

Tisdag den 24 maj ☁ Stockholm 9° | yr.no

# SvD | NÄRINGS LIV

## Bromma flygplats tar sats



Flygledaren Anki Larsson har följt utvecklingen på Bromma flygplats från första parkett. "När jag började här 1990 var det mest skolflyg och privatplan. Nu är det tvärtom nästan bara större flygplan", säger hon. FOTO: MAGNUS HJALMARSON NEIDEMAN

13 maj 2011 kl 14:24, uppdaterad: 18 maj 2011 kl 09:21

**Sjuttiofemårsjubilerande Bromma flygplats har under nästan hela sin livstid hotats av nedläggning. 2011 kunde varit slutåret. Men med ett nytt avtal som sträcker sig fram till 2038, stark passagerartillväxt och en kommande anslutning till tvärbanan, planeras i tysthet för den största nysatsningen i Brommas historia. Ett jätteprojekt som skapar en ny flygplats.**

Det börjar som en insektsliknande svart prick som avtecknar sig mot den klara ljusa morgonhimlen vid horisonten. Trettio sekunder senare kan ett par vingar skönjas. Jan Olsson, flygplatskoordinator på Bromma flygplats, tävlar med sin kollega Björn Molin om att först gissa rätt på flygplanstypen. För deras tränade ögon är just den här ingen svår match. Malmö Aviations karakteristiskt högvingade Avro RJ-100 har blivit en välkänd syn över Stockholms takåsar. De fyra jetmotorerna visslar när flygplanskroppen susar förvånansvärt tätt över den hårt trafikerade vägen och våra huvuden där vi står utanför staketet vid kortändan på Brommas bana. Det är just det centrala läget, inbäddad bland bostadsområden och köpcentrum, som gjort flygplatsen både älskad och hatad sedan invigningen den 23 maj 1936. För en del stressade storstadsmänniskor i karriären är Bromma en nödvändig del av livspusslet.

– Det är väldig mycket pendlare som flyger via Bromma. Mest trafik är det måndag morgon och torsdag eftermiddag och kväll, då kan det bli lite körigt,

### Brommas historia

- **1936:** Lördagen den 23 maj invigs Bromma flygplats av kung Gustav V. Som förste passagare anlände Prins Bertil i ett av planen. Flygplatsen hade kostat 5,7 miljoner.
- **1945:** SILA, en föregångare till SAS, startar flygningar till New York från Bromma.
- **1946:** Det skandinaviska flygbolaget SAS bildas.
- **1951:** Flygplatsen drabbas av två olyckor i februari och juli som dödar sammanlagt fem personer.
- **1955:** Första charterresan från Bromma.
- **1957:** Inrikesflygbolaget Linjeflyg grundas.
- **1962:** Utrikesflyget lämnar Bromma i samband med att Arlanda invigs.
- **1969:** Ett privatjet kraschar i Ulvsunda. Fyra döda och två svårt skadade.
- **1977:** 22 personer omkommer när ett inrikesflygplan den 15 januari störtar i ett radhusområde i Kälvesta. Den värsta olyckan i Brommas historia.
- **1983:** Linjeflyg flyttar till Arlanda och kvar på Bromma blir bara skol och privatflyg.
- **1991:** Bromma flygplats nära att läggas ned. Efter valet vänder dock folkpartiet i frågan och en borgerlig allians tillsammans med Stockholmspartiet skapar majoritet för att behålla flygplatsen.
- **1992:** Flyget avregleras. Reguljär inrikestrafik återvänder till Bromma. Malmö Aviation börjar flyga till Malmö och London.
- **1993:** Malmö Aviation går i konkurs, får ny ägare och fortsätter flyga.
- **1994:** En borgerlig majoritet i Stockholms stadshus förlänger avtalet för Bromma till 2011. Socialdemokraterna vill riva

säger Jan Olsson, som snart måste tillbaka till terminalbyggnaden. En övergiven väska kräver hans uppmärksamhet.

**Bromma är en utpräglad affärsflygplats.** Nittio procent av alla passagerare reser i jobbet. Under finanskrisen, när affärsresandet föll och hela flygbranschen fick frossbrytningar, fortsatte antalet passagerare på Bromma att öka. I år väntas siffran passera 2,1 miljoner, en ökning med 56 procent sedan 2005. En orsak till trafikrusningen får vi i terminalbyggnaden.

– Det är väldigt sällan vi har köer här, och när det händer betar vi av dem fort, säger Mia Ormont som jobbar vid incheckningen. Men expansionen har sitt pris. Den trånga terminalbyggnaden vittnar inte om att Bromma är Sveriges fjärde största flygplats mätt i antal passagerare. De åttahundra kvadratmetrarna kan jämföras med Arlandas nybyggda terminal fem, som enbart den sträcker ut över 6 000 kvadratmeter. Brommas snabba tillväxt syns också i luften runt flygplatsen. Anki Larsson har följt utvecklingen från första parkett, som flygledare i kontrollornet några tiotal meter upp i luften.

