länets södra del. Där finns också en omfattande segelflygverksamhet.

Gräsfält har problemet att banorna kan få problem med bärighet under delar av året.

De flesta aktiva konstflygare i länet håller till på Skå-Edeby med tillgång till användbart luftrum för träning norrut.

- Behov, förslag till ny anläggning

Ett sportflygfält med belagd bana behövs verkligen i Stockholms län, det är de flesta överens om. Frågan har haft hög prioritet inom Kommunförbundet Stockholms län, men flera utredare har misslyckats att nå en lösning. Ett skäl var att specifikationerna sattes med alldeles för höga ambitioner. Det var snarare en större allmänflygplats man sökte plats för, typ ett nytt läge för allmänflyget på Bromma, snarare än ett mindre sportflygfält med begränsad påverkan av omgivningen. Ett annat misstag var att

fokusera på topografi och först i nästa läge titta på omgivningarna med avseende på störningar, markägarförhållanden etc.

En omfattande inventering av möjliga flygplatslägen har gjorts av den tidigare flygklubben på Barkarby. Det finns ett antal föreslagna realistiska lägen på kartan, främst i norra länet i kommunerna Upplands Bro, Upplands Väsby och Vallentuna. Förslagen är väl genomarbetade med avseende på logistik, topografi samt in- och utflygningssvågar med bullerkartor. I några fall är det nära till krossanläggningar vilket reducerar kostnaderna för byggnation. Det största hindret mot att realisera något av förslagen har varit motstånd från markägare. Det finns tyvärr ett slentrianmässigt motstånd mot sportflygfält som beror på en felaktig bild av vad det innebär i form av miljöpåverkan.

En kalkyl över kostnaderna att bygga ett helt nytt sportflygfält i ett av de föreslagna lägena i Upplands Bro, har gjorts, och ser ut så här:

Dimensioner: 1 000 x 30 meter. Referenskod 2C. Bärighet BK3

Krossmaterial,	16 800 ton	1 344 000 kr
Geotextil	35 000 kvm	245 000 kr
Geonät	35 000 kvm	700 000 kr
Asfaltbeläggning	35 000 kvm	5 600 000 kr
Linjemålning		15 000 kr
Totalt material		7 904 000 kr
Arbete + maskinhyra (baserat på detaljkalkyl)		16 660 000 kr
Total kostnad		24 564 000 kr

Överbyggnad (0,4 meter) baseras på krossning av berg på plats. Asfaltverk samt bergtag med kross finns angränsande till tänkt plats.

Detta avser endast landningsbana. Taxibana, uppställningsplatser och anläggningar i övrigt ingår ej. Taxibana kan utföras som rak anslutning vid banans mitt alt. parallellt med landningsbanan och anslutning i banändar (effektivast trafikavveckling). Kostnaden för taxibanan är då halva kostnaden för landningsbanan, cirka 8 300 000 kr.

För färdigt fält tillkommer:

Banbelysning baserat på egentillverkat LED-system (lågintensivt)
 Tankanläggning med invallning (tankar utan kostnad från bensinbolag)
 Klubblokal med konferensrum (barack).
 Vatten och avlopp
 Tillfartsvägar och p-platser
 Elförsörjning till området (i samarbete med elleverantör)

Efter anläggning av landningsbana beräknas arbete på ideell basis vara grund för fortsatt anläggning utöver taxibana.

Grundfinansiering behöver då vara

Inköp av mark, i detta fall	14 000 000 kr
Landningsbana	24 564 000 kr
Taxibana	8 300 000 kr
Totalt:	46 864 000 kr

Stockholm 7 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Avser grenidrotten Modellflyg

- Tekniska förutsättningar:

Måttangivelser, banlängder, säkerhetsavstånd

Ett modellflygfält kan se ut på många sätt. Från en enkel gräsmatta, till en avancerad anläggning med hårdgjorda startbanor som ser ut som ett riktigt flygfält i miniatyr. Det beror lite på vilka typer av maskiner som flygs. Det finns modellflyggrenar med alltifrån gummimotordrivna mikroflygplan som flygs inomhus, segelflygplan som man slungar upp i termikblåsor likt en boomerang, till skalamodeller av stridsflygplan med riktiga jetmotorer som går i 250 km/h eller mer.

Storlek på anläggningsområdet, krav på avstånd till bebyggelse

Plats för klubblokal, trygghetsavstånd för maskiner, gräsklippare etc.

Två exempel på ett enkelt modellflygfält visas nedan, det är först Sigtuna Modellflygklubbs anläggning norr om Sigtuna. En enkel hårdgjord bana på 80 meter plus gräsbanor i två riktningar för de långsammare maskinerna.



Nedan visas Södertälje Modellflygklubbs anläggning i Nykvarn. När satellitbilden togs var verksamheten i full gång, man ser ett startande flygplan till vänster (bilden vriden 90° motsols).



