Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2015-08-19

LS 2015-0740

Landstingsstyrelsen

Remiss från Stockholms stad – Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Stockholms stad har till Stockholms läns landsting den 20 maj 2015 inkommit med en remiss om svar på en motion 2015:20 ställd till Stockholms kommunfullmäktige om bevarande av Bromma flygplats.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att till Stockholms stad överlämna yttrande över motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats i enlighet med tillförordnande landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över en motion om bevarande av Bromma flygplats ställd till Stockholms kommunfullmäktige.

Bromma flygplats är en viktig knutpunkt för kommunikationen inte bara i Stockholmsregionen, utan i hela landet. Goda möjligheter för såväl affärs- som nöjesresenärer att ta sig till och från Stockholm bidrar inte bara till ekonomisk utveckling och att Stockholmsregionen blir mer attraktiv att flytta till och besöka. Goda kommunikationer skapar också självständiga värden för alla de Stockholmare och länsbor som får det lättare att resa till andra delar av landet eller andra resmål – liksom att ta emot besök från samma platser.

I en tid då stort fokus läggs på värdet av virtuell kontakt och kontakt på distans via sociala medier och tekniska