



Medlemsbrev 2025

Trafikutveckling/avveckling

Efter BRAs flytt till Arlanda har bullret från flygplatsen minskat radikalt. Visserligen bullrar vissa privat/affärsjet lika mycket som trafikflygplanen men de landar och startar relativt glest. Under perioden januari till oktober 2025 gjordes 410 landningar med privat/affärsflyg vilket är en minskning med 10 procent från motsvarande period förra året. Minskningen är aningen överraskande eftersom man detta år har flygplatsen mer eller mindre exklusivt för sig själv.

Med det lilla inrikesflyg som är kvar, dvs Västflygs linjer till Trollhättan och Växjö gjordes 602 landningar vilket är en minskning från år 2024 med 93 procent då BRA flög för fullt.

Antalet passagerare på Bromma var under perioden jan - okt 2025 blott 16 337 personer, en minskning med 98 procent från 2024. Som jämförelse hade Arlanda drygt 20 miljoner resenärer. Den näst minst trafikerade var Ronneby med knappt 78 000 passagerare. Vår tidigare nemesis, Stockholms Handelskammare, jämför Bromma flygplats med en busshållplats i glesbygden. Kom ihåg att Swedavia 2014 drömde om att Bromma skulle bli en flygplats med 4,5 miljoner passagerare per år.

Västflygs flygplan är Saab 340B, som lånas från det estniska flygbolaget NyxAir. Flygplanstypen är relativt "obullrig" vilket man inte kan säga om vissa privat/affärsjet.

Nytt flygbolag

Tyvärr har det nyligen startats ett nytt flygbolag "Brommaflyg" som flyger mellan Visby och Bromma. Bakom flygbolaget står sju företagare på Gotland med en Fredrik Svensson som VD. Än mer beklagligt är att man tänker flyga med en bullrig ATR 42 som man också lånar från NyxAir. Flygplanstypen är densamma som BRA använde innan de flyttade till Arlanda. Det är tänkt att bli fyra landningar på Bromma varje vardag. För att det skall gå runt för bolaget krävs ca 70 000 passagerare per år vilket nog blir knepigt. SAS och BRA flyger ju också till Visby från Arlanda.

Politisk konservering

Regeringen fortsätter att hålla Bromma öppet för huvudsakligen privatflyget. Den enda orsaken är skrivningen i Tidö-avtalet där det bestäms att Bromma skall behållas som flygplats under mandatperioden. Avtalet skrevs ju innan BRAs inrikestrafik flyttade till Arlanda. Nu står alltså Swedavia med förluster på Bromma flp på omkring 100 miljoner varje år trots att man inte betalar någon reell hyra till Stockholms stad för marken.

Brommaavtalet från år 2008 sägs upp av Stockholm

Den rödgröna majoriteten i Stockholms stadshus beslöt förra hösten att säga upp avtalet med Swedavia. Beslutet är för stunden verkningslöst men är på sikt viktigt då avtalet för Stockholms del måste sägas upp tre år innan det formellt kan verkställas.

Efter en ny regering?

Om det blir ett regeringsskifte efter valet nästa år ökar såklart möjligheterna för en förtida nedstängning av Bromma. Men osvuret är bäst, en tid under nittioalet hade Socialdemokraterna makten i riksdag, Stockholms stad liksom i landstinget. Vad hände, en ny utredning!

Den 20:e Brommautredningen

I maj 2024 tillsatte regeringen Gotlands förre landshövding, centerpartisten Anders Flanking som utredare för: ***”Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion Dir.2025:55***

I direktiven angående Bromma står det följande:

”Utreda hur befintlig kvarvarande verksamhet på Bromma flygplats bör hanteras, inklusive samhällsviktigt flyg som ambulansflyg, ambulanshelikoptrar och polishelikoptrar, övrigt allmänflyg av betydelse som taxi- och affärsflyg samt andra samhällsviktiga verksamheter som är baserade på flygplatsen.”

Det bör påpekas att varken ambulansflyg, ambulanshelikoptrar eller polishelikoptrar är baserade på Bromma. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Kanske slut för miljardärernas frizon?

Frankrike och Spanien har gått med i en koalition av länder som driver på för att beskatta privata jetplan och premiumflyg för att samla in pengar till klimatåtgärder och hållbar utveckling.

En nyligen genomförd studie beställd av Global Solidarity Levies Task Force uppskattar att beskattning av privatflygbränsle världen över skulle kunna generera upp till 41 miljarder euro årligen. Att lägga till avgifter på biljetter i första klass och businessklass skulle kunna ge nästan 37 miljarder euro mer.

Sedan covid-19-pandemin har premiumresor ökat kraftigt. Utsläppen från privatflyget ökade med 46 procent mellan 2019 och 2023. En global undersökning av Greenpeace och Oxfam visade att tre av fyra personer stöder extra skatter på premiumflygbolag på grund av deras överdrivna klimatpåverkan.

Vad säger AI, närmare bestämt ChatGPT om Brommas framtid:

*”Med utgångspunkt i aktuell information är det **högst sannolikt** att Bromma flygplats kommer att förlora sin roll som större kommersiell flygplats och att området så småningom omvandlas till bostäder/områdesutveckling. Den nuvarande verksamheten är kraftigt nedskalad och många aktörer har redan flyttat sin trafik.*

Men det är inte säkert att flygplatsen stängs helt på mycket kort sikt – processen kan ta flera år, utredningar måste genomföras och markanvändningen måste planeras.”

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