



**StoppaBrommaflyget.nu**  
För Bromma ligger sämre till!



## Medlemsbrev 2024

**Den 17 september fick vi ett helt underbart besked, BRA flyttar sin inrikestrafik till Arlanda från årsskiftet!**

### Bästa möjliga beslut

BRAs beslut att slå ihop sin verksamhet med SAS på Arlanda är bästa möjliga utfall för oss som vill ha bort flygplatsen. Det är marknaden, d v s den svaga utvecklingen av inrikesflyget med medföljande dålig lönsamhet som fällt avgörandet. Genom att det är ett affärsbeslut blev det inte ifrågasatt eller kritiserat av Brommakramarna inom det blåbruna laget.

Ett annat tänkbart scenario hade kunnat vara att BRA åter närmade sig konkurs. Då hade risken varit att man för fjärde gången hade ansökt om rekonstruktion och kommit på fötter. Eller att något konkurrerande flygbolag köpt bolaget och trafiken på Bromma fortsatt.

Ett tredje alternativ kunde vara ett politiskt beslut om nedstängning från en tänkbar ny regering som hade varit möjligt först efter 2026. Som vi sett genom åren har det sannolikt orsakat ett nytt politiskt skyttegravsrig mellan det rödgröna och blåbruna laget som kanske resulterat i nytt vankelmod och en ny utredning, i så fall den 21:a.

### Finnair blir kvar?

Det trafikflyg som verkar bli kvar på Bromma efter årsskiftet blir Finnair som flyger elva gånger i veckan till Helsingfors. I nu gällande arrendeavtal mellan dåvarande Luftfartsverket och Stockholms stad från år 2008 står: *"Flygplatsen spelar en viktig roll för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet och för att säkerställa att konkurrensen upprätthålls och utvecklas inom inrikesflyget"* Reguljär trafik endast till Helsingfors är knappast inrikestrafik. Antar att Swedavia inte är överlyckligt över att behöva ha den tomma terminalen öppen för drygt ett trafikflyg om dagen.

### Regeringens Tidöavtal

I regeringens Tidöavtal med Sverigedemokraterna står inskrivet att Bromma flygplats skall behållas under mandatperioden, alltså till år 2026. För att framstå som principfasta och för att jäklas med Socialdemokraterna och Miljöpartiet kommer man högst troligt att framhärda och hålla igång flygplatsen tills dess. Det får kosta några hundra miljoner att bekosta underhåll, brandskydd, säkerhet, snöröjning och flygledning e t c.

### **Privat/affärsjet blir kvar**

Det innebär att det nästan "bara" blir privat/affärsjet kvar som trafikerar Bromma. Egentligen inte så bara eftersom dessa plan utgör ca en tredjedel av flygrörelserna på Bromma. I Sverige finns relativt få privat/affärsjet registrerade. Företagen och våra miljardärer vill inte själva skylta med att äga flygplanen - dålig grön image. Man hyr istället med hjälp av speciella flygresemäklare som anlitar mindre flygbolag med dessa flygplanstyper. På Bromma är ett sådant mindre flygbolag etablerat sedan länge – Grafair, med fyra flygplan och piloter och flygvärdinnor som åtar sig flygningar åt kunder som är beredda att betala.

Enligt en ny studie publicerad i Communications Earth & Environment, släppte privata flygningar på jorden ut hela 15,6 miljoner ton koldioxid under 2023. Det motsvarar ungefär 3,6 ton per flygning – vilket är lika mycket som en genomsnittlig person släpper ut på ett helt år.

Större delen av dessa utsläpp kommer från en minimal grupp av superrika som motsvarar endast 0,003 procent av världens befolkning. Mellan 2019 och 2023 ökade utsläppen från privatjetflygningar med hela 46 procent. Många av dessa resor är korta – nästan 19 procent av flygningarna är kortare än 30 kilometer – och nära hälften ligger under 80 kilometer, motsvarande avståndet mellan Stockholm och Uppsala.

### **Det kunde ha blivit mycket värre**

Bortsett från det absolut förkastliga för klimatet med privat/affärsjet, så kommer det att från årsskiftet bli en radikalt förbättrad buller- och luftföroreningsmiljö för alla kringboende. Vi vill påminna om hur läget var för 10 år sedan, år 2014, då Braathens Aviation som BRA hette då, hade lagt en beställning på 10 nya stora Bombardier CS 100 och CS 300. De var större än de flygplan som då trafikerade Bromma. Transportstyrelsen ändrade tjänstvilligt om Bromma till en annan högre säkerhetsklassning så att dessa större flygplan skulle kunna trafikera Bromma. Swedavia närde nu visioner på 4,5 miljoner passagerare på Bromma de kommande åren. (Kanadensiska flygplanstillverkaren Bombardier lyckades aldrig leverera flygplanen i tid så Braathens iniberade ordern)

### **Pandemin gav dödsstöten**

Det är knappast vår förtjänst att utvecklingen gått som den gjort. Den "åran" bör istället läggas på Covidpandemin åren 2020-21 som skadade flygbolagens ekonomi svårt, särskilt inrikesflyget som minskat successivt sedan 1980-talet. Pandemin lärde också folk att använda digitala mötesvägar som Teams och Zoom. Därtill har nog också en viss flygskam bidragit en del för att minska flygandet. Processen hade säkert gått ännu fortare om järnvägen varit mer pålitlig.

### **Aktionsgruppen nära målet**

Men vår förening är nu nära att nå sitt mål - Bromma flygplats nedläggning. Först när nedläggningen är oåterkalleligen beslutad läggs också föreningen formellt ned. Styrelsen har dock beslutat att inte ta in några fler medlemsavgifter. Hemsidan och Facebooksidan kommer att finnas kvar så länge pengarna på vårt konto räcker. De medlemmar som inte aktivt avsäger sig medlemskap kvarstår tills vidare.

Styrelsen