



Medlemsbrev 2019

Goda nyheter

I förra årets medlemsbrev rapporterade vi att inrikesflyget minskat med 7 procent. I år fortsätter trenden med ytterligare 7 procent jämfört med oktober året före. På Bromma minskade inrikestrafiken med hela 11 procent. Det är helt unika minskningar. Under finans-krisen år 2008-09 minskade brommaflyget med bara några få procent.

Flygskam?

Det är troligt att begreppet flygskam spelar in. Många människor ursäktar sig numera med att de är tvungna att flyga – svårt när det gäller inrikesflyg. Knappast någon skryter om sina flygresor längre. Företag, myndigheter och organisationer försöker mer eller mindre trovärdigt framhålla sig som "hållbara" och säger sig undvika tjänsteresor med flyg.

Flygbolagen försöker parera flygskammen med reklamkampanjer som t.ex. framhåller att man blandar in biobränsle i flygfotogenen. Då bör man veta att det bara produceras biobränsle för flyg av begagnad frityrolja på ett enda ställe i världen. Det räcker till delar av promille för världens flygbränsleförbrukning. Klimatkompensation är också ett begrepp som man frikostigt använder sig av. Vad det konkret innebär och har för effekt är mycket svårt att kontrollera och mäta.

Ekonomiska konsekvenser

Detta påverkar givetvis flygbolagens ekonomi som inte var lysande redan innan passagerarminskningen. Norskgädda BRA (f.d. Braathens, f.d. Malmö Aviation) som har närmast monopol på inrikestrafiken till och från Bromma går riktigt knackigt. Man har gjort sig av med fast anställd personal och lånar nu in både flygplan och personal. Tidigare har man avbeställt de 10 stora Bombardier CS-flygplanen som var avsedda att flyga på Malmö, Göteborg och Umeå. På samma sträckor har man hittills flugit med de gamla Avro RJ-100, de fyrmotoriga jetmaskinerna som bullerplågat Brommas omgivningarna i snart tre decennier. De ersätts med ATR 72-500/600 som är en något mindre turbopropmaskin, d.v.s. med turbindrivna propellrar. Dessa kommer man att använda på alla destinationer.

Bullerminskning - kanske!

Detta innebär för första gången sedan 1993 att bullret kanske kommer att minska något under in- och utflygningsbanorna. ATR-planen är tystare än de gamla Avro-maskinerna när de startar men har tyvärr ett obehagligt tjutande ljud när de landar. De ger också ifrån sig ett enerverande buller då de förflyttar sig på marken.

Swedavia vill parera inrikestrafikens minskning med att öppna nya utrikeslinjer t.ex. till Tallin, Riga och Oslo. Det strider mot intentionerna i 2008-års avtal mellan Stockholms stad och Luftfartsverket. Där står att Bromma skall "stödja de inrikes flygförbindelserna under högtrafik och gynna konkurrensen". Även Brussels Airlines flyger mellan Bromma och Bryssel med de stora tvåmotoriga jetplanen Airbus A219, vilka nätt och jämt klarar Brommas korta rullbana.

Bromma gisslan i tvist om Arlandas utbyggnad

Regeringens socialdemokrater vill som villkor för en tidigare nedläggning av Bromma, d.v.s före år 2038 då avtalet mellan Stockholms stad och Luftfartsverket går ut, bygga en fjärde rullbana på Arlanda. Miljöpartiet motsätter sig detta och menar att en fjärde bana inte behövs. Det märkliga är att flygets egna företrädare inte alls förespråkar en fjärde bana utan vill ha en utbyggnad av terminalerna. Om en fjärde rullbana ändå skulle beslutas nu, skulle det med alla överklaganden och miljöprövningar ta minst 20 år innan den står klar att användas. Då är vi i alla fall framme vid år 2038!

Politiska utspel

Socialdemokraternas ledare i stadshuset, Karin Wanngård, har i DN-debatt nyligen framfört det orimliga i att stockholmarna subventionerar brommaflyget med 50 miljoner per år genom det hyperrabatterade hyresavtalet mellan Stockholms stad och Luftfartsverket. Men som vi vet har Stockholms socialdemokrater i denna fråga inte med sig sina partikamrater i regeringen.

Vänsterpartiet i Stockholm har därför JO-anmält staden för det för stockholmarna synnerligt oförmånliga avtal, som gynnar företaget Swedavia, f.d. Luftfartsverket. Enligt likställighetsprincipen i kommunallagen får ingen enskild person eller företag gynnas och kommunens mark får inte subventioneras om inte synnerliga skäl föreligger.

Aktionsgruppen har tidigare anmält subventioneringen till EU-kommissionen. Enligt EU-rätten är samhällsstöd till företag inte tillåtet då det rubbar konkurrens på lika villkor. Vi fick svaret att Bromma flygfält är ett "riksintresse" och därför tydligen fick subventioneras! (Det finns tusentals platser och anläggningar i Sverige som klassas som riksintresse och klassningen revideras kontinuerligt.) Vi önskar Vänsterpartiet bättre lycka med sin JO-anmälan.

"Syrendoft i stället för fotogenlukt"

Syftet med den bilagda lilla foldern är att informera om aktionsgruppen och rekrytera nya medlemmar. Vi hoppas att du vill dela ut dessa till grannar och vänner. Läser du detta som e-post kan du se hur foldern ser ut på den bifogade jpg-filen. Du kan beställa foldern från vår kassör, se nedan.

Uthållighet

Det är viktigt att det fortsätter finnas en organiserad motståndsrörelse mot galenskapen med en flygplats mitt i stan. Vi fortsätter att kämpa och hoppas du också håller ut tills flygbullret har tystnat över Stockholm.

Hjälp till!

Styrelsen väddar (som vanligt) om hjälp från hugade medlemmar. Du är välkommen att pröva på att delta i styrelsearbetet – kontakta någon av oss i styrelsen. Men allt påverkansarbete för bättre livsmiljö kring Bromma flygplats i sociala medier, press, radio och TV och mot politiker, Swedavia och Miljöförvaltningen är välkommet.

E-post

Du som fortfarande får detta medlemsbrev som pappersbrev med posten, om du har en e-postadress, var snäll och meddela vår kassör Birgit Lidman denna. Skriv till birgit.lidman@telia.com. E-post sparar mycket jobb med kuvertering och det sparar porto.

Styrelsen