



## Medlemsbrev 2015

### Höjning av medlemsavgiften

Vid det välbesökta årsmötet – nåja, beslutades enhälligt att höja medlemsavgiften från 50 kr till 100 kr per år, alternativt 200 kr för tre år. För föreningar höjs medlemsavgiften till 400 kr per år, alternativt 800 kr för tre år.

Bakgrunden är att medlemsavgiften för enskild medlem har varit oförändrad, 50 kr sedan aktionsgruppen bildades 1992, alltså i 23 år!

Styrelsen tar som bekant inte ut några arvoden utan utgifterna har hittills i huvudsak varit webbhotell/webbdomän för hemsidan, plusgirokontot, papper, kuvert och porto. Men eftersom vi numera har en livaktig plats på Facebook har utgifterna ökat. Facebook är gratis för enskilda, men om man vill marknadsföra sin organisation till nya målgrupper, som vi vill, kostar det tyvärr en del pengar.

### Den 18:e Brommautredningen

Regeringen har som bekant tillsatt före socialdemokratiska näringsministern Anders Sundström som s k förhandlingsman som skall utreda förutsättningarna för att avveckla Brommaflyget och bebygga området. Detta blir den 18:e utredningen om Brommaflyget. Den första gjordes år 1954.

Vid en hearing i våras klagade Sundström för alla brommakramare som bekymrar sig om tillgänglighet och sysselsättning när Bromma läggs ned, att fokus istället borde sättas på Arlandas utveckling. Kastrup, Gardemoen och Vanda är nordiska storflygplatser som har eller håller på att gå om Arlanda i fråga om internationell flygtrafik, vilket är till nackdel för Sveriges ekonomi.

När styrelsen nyligen träffade Bo Bylund, f d generaldirektör i AMS och nu Sundströms handgångne man i utredningen, bekräftade han att mycket av arbetet går ut på att utröna om eller när Arlanda kan ta över Brommas flygtrafik. Dilemmat enligt Bylund är att när Bromma stängs ned blir det trångt på morgnar och kvällar på Arlanda om flygbolagen fortsätter att flyga med nuvarande flygplansflotta av halvstora plan. Om man istället går över till större flygplan med färre avgångar bara från Arlanda, kommer konkurrensen att hämmas och de större flygplanen kommer ändå inte att fyllas eftersom passagerarunderlaget till de flesta inrikesdestinationer är för litet.

Att differentiera trafikavgifterna, så att det blir dyrare att starta och landa på populära tider och på så sätt sprida trafiken, sade man sig inte ha mandat att föreslå. Utredningen skall var klar nästa höst.

### Bullervärstingen blir kvar

Braathens/Malmö Aviation hoppades redan förra året kunna byta sina stora fyrmotoriga bullriga jetplan Avro RJ 100 mot nya större Bombardier CS 100/300 som påstods bli något tystare än RJ 100. Men fabriken i Kanada har både tekniska och ekonomiska bekymmer och har inte kunnat leverera några plan. Leveransen kan möjligen ske år 2018. Den nuvarande flygplansflottan av RJ 100 är ålderstigen och är kostsam att flyga på grund av bränsletörst och dyrbart underhåll. Och mycket bullrig.

## **Äntligen kontroll av att miljövillkoren följs**

Det har, sedan den nya regimen i Stadshuset äntligen börjat undersöka om Swedavia håller sig till miljövillkoren, framkommit indikationer på att nämnda RJ 100, som flugit på Bromma sedan 1992, bullrar mer än de 89 EPNdB som är villkoret i miljödomen om Brommaflyget. Man har konstaterat att Brussels Airlines, som också flyger samma flygplanstyp, bryter mot bullervillkoren genom att inte använda anbefalld landningsprocedur. Mer lär följa.

## **Uppmuntran från oväntat håll**

Det är inte så ofta vi får anledning att citera medarbetare på Dagens Nyheter, en tidning som tillhör brommakramarna. Stockholmskommentatorn Viktor Barth-Kron avslutade sin kommentar efter en av de vanliga DN-artiklarna om att sex av tio stockholmare vill bevara Brommaflyget på det här sättet:

*”Om kapaciteten på Arlanda väl finns handlar Brommafrågan mindre om flyg och tillgänglighet och mer om stadsplanering. Då finns det goda skäl att tro att de till synes gordiska politiska knutarna i frågan kommer att luckras upp ganska snabbt.*

*Hur mycket man än gillar flygtrafik kommer det i längden bli svårt att motivera Brommas placering. Det handlar inte bara om marken som själva flygplatsen upptar, utan också om buller, inflygningsrutter, radar och annat som lägger en grå hand över utvecklingen av västra Stockholm. Från Kungsholmen och utåt.*

*Ju mer Stockholm växer, desto mer besvärlig och udda kommer den grå handen att uppfattas. Med tanke på hur attraktiva lägen som ligger under handen i fråga är det igen vild gissning att också näringslivets hittills kompakta Brommaförsvar kommer att luckras upp.”*

Eller som Bob Dylan formulerade det: ”Time is on our side”

## **En levande hemsida?**

Några medlemmar har klagat på att vår hemsida är så statisk. Kritiken är befogad och det finns två förklaringar:

Hemsidan, [www.stoppabrommaflyget.nu](http://www.stoppabrommaflyget.nu), skapades redan år 2000 med den tidens teknik att bygga hemsidor. Det är ganska omständligt att där göra löpande förändringar. Det finns naturligtvis modernare lösningar som är användarvänligare, men styrelsen har ännu inte ansett det vara värt utgiften att förnya tekniken bakom hemsidan. Hemsidan innehåller också i huvudsak faktauppgifter och dokument som mer sällan behöver uppdateras.

Den andra förklaringen är att vår nya Facebook-sida, Stoppa Brommaflyget nu, uppdateras ständigt med bland annat er hjälp och är rykande aktuell med nyheter och debatt. Det har minskat behovet att löpande uppdatering av hemsidan.

## **Hjälp till!**

Styrelsen vädjar (som vanligt) om hjälp från hugade medlemmar. Du är välkommen att pröva på att delta i styrelsen – 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**

Och du som fortfarande får detta medlemsbrev som pappersbrev med posten, om du har Internet, var snäll och meddela vår kassör Birgit Lidman din e-postadress. Skriv till [birgit.lidman@telia.com](mailto:birgit.lidman@telia.com). E-post sparar mycket jobb med kuvertering och det sparar porto.

Styrelsen

