



Medlemsbrev 2022

Tidöavtalet

Bromma flygplats vara eller icke vara avhandlades inte alls i denna valrörelse som mest kom att handla om integration, brottslighet och bränslepriser. Men Bromma flygplats har förärats en egen punkt i den nya regeringens Tidöavtal. På sidan 52 står det under rubrik *”Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi” med underrubrik*

2.1 Kommunikation, reformer som skall genomföras i projektet. där den sjätte punkten lyder:

”Bromma flygplats skall bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte att fattas under mandatperioden.”

Aningen motsägelsefullt att kalla bevarande för reform, men bortsett från logiska kullerbyttor och egendomligt språk så är Bromma-punkten inte så överraskande. Vi vet ju sedan decennier att Brommas bevarande för Moderaterna är en helig relik. Numera också påhejade av Sverigedemokraterna som hatar allt som Miljöpartiet står för.

Den 20:e utredningen

Men för vår del gör det nog inte så stor skillnad. Socialdemokraterna och dess olika regeringar efter Olof Palme har haft kronisk beslutsvända vad gäller Brommafrågan. Förra året gav man ett utredningsuppdrag till förre moderate statssekreteraren Peter Norman att utreda Arlandas utveckling som skulle möjliggöra Brommas avveckling. Hans utredning **”Arlanda flygplats – en plan för framtiden” Ds 2021:1**, var nog tänkt som ett lockbete för att blidka Moderaterna. Utredaren kom fram till att Bromma kunde läggas ned senast år 2035. Hyresavtalet mellan Stockholms stad och Staten/Svedavia går ut år 2038!

”Mony talks”

Att det skall komma ett politiskt beslut om att lägga ned Bromma flygplats ser alltså ganska avlägset ut. Vi får sätta vårt hopp till ekonomin istället. Eller rättare sagt till den dåliga ekonomin. Som vi skrev om i förra medlemsbrevet trafikeras Bromma nästa helt av bara ett flygbolag, BRA. Föregångaren Malmö Aviation, räddades från konkurs år 1993. Efterträdaren BRA räddades tyvärr av tjänstepensionsbolaget AMF också från konkurs år 2020 under pandemin.

Man har fått stenhård konkurrens av Ryan Air från Arlanda på linjerna Göteborg och Malmö som tar typ 130 kr för en enkelbiljett! Flygbolaget har också en lika billig linje till Skellefteå dit BRA tidigare flög. Trots att ytterligt få av BRAs passagerare betalar själv för sin egen biljett, ser framtiden mörk ut för flygbolaget men ganska ljus ut för oss. En ordentlig lågkonjunktur med hög inflation väntar nästa år. En procents minskning av inkomsterna generellt minskar flygandet med 6 procent.

Flygstatistik

Som det ser ut t.o.m. oktober så har Bromma ca 900 000 passagerare vilket är ca hälften av antalet före pandemin år 2019. Detsamma gäller antalet landningar med trafikflyg. En intressant förändring är att år 2019 var ca 16 procent av landningarna privat/affärsflyg och i år är andelen hela 26 procent privatjet. Det är en utveckling som inte Swedavia gynnas av. Man får höga kostnader för service, underhåll och säkerhet men låga inkomster med de små affärsflygplanen som betalar avgifter efter vikt.

Kanske är vi tillbaka till situationen år 1984 då Brommas inrikesflyg lades ned och flyttade till Arlanda. Under åren tills inrikestrafiken återkom trafikerades Bromma nästan uteslutande av affärsflyg. Då var argumentet för bevarandet att det behöves för ”beslutsfattarflyget”. Skillnaden mot nu är att ”beslutsfattarna” inte gärna skyltar med sitt privatjetflygande och att Swedavia är ett affärsdrivande statligt företag vilket inte gamla Luftfartsverket var. Swedavia vill ju redan med nuvarande trafik stänga flygplatsen eftersom den går med förlust.

En beslutsfattaressor

Hotellmogulen Petter Stordalen har ju profilerat sig som stor miljövän. Men det stoppar inte honom från att lyfta i sitt privatplan när det är resdags. I fjol flög Stordalens privatjet 230 gånger, mellan januari 2019 och mars 2022 lyfte planet 510 gånger. Under ett år släpper Stordalens privatjet ut 3300 ton koldioxid – 33000 procent mer än den genomsnittliga svenskens utsläpp på 10 ton per år.

Detta faktum kommenterade han med ”Det är bättre med dubbelmoral än ingen moral alls”

Flyget på Bromma

Sedan förra året har flygbolaget Air Leap slutat flyga på Bromma men har ersatts av flygbolaget Västflyg som flyger en från Estland inlånad 33 år gammal Saab 340 till och från Trollhättan.

I förra medlemsbrevet skrev vi om den stora bullrande Brussel Airlines Airbus A319 som snart faller för åldersstrecket och att nästa flygplanstyp som flygbolaget tänker använda är ännu större och därför måste använda Arlanda. Tyvärr är det i skrivande stund okänt när bytet kommer att ske.

Sorgligt nog verkar BRA också ha lånat in samma bullrande flygplanstyp från det spanska flygbolaget Volotea för linjen till Malmö. Vi får hoppas att det bara är tillfälligt.

Vi håller ut!

Till slut vill vi tacka dig för att du fortsatt stöder vår aktionsgrupp trots att den troligen har den tvivelaktiga äran att vara en av de äldsta aktionsgrupperna.

Styrelsen