Och till sist Väsby Modellflygares fält, en fin anläggning som funnits i 40 år och som ett tag såg ut att förstöras av ett vägbygge, men som nu verkar kunna fortsätta verksamheten.



För modellflygare som flyger micromodeller är tillgången till hallar viktig.

- Antal utövare och sammansättning

Modellflygare är en extremt heterogen grupp, alltifrån skolbarn till pensionerade teknikvirtuoser. Modellflyg är den flygsportgren som rapporterar mest LOK-stöd. Utvecklingen har sänkt priserna enormt på enklare radiostyrda modellflygplan och drönare, och rekryteringsmöjligheterna ser goda ut.

- Miljöfaktorer

Vilken miljöpåverkan har modellflyg?

Näst intill ingen miljöpåverkan. Flygplanen drivs med el eller förnybara bränslen. De kraftigaste maskinerna låter lite, men de bullermätningar som gjorts vid ovanliga fall av klagomål har inte kunnat registrera något mätbart buller. Även ljudet från de större modellflygplanen dränks för det mesta av omgivande ljudkällor som trafikbrus, gräsklippare, trafikflyg etc.

Det kan dock vara klokt att lägga ett modellflygfält åtminstone någon kilometer från bostadsbebyggelse, för att reducera risken för upplevda störningar. Samtidigt finns det en poäng med att modellflyganläggningar ligger nära bostadsområden. Modellflyg har liksom annan flygsport en enorm attraktionskraft hos ungdomar och övrig allmänhet, och exponering nära platser där människor rör sig är ofta den bästa rekryteringen.

- Inventering

Det finns ett antal fina anläggningar i länet, men det uppstår hela tiden hot av olika slag. Det kan vara nya bostadsområden som anses oförenliga med modellflygverksamhet, vägbyggen rakt över anläggningen, eller nya krav på luftrumsseparation som saknar vetenskaplig evidens.

Väsby Modellflygares fält nämns ovan, det var hotat men kan nu fortsätta verksamheten. Sigtuna är åter igång efter att markägaren återtagit sin policy att inte arrendera ut mark. Södertäljes fält i Nykvarn ligger bra till i södra änden av länet.

På Barkarby tvingades klubben flytta från sin fina anläggning väster om det gamla flygfältet och lever nu på lånad tid på det område som kommer att bli arbetsområde för tunnelbanebygget.

På Tullinge är situationen något tryggare. Den mark klubben använder ska inte exploateras, och markägaren PEAB ser t.v. positivt på verksamheten.

Mälaröarnas Modellflygklubb har en väl etablerad anläggning vid Skå-Edeby flygfält. Även Vallentuna MFK har sin anläggning intill ett flygfält, det i Vallentuna som är bas för en av landets veteran-DC3:or.

- Behov, förslag till ny anläggning

Om befintliga anläggningar kan garanteras får fortsätta verksamheten, och i de fall de lever "i packsäck" kunna etablera sig i nuvarande läge, så kan det räcka för att täcka nuvarande behov och trygga återväxten av aktiva.

Stockholm 7 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Avser grenidrotten Segelflyg

Någon segelflygverksamhet förekommer idag ej i Stockholms län. Segelflygfältet i Skarpnäck lades ned 1980 eftersom marken beslutades omvandlas till en ny stadsdel. Dessutom började luftrummet över Stockholm bli för trångt för annat än ren utbildningsflygning. Stockholms stad bidrog till att hitta mark som segelflygklubben arrenderar i Enköping-Långtora. En fin verksamhet bedrivs där, även med många ungdomar engagerade. Flera svenska rekord har slagits, man har arrangerat SM, och det har flugits sträcka med start och landning på Långtora på ofattbara 100 mil.

Det blir dock mer påtagligt att det är svårt att upprätthålla ungdomsverksamhet under vinterhalvåret. Det är långt till flygfältet från Stockholm. Det har också blivit allt svårare att rekrytera funktionärer som underhåller flygplanen under vinterhalvåret, eftersom resorna till Långtora gör uppdragen till tidstjuvar.

På Stockholms Segelflygklubbs prioriteringslista finns tre saker:

- Tillgång till ett flygfält närmare Stockholm för att kunna grundutbilda i start och landning under vinterhalvåret då det inte är någon termik och sträckflygning därmed inte är möjlig. En sådan anläggning skulle kunna samordnas med det sportflygfält som motorflyget försöker skapa. Det finns också lägen, som inte utretts närmare, där segelflyget med rimliga investeringar skulle kunna starta med vinsch, och därmed helt eliminera buller från bogserflygplanen. Ett sådant läge som nämnts är gamla Tullinge flygfält där inga fler bostäder kommer att byggas under överskådlig tid. Ett annat är toppen på deponin i Gladö Kvarn.
- Lokaler för utbildning och materialunderhåll närmare Stockholm efterfrågas. Man ska inte underskatta den tid flygsportare tillbringar på marken – i realiteten mer än 95 procent av all tid som ägnas åt idrotten.
- Hjälp med markförvärv vid Långtora för att skapa tillräckligt långa stråk för att kunna starta med vinschbogsering som alternativ till bogserflygplan. Det kan bidra till att helt eliminera buller från verksamheten.

Stockholm 8 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Avser grenidrotten Ballong

Ballongsporten var under många stor i Stockholms-området. Tyvärr har reglerna för flygning i Brommas flygplats kontrollzon (CTR) ändrats mycket. Numera kan privatflygare bara flyga i Stockholm när Bromma är stängt. När Bromma är öppet är bara kommersiella ballonger tillåtna, bolaget ska ha ett speciellt tillstånd och piloterna ska vara kommersiella ballongpiloter med behörighet för att flyga i Stockholm.

Bromma är bara stängt lördagskvällar och söndagsförmiddagar vilket gör att det inte finns mycket möjlighet till flygning. Flygning får därför ske utanför Stockholm, företrädesvis i Enköpings-området.

Ballongflygning sker vanligtvis från allmän mark till allmän mark eller privat mark. En startplats är vanligen en park, idrottsplats eller öppen plats.

En flygning med typiska vindförhållanden sker t.ex. från Botkyrka till Gärdet. En typisk flygning med sjöbris kan vara från Gärdet till t ex Barkarby eller Järvafältet.

I och med att Stockholm har förtätats har många platser förvunnit som tidigare utnyttjades för spontanidrott, brännboll, fotboll. Dessa var perfekta som startplatser.

Startplatser som finns kvar är t.ex.:

- Stora Skuggan (Kungl. Djurgårdsförvaltningen)
- Gärdet (Kungl. Djurgårdsförvaltningen)
- Djurgården (Kungl. Djurgårdsförvaltningen)
- Nacka (Nacka kommun)
- Lidingö Golfklubb
- Kärrtorp (Stockholms stad)
- Huddinge
- Västberga
- Sättra båtvarv
- Grimsta
- Bällstafältet

Tidigare hade många ballongpiloter tillgång till Bromma flygplats, ingången vid Lintaverken. Där fanns hangarer och containrar vilket möjliggjorde utbildning och materielunderhåll.

Ballongflygets prioritering:

- Att hålla befintliga start- och landingsplatser fortsatt tillgängliga.

- Lokaler för utbildning och materielunderhåll närmare Stockholm efterfrågas. Man ska inte underskatta den tid flygsportare tillbringar på marken – i realiteten runt 95 procent av all tid som ägnas åt idrotten.

Stockholm 7 februari 2017

Flygsportens prioriteringar i Stockholms län 2017

Avser grenidrotterna Skärmflyg och Hängflyg

- Tekniska förutsättningar (vinschfält)

Måttangivelser inklusive inflygningszoner, säkerhetsavstånd

Förutsättningarna för ett skärmflygfält är inte särskilt komplicerade. Med en vinsch och långa linor dras skärmflygarna upp i luften, lite som leksaksdrakar fast större. Den viktigaste förutsättningen är att det finns ett stråk för att dra ut linorna, samt startplatser i bägge ändar. Stråket är i idealfallet en obruten yta av gräs som inte behöver vara särskilt bred, men som har ett sidoområde utan höga hinder och en längd av helst 900–1000 meter. Startplatserna utgörs av gräsytor stora som en eller två tennisplaner. Beroende på vindriktning används ytorna i vardera änden som start- och landningsplats för flygarna, eller som uppställningsplats för vinschen. Inga säkerhetsavstånd behövs för omgivningen.

Banlängder, banunderlag, hur ska banorna byggas?

Gräs med sådan avrinning och lutning att inte vatten blir stående på stråk eller startplatser.

Storlek på anläggningsområdet, krav på avstånd till bebyggelse

Kan ligga hur nära bebyggelse som helst egentligen, men stråket där linorna dras ut inte bör vara planerat för att människor ska uppehålla sig där.

Andra tekniska viktiga fakta. Helt enkelt: Vad krävs för att göra en enkel men fungerande anläggning?

Bra tillgänglighet, gärna nära lokaltrafik. Lokal för förvaring av arbetsfordon. El och va.

Se även bilaga "Skärmflygfält".

- Tekniska förutsättningar (kulle, berg, hang)

Måttangivelser inklusive inflygningszoner, säkerhetsavstånd

Ett annat sätt att flyga med skärm/hängglidare är med start från berg eller kulle. Det är så man lär sig flyga på grundkursen, och backar i några olika vindriktningar är därför en överlevnadsfråga för idrotterna.

Berg eller kulle med en lutning på minst 45 grader. Starten ska vara åtminstone 15 x 15 meter stor och fri från hinder eller högre vegetation. Nedanför kullen ska en landningsplats finnas med yta av gräs. Landningen kan inte ligga bakom träd eller topografiska hinder som orsakar turbulens i luften.

På några flygställen landar man på isen under vintern.

Banlängder, banunderlag, hur ska banorna byggas?

Gräs eller konstgräs.

Storlek på anläggningsområdet, krav på avstånd till bebyggelse

Inga särskilda krav. Anläggningen sambrukas med övrigt friluftsliv.

Andra tekniska viktiga fakta. Helt enkelt: Vad krävs för att göra en enkel men fungerande anläggning?

Bra tillgänglighet, gärna nära lokaltrafik. Möjlighet att röja sly. Söker landning utan hinder i lovart.

Se även bilaga "Ullna Air Park".

- **Inventering**

Det finns endast ett föreningsdrivet vinschfält i länet, i Barkarby / Hägerstalund, och ett kommersiellt i Södertälje. Dessa räcker, men är livsviktiga för idrottens överlevnad. Inget av dem är detaljplanerat som idrottsplats, utan man hankar sig fram med överenskommelser tills vidare med markägare. Särskilt vad gäller Barkarby har skärmflygklubben försökt komma in i planprocessen i över tio år utan att lyckas. Man lever sålunda på lånad tid inför tunnelbanebygget och Barkarbystadens framväxt. Det finns plats för ett skärmflygfält även med en fullt utbyggd Barkarbystad, det är bara en fråga om vilja från markägarna.

Flera flygbackar och berg finns i länet, men endast en backe och ett berg har kommit i närheten av att klassas som idrottsplats. Det är dels Granholmstoppen som byggdes om med stöd från Idrottslyftet men ändå hotas att naggas i kanten av den planerade begravningsplatsen på Järva. Och dels Klövberget där Tyresö kommun i sina regler för det nyligen inrättade naturreservatet skrivit in skärmflygning som en av välkomna aktiviteter i reservatet.

Förutom att bevara befintliga anläggningar pågår samtal med Täby kommun om att skapa en "Air Park" när Ullnabacken omskas till en frilufts- och idrottsmiljö. Här har erfarna skärm- och hängflygare länge flugit på deponihögarna, och det finns mycket synnerligen goda förutsättningar för en flygidrottsanläggning som passar även nybörjare. Det skulle kunna bli en av landets finaste flygsportanläggningar i sitt slag, och en attraktiv profilverksamhet i ett välplanerat friluftsområde.

Flera andra backar och berg används av skärm- och hängflyg, några av dem i centrala Stockholm då isen ger säker landning. Det är önskvärt att kommuner och andra markägare ser positivt till användandet av naturmark och skidbackar för flygning i de fall frågetecken skulle uppstå.

- **Bilagor**

Skärmflygfält Barkarby efter tunnelbanebygget (brev till Järfälla kommun)

Verksamhetsidé Ullna Air Park (brev till Täby kommun)



Till
Ekologigruppen
Per Collinder
Åsögatan 121
116 24 Stockholm

Kopia till
Järfälla kommun
Kommunekolog Katarina Ekestubbe
Ordf. kultur & fritidsnämnd Mika Metso

Stockholm 11 november 2016

Idrott + naturreservat på Barkarbyfältet = sant

Tack för att vi fått möjlighet att yttra oss angående framtiden för vår idrottsverksamhet på Barkarbyfältet, när ett naturreservat nu börjar planeras.

Avsikten med detta brev är att visa hur vår idrottsverksamhet, skärmflygning, på ett utmärkt sätt passar i frilufts- och naturområdet intill Barkarbystaden, både inom det redan befintliga reservatet Igelbäckens kulturresevat i Stockholms stad och i det kommande naturreservatet i Järfälla. Även med en fullt utbyggd Barkarbystad enligt fördjupad översiktsplan (FÖP) finns plats så det räcker för att behålla och utveckla den idrottsplats som det befintliga skärmflygfältet utgör. Vi bidrar därigenom att förverkliga den målsättning om mycket idrott i Barkarbystaden som uttryckts i FÖP.

Vi vill också i detta brev visa att vi har framgångsrik erfarenhet av tidigare samarbete med en kommun angående skärmflygning i ett blivande naturreservat, och att det verkar bli en lösning vad gäller tunnelbanebyggets arbetsområde som innebär att vår verksamheten kan fortsätta under byggtiden.

Bakgrund

Fenix Skärmflygklubb, medlem i Flygsportförbundet och därigenom i Stockholms Idrottsförbund och Riksidrottsförbundet, bedriver sedan 1990-talet idrottsverksamhet på gräsyrtorna intill den asfalterade start- och landningsbanan på Barkarby flygfält, tidigare Svea Flygflottilj. Barkarbyfältet har för skärmflyg rollen av både näridrottsplats och regional idrottsplats. Utöver en kommersiell verksamhet söder om Södertälje erbjuder Barkarbyfältet det enda tillgängliga skärmflygfältet i hela Stockholms län. Närmaste alternativ på norra sidan Stockholm ligger i Enköping, över sex mil bort.

Redan 2005 sände Fenix det första brevet till Järfälla kommun angående framtiden på Barkarbyfältet med den nya situation som den växande Barkarbystaden skulle medföra. Efter en lång korrespondens kunde vi i september 2010 ta emot en förvaltningsöverskridande delegation av tjänstemän från Järfälla kommun på plats på Barkarbyfältet, som då nyligen lagts ned som sportflygfält och allmänflygplats. I

fjol fick vi besök av den nuvarande majoritetens ordförande i kultur- och fritidsnämnden Mika Metso. Han följde med upp i luften på en flygtur och stannade resten dagen för att följa vår verksamhet.

Förutsättningarna för ett skärmflygfält är inte särskilt komplicerade. Den viktigaste är att det finns en yta för de linor som drar upp skärmflygarna i luften. Vi kallar den ytan ”startstråket”. Startstråket är i idealfallet en obruten yta av gräs som inte behöver vara särskilt bred, men som har ett sidoområde utan höga hinder. För att få bra höjd på flygen bör stråket vara 900–1000 meter långt. I vardera ände av stråket finns en gräsyta stor som en eller två tennisplaner, som beroende på vindriktning används som start- och landningsplats eller som uppställningsplats för den vinsch som drar upp skärmflygarna.

Några hårda fakta om Fenix och skärmflygning i övrigt:

- Det finns ungefär 400 aktiva skärmflygare i stockholmstrakten och 1 700 i landet. Skärmflygning är en relativt liten idrott, men ändå betydligt större än flera idrotter med olympisk status.
- Skärmflygning är en idrott som är väl integrerad med avseende på kön, ålder och etnicitet. Allt utövande sker tillsammans.
- Skärmflyg är tillsammans med övrig flygsport en stor leverantör av utbildningstimmar. I den senaste jämförelsen hos SISU ligger flygsport på fjärde plats av 63 idrotter i länet, endast slagna av fotboll, segling och basket. Barkarbyfältet är centrum för skärmflygningens utbildning.
- Fenix har investerat cirka en halv miljon kronor i sin verksamhet, samt många tusentals ideella arbetstimmar bara på Barkarbyfältet för att omvandla den tidigare flygflottiljens ytor till en idrottsplats och underhålla denna.
- Barkarbyfältet är navet för klubbens verksamhet, med goda möjligheter att resa med lokaltrafiken vilket också sker. Många av de aktiva skulle falla ifrån om all verksamhet flyttades till det alternativa fältet i Enköping, särskilt medlemmar utan tillgång till bil. Bara resorna skulle kosta en kvarts miljon kr årligen, och klimatpåverkan mångdubblas.

Skärmflygfältets läge genom åren

Skärmflygfältet ligger på södra sidan av den tidigare flygplatsens asfalterade startbana. Tidigare låg det längre västerut än idag, men inför öppnandet av infarten från Norrviksvägen flyttade vi stråket österut. Dess längd blev oförändrad, och en positiv bieffekt blev bättre sikt mellan start och vinsch.



Idag går stråket mellan en punkt intill nuvarande infart till Barkarbystaden från Norrviksvägen och en punkt i höjd med Kista golf. Man kan se spåren i gräset från fyrhjulingen som drar ut vinschlinorna på aktuella satellitbilder, och även den klippta startplatsen i östra änden av stråket. Det nuvarande stråket ligger alltså i två kommuner. Järfälla äger hela fastigheten, men den östra delen av det tidigare flottiljområdet och sportflygfältet ligger i Stockholms stad. Den delen av fastigheten ligger också i Igelbäckens kulturresevat. Vi har samrått med Stockholms stad vad gäller användning av marken för vår idrottsverksamhet.

Det kan nämnas i sammanhanget att även vår flygbacke Granholmstoppen, som byggdes om 2009 för en halv miljon kronor med stöd av Idrottslyftet och Stockholms stad, ligger i Igelbäckens kulturresevat. Flygbacken kommer endast att påverkas marginellt av den planerade begravningsplatsen.

Tunnelbanebygget

Fenix har haft ett särskilt samråd med förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). FUT har varit väldigt tillmötesgående och tillsammans har vi tagit fram ett förslag till lokalisering av etableringsområden för bygget som innebär att vi kan fortsätta idrottsverksamheten under tunnelbanebygget, på andra sidan den asfalterade startbanan. När bygget är klart återställs gräsytorerna och vi flyttar tillbaka till nuvarande plats.

Naturreservat och skärmflygning

Ett annat sätt att flyga skärm är att starta från ett berg. Ett sådant berg som vi använder heter Klövberget och ligger i Tyresö kommun. Där slogs rekord i februari 2016 när 23 skärmflygare samtidigt var i luften.