– När jag började här 1990 var det mest skolflyg och privatplan och väldigt lite reguljärflyg. Nu är det tvärtom, det är nästan bara större flygplan, säger hon. Då, för tjugo år sedan var antalet passagerare på Bromma drygt 200 000 om året, en tiondel av dagens nivå.

**Anki Larsson pekar** och visar hur det börjat bli ont om uppställningsplats för flygplanen. På plattan trängs jetmaskinerna.

Och fler kommer de att bli. Brommas förvandling från sömnigt privatflygfält till pulserande cityflygplats är bara i början.

Nedanför tornet ligger flygplatsens administrativa byggnad, ett kontor som mer liknar en barack och som liksom det mesta på Bromma andas provisorium och en slags sliten nostalgi, långt ifrån de futuristiska kreationer som moderna storflygplatser världen runt gjort oss vana vid. Här sitter en man med en plan.

– Jag skulle nog säga att det aldrig under de här 75 åren varit ett så bra läge för Bromma som idag, säger flygplatschefen Kjell-Åke Westin när han tar emot i ett mötesrum med utsikt mot en av Brommas K-märka men nedgångna gamla flygplatsbyggnader.


**Det är ganska** optimistiska ord för en flygplats som är lika känd för politiska strider, nedläggningshot och kontroverser som för sin flygtrafik. Kjell-Åke Westin liknar Bromma flygplats med Slussen.


– Den har funnits länge, det finns många som har åsikter, men den är viktig för infrastrukturen.

Brommas historia är dramatisk. Storhetsepoker har varvats med ifrågasättande och avvecklingshot. Efter kriget intog SAS Bromma och började flyga till New York, på 70-och 80-talet tog inrikesflyget och över och 1982 sattes det gällande passagerarekordet på 2,3 miljoner. När Linjeflyg försvann till Arlanda följde en nedgångsperiod. 1991 var nedläggningen nära men 1994 förlängdes flygplatsens tillstånd till 2011.

upp avtalet men socialdemokraterna har, även de år som man haft makten i Stockholm, aldrig fått med en socialdemokratisk regering på ett beslut om att stänga Bromma.

- **2002:** Ett tilläggsavtal mellan Luftfartsverket och Stockholm stad öppnar för mer reguljärflyg. Det mesta av skolflyget lämnar Bromma.
- **2003:** Ett nytt kontrollorn invigs. Förbudet mot utrikestrafik hävs och linjer öppnas till Bryssel.
- **2007:** Luftfartsverket och Stockholm stads sluter ett nytt avtal som sträcker sig till 2038.
- **2008:** Avtalet godkänns av Stockholms kommunfullmäktige. Samma år passerar Bromma Malmö mätt i antalet passagerare och blir Sveriges tredje största flygplats.
- **2009:** En motion från miljöpartiet om att folkomrösta om Brommas framtid röstas ned.
- **2010:** Finnair börjar återigen flyga på Bromma efter 48 år.
- **2011:** En 18 år lång tvist om bullerisolerings för hus i närheten av flygplatsen avslutas.

Källa: **Swedavia, Aktionsgruppen mot Brommaflyget, Wikipedia.**  
1 blogginlägg   
länkar till den här artikeln

Konsumtionen av bensin och diesel upphör inom 20 år! 9 dagar sedan ASPO Sverige 

**De senaste åren** har mycket hänt. Det började med att politikerna i kommunfullmäktige i Stockholm i maj 2008 godkände ett nytt avtal som ger Bromma tillstånd fram till 2038. Ett annat sista orosmoln undanröjdes i början på april i år. Då kom beskedet att en 18 år gammal tvist om bullerisolering av hus runt flygplatsen inte tas upp till ny prövning i Högsta Domstolen och därmed är avslutad.

– Det är vi väldigt glada för, osäkerheten kring den processen har legat som en våt filt över oss. Sammantaget har det här gjort att Bromma för första gången på väldigt länge har en planeringshorisont framåt, säger Kjell-Åke Westin som har 36 år i flygbranschen bakom sig bland annat på SAS och Skyways. 2009 blev han chef för Bromma Stockholm Airport och har sedan dess skissat på dess framtid.

– Tittar man runt världen är det den här typen av flygplatser som växer. Vår största fördel är de snabba flödena som gör att man kan parkera här 15 minuter innan avgång och ändå komma med, säger Kjell-Åke Westin.