På Klövberget bildades i fjol ett naturreservat. Planeringen hade pågått i många år, och eftersom Klövberget som berg är nästan lika viktigt för vår idrott som Barkarbyfältet är för start på platt mark, var vi tidigt med som sakägare. Vi fick ett bra bemötande av Tyresö kommun, och det framgår av reservatsbestämmelserna att skärmflygning är välkommen i reservatet. Vi fick några särskilda önskemål inskrivna i bestämmelserna också. Så skärmflygning i ett naturreservat är något högst naturligt.

Någon gång uppstår konstruerade konflikter mellan skärmflygare och fågelliv, som vi vill kommentera i detta sammanhang. All erfarenhet både internationellt och i Sverige visar att fåglar i allmänhet är mer nyfikna på än besvärade av skärmflygare. Vi flyger ofta nära fåglar, inte sällan tillsammans i samma termikblåsa eller på samma lyft längs en bergsrygg. I skärgårdsmiljö har det hänt att havsörnar sett oss på långt håll och kommit glidande för att göra oss sällskap. I migrationstider har det hänt att vi flugit tillsammans med stora nyfikna fågelflockar över Säbysjön.

Den text som ibland på slentrian läggs in i reservatsbestämmelser om ”förbud mot start och landning med flygfarkost” är alltså olycklig. Den riktar sig i första hand mot helikoptrar och andra motordrivna flygfarkoster, men följden är att även tysta och naturnära farkoster som skärmflygare och ballonger omfattas.

Naturreservatet och Barkarbystadens utbyggnad

Bebyggelsen vid en fullt utbyggd Barkarbystad enligt FÖP tar knappt 200 meter västerifrån av den mark som nu används som skärmflygfält. Men i östra änden av fastigheten finns ungefär lika mycket mark kvar att använda. Det innebär att skärmflygklubbens idrottsplats genom att flyttas ytterligare österut skulle kunna fortsätta verksamheten med nuvarande förutsättningar.

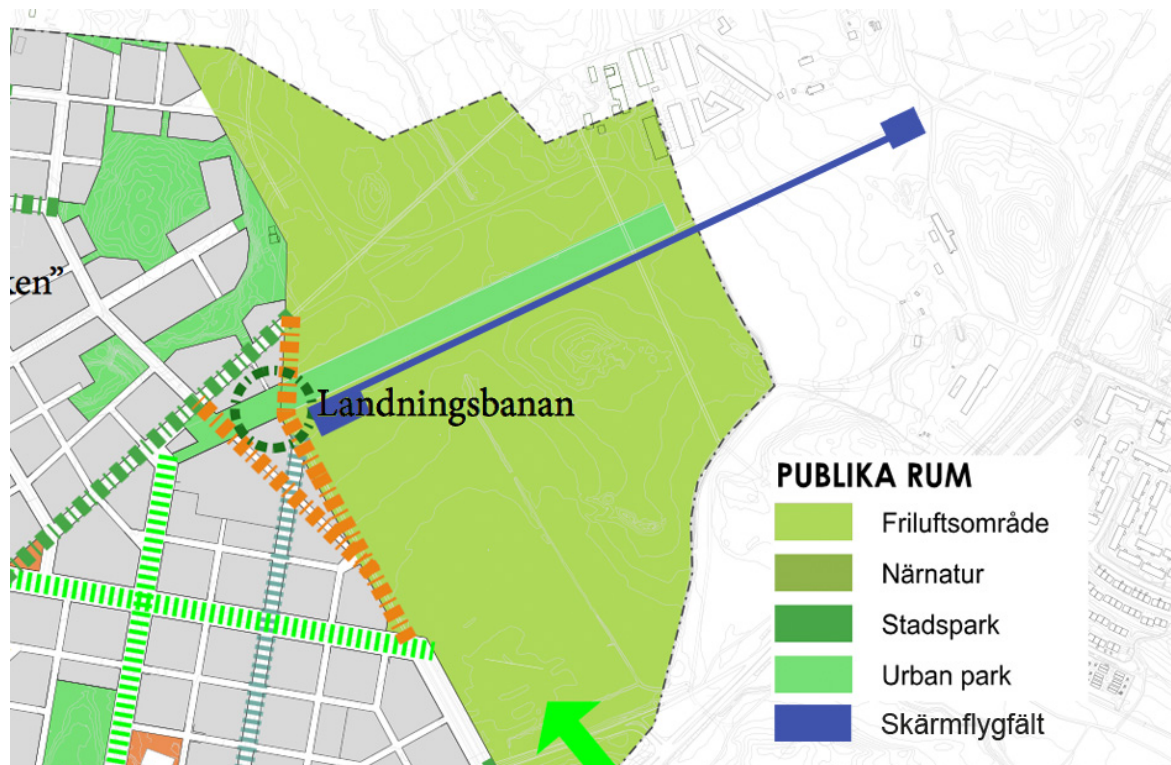
I den fördjupade översiktsplanens avsnitt ”Torg, platser, parker och grönområden” beskrivs ett område som kallas ”Landningsbanan/den gröna kajen”:

”Landningsbanan och den gröna kajen ligger i mötet mellan staden och det öppna landskapet längs Igelbäcken. Den består av två delar; den öst/västliga landningsbanan och den nord/sydliga gröna kajen. Landningsbanan leder ut i det öppna landskapet och sparas i sin sträckning som en hårdgjord och flexibel yta där temat är aktiviteter och de urbana aktiviteterna silas ut i naturområdet. Den kulverterade delen av Igelbäcken öppnas upp.”

”Urbana aktiviteter i naturområde” låter som en bra beskrivning av skärmflygning. De gräsytor som används av skärmflygklubben är inte en avlyst idrottsplats, utan ett fält dit allmänheten har tillträde, ungefär som Ladugårdsgärde i Stockholm, eller en golfbana. Enda restriktionerna är att de ytor som används som startplatser och stråk, totalt ungefär ett halvt hektar, inte korsas av hårdgjorda ytor, och att de fredas från motorfordonstrafik, ridning och annat hårt slitage. När verksamhet pågår bör allmänheten inte vistas nära vinschlinorna (när vi flyger på Ladugårdsgärde sätter vi upp informations-skyltar) men är välkomna till startplatsen för att titta och ställa frågor – så sker redan idag. Man kan jämföra med en golfbanas ruffa ytor dit allmänheten har tillträde men bör undvika eller vistas på med försiktighet när spel pågår.

Passagen över Igelbäcken måste ske på gräs, och just den delen av Igelbäcken bör alltså inte öppnas upp. Det handlar bara om 10–20 meter som även fortsatt går i trumma.

Så här skulle skärmflygklubbens idrottsplats, under ovan beskrivna förutsättningar, kunna förläggas:



Vi vill gärna erinra om att regionalt utvecklad tillgång till idrottsplatser är en prioriterad fråga i Stockholms län. Ett projekt med det namnet har nyligen tagit konkreta former, med finansiering från landstinget, de flesta av länets kommuner och Stockholms Idrottsförbund. Projektledare är Järfällas tidigare kultur- och fritidsdirektör Torbjörn Neiman. Barkarbyfältets betydelse som regional idrottsplats för flygsport är väl känd inom projektet. För Järfälla Kommun kan det bli en fyrdubbel framgång med en lyckad integrering av skärmflygfältet i ett framtida naturreservat:

- För det första permanentar man en befintlig idrottsverksamhet vid Barkarbystaden på precis det sätt som sägs ska ske i den fördjupade översiktsplanen.

- För det andra visar man att Järfälla bidrar till den regionala tillgången till idrottsplatser för mindre idrotter med lite ovanliga behov av anläggning, i linje med det projekt man deltar i.
- För det tredje så knyter man genom att bevara och utveckla en flygsport i kommundelen an till markens historiska betydelse som flygflottilj och landets första utrikesflygplats.
- Och för det fjärde: det kostar nästan ingenting. Det är bara en fråga om att upplåta naturmarken och tillåta att vissa lokaler kan få bevaras och rustas upp.

Björn Hårdstedt, ordförande



Stockholms Flygsportförbund

Täby Kommun
Täby Slalomklubb
m.fl. berörda

Verksamhetsidé ”Ullna Park Flygcenter”

Under ganska många år har Ullnabacken använts sporadiskt som flygställe/idrottsplats för skärmflygare från länets alla skärmflygklubbar. Särskilt när vinden kommer från norr skapar den breda och höga slutningen en ”luftkudde” på vilket man kan hålla sig i luften länge, ja i timmar om man önskar.

I en muntlig överenskommelse med företaget ABT som driver deponiverksamheten har flygning kunnat ske året runt utanför ABT:s arbetstider. Då bärig is saknas på Ullnasjön är dock flygning i första hand förbehållen erfarna piloter, som då landar på samma ställe där de startat eller någonstans i backen – något som nybörjare inte kan förutsättas klara.

Den senaste tiden har ett antal händelser gjort Ullna än mer intressant som flygställe.

- Deponiarbetena har medfört att utformningen av backens östra sida blivit mer lämplig för flygning. På östra sidan finns också fält där man kan landa.
- Det har blivit en renässans för hängflyg i Stockholm, och en livaktig förening ”Stockholms Hängflygklubb” har kommit igång och hittat till Ullnabacken.
- Barkarbyfältet som idag är länets viktigaste skärm- och hängflygcenter i klubbregi, kommer under några år att störas av etableringar och arbetsvägar vid utbyggnaden av tunnelbanan.
- Täby kommuns ambitioner att skapa ett ”sport- och rekreationsområde” på och omkring Ullnabacken stämmer perfekt med flygsportens tankar om en idrottsmiljö tillsammans med andra aktörer och föreningar, till exempel inom utförsåkning och cykelsport.