**En annan förändring** är att Bromma numera ägs av Swedavia, den bolagiserade delen av gamla Luftfarsverket. Alla Sveriges flygplatser har numera ett gemensamt krav på sig från ägaren staten att ge en avkastning på nio procent om året. Det har enligt Kjell-Åke Westin inneburit en ökad frihet för Bromma som bidragit till att snabba på utvecklingsarbetet.

Enligt den nya framtidsplan som lagts fram ska antalet passagerare på Bromma öka till 2,7 miljoner år 2020. Det ska framförallt ske med större och tystare flygplan. Enligt de tillstånd som reglerar verksamheten på Bromma tillåts bara ett visst antal flygningar med flygplan som bullrar över en viss nivå. Den kvoten är redan fylld idag. Men nya planerade modeller från tillverkarna Bombardier och Embraer med betydligt lägre bullernivå än dagens kommer enligt Kjell-Åke Westin öppna upp för fler större flygplan och därmed fler passagerare.

– Trycket från flygbolagen är stort idag, det är många som vill in, men som inte får plats, säger han. Dessutom ska affärsflyget med större privatjets finnas kvar på Bromma och utvecklas. För flera av Sveriges största företag är flygplatsen en viktig port ut till världen. Om alla dessa planer ska bli verklighet måste det till nya stora investeringar, något som inte skett under lång tid. Osäkerheten om Bromma flygplats framtid har gjort att det under de senaste femton åren bara lappats och lagats.

– Allt på Bromma är risigt. Flygplatsen har slagit i taket på alla fronter. Det behövs stora investeringar bara för att komma tillbaka till noll och få bort silvertejpen. Ska vi klara tillväxten behövs en helt ny infrastruktur, säger Kjell-Åke Westin.

**I sommar asfalteras** landningsbanan om för 60–70 miljoner. Men det är bara ett första litet steg.

År 2016 eller senast 2017 väntas tvärbanan nå fram till Bromma, något som kommer förbättra kommunikationerna avsevärt. Det mesta pekar på att den kommer ansluta till en helt ny terminalbyggnad på Bromma som också skapar ett nytt uppställningsområde för flygplan. En extreme makeover för

sjuttiofemåringen.

– Eftersom allt är så slitet kan man bygga en nästan ny flygplats från scratch. Det skapar väldiga möjligheter. Det är kanske en gång på hundra år som det sker i Sverige, säger Kjell-Åke Westin.

**Bråttom är det.** För att hinna klart innan 2017 hoppas flygplatsledningen med byggstart inom ett och ett halvt år, ett rekordsnabbt tempo för ett projekt i den här storleksordningen. Några slutgiltiga beslut är ännu inte tagna. Planerna är inte heller okontroversiella. För att få plats med den nya terminalen har Bromma sagt upp alla hyresgäster på flygplatsens norra område. Det betyder att det sista resterna av det privata allmänflyg får flytta på sig, och inte längre har någon hemvist i hela Stockholmsrådet. Var allmänflyget ska ta vägen är en politisk fråga, menar Kjell-Åke Westin.

– Swedavia som bolag kan inte ta ansvar för det. Idag subventionerar de stora flygbolagen allmänflyget och de är nog inte så pigga på det i framtiden.

Flera andra mindre flygföretag kastas också ut och det finns redan ett pyrande missnöje med hur saken hanterats.

Politiskt har debatten om Bromma om inte tystnat så avtagit ordentligt. Socialdemokraternas Carin Jämtin hävdade i valrörelsen att flygplatsen skulle läggas ned om de rödgröna kom till makten. Men Gunnar Thun, ordförande för Aktionsgruppen mot Brommaflyget som driver opinion för en nedläggning är inte så hoppfull.

– Eftersom avtalet sträcker så långt framåt är frågan i det närmaste politiskt död. Men saker och ting kan ju ändras, säger han och pekar på exempelvis ekonomiska chocker som stigande bränslepriser eller en ordentlig lågkonjunktur.

**Men samtidigt som** det alltså planeras för en ny era på Bromma, finns slutet ändå närvarande. Årtalet 2038 fungerar som en deadline och sätter ramarna för vad som är möjligt, inte minst ekonomiskt. Alla investeringar måste hinna bära sig på 28 år.

– Vi har ingen aning om vad som händer efter 2038. Det måste vi ta med i beräkningarna. Om vi bygger en ny terminal måste den vara användbart för någon annan verksamhet senare, så att den inte behöver rivas, säger Kjell-Åke Westin.

Det sista kapitlet i följetongen Bromma är långtifrån skrivet.

---

**ANDREAS CERVENKA** Reporter Näringsliv  
andreas.cervenka@svd.se