Vår vision är ett flygcenter för både bredd och elit, som är igång året runt. Det ska kunna användas av vanliga medlemmar/utövare, för grundutbildning av nybörjare i alla åldrar, för prova på-dagar och sociala event där till exempel barn och ungdomar från skolor i närområdet får prova på en sport som annars kan kännas svårtillgänglig, och av våra landslagspiloter när de tränar för sina uppdrag utomlands.

Ett sätt att visa hur flygsport står sig när det gäller rekrytering och aktiviteter är att mäta redovisade utbildningstimmar till SISU Idrottsutbildarna (idrottens utbildningsorganisation). I Stockholms idrottsförbunds/SISU:s verksamhetsberättelse för 2015 hamnar flygsport på fjärde plats av 63 när det gäller genomförda utbildningstimmar inom idrotten, endast slagna av fotboll, segling och basket. Med ett permanent flygcenter skulle möjligheterna öka att rikta verksamhet särskilt mot ungdomar.

Ullnabacken har förutsättningar för både platsbunden flygning (man startar och landar vid backen) och sträckflygning (man startar i backen och använder sommarhalvårets termikvindar för att flyga iväg och landa någon annanstans).

Vi har rivstartat med en inventering av förutsättningarna på plats, och har skisserat löst på en principutformning utifrån flygsportens behov. Vi tror att denna kan harmoniera med andra idrotters önskemål om hur området utformas.

Vårt behov av fasta anläggningar är modest och kräver inga kostsamma speciallösningar. I princip behöver vi startplats i en eller ett par huvudvindriktningar, samt landningsplats nedanför backen. I luften är vårt enda önskemål att anordningar som belyningsstolpar eller master placeras på ett sätt som inte i onödan skapar faror i flygområdet. Det mesta av våra önskemål skulle kunna uppfyllas i samband med att man återställer backen.

En bra startplats är en sluttande markyta (cirka 1:5) som är fri från hinder, täckt av gräs, grus eller konstmaterial, och har en storlek av minst 15x15 meter.

En bra landningsplats är en yta på platt mark utan hinder och som inte ligger i lä bakom skog eller byggnader. Behoven ser lite olika ut för skärm- respektive hängflyg. Avancerade skärmflygpiloter kan träckla sig ned på nästan hur liten yta som helst, medan hängflyg behöver lite längre landningssträcka. För att en landning ska vara säker för nybörjare och kunna användas under utbildning bör den vara i storleksordningen 20x80 meter och ha ett mjukt ytskikt, helst gräs.

Vid en inventering som genomfördes på plats gemensamt av Fenix Skärmflygklubb och Stockholms Hängflygklubb 6 mars i år provflögs backen i ostlig vind med lyckat resultat. En principutformning med konkret lokalisering av startplatser i flera vindriktningar skissades, och på nordsidan studerades strandlinjen nere vid sjön för att kunna ge konkreta förslag på lämplig lokalisering av landning. Vi noterade att den yta i nedre delen av backen som redan färdigställts, en sluttning mot byggnaderna vid stranden, redan idag skulle vara en utmärkt utbildningsbacke, givet att det också fanns en landning.

För att ge perspektiv vad skärm- och hängflyg tidigare genomfört i länet kan nämnas Granholmstoppen, den backe som byggdes om på Järvafältet med stöd av Idrottslyftet. Den är i en helt annan (mindre) skala än Ullnabacken, men här innebar projektet att topografin i hela backen förändrades genom att terrasserings jämnades av, och att den tidigare skräpiga ”tippmiljön” städades och rensades från uppstickande bråte. Resultatet blev en trevlig idrottsmiljö som används inte bara av skärm-, häng- och modellflygare, utan av allmänheten som pulka-, löp- och cykelbacke. Utöver medlen från Idrottslyftet bidrog medlemmarna i främst Fenix Skärmflygklubb med ett par tusen ideella arbetstimmar för att färdigställa ytorna på Granholmstoppen.

Vi ser väldigt mycket fram emot att samverka med Täby kommun, Täby Slalomklubb och andra berörda intressenter för att ge vårt bidrag till en attraktiv och framgångsrik idrottsmiljö i Ullna Park.

Stockholm-Täby 6 mars 2016

Stockholms Flygsportförbund

Fenix Skärmflygklubb

Stockholms Hängflygklubb

Kontakt: Björn Hårdstedt, bjorn.hardstedt@flygsport.se, tfn 070-668 27 20

Bilaga: Bilder med exempel på flygning och utformning.



Våra två grensporter. Till vänster hängflygare under sin pilformad vinge som är uppspänd med en fast konstruktion. Till höger skärmflygare som sitter i en sele under en mjuk välvd vinge av tyg och linor.



Typisk start i franska alperna (Forclaz nära Annecy).



En fin flygdag på Klövberget i Tyresö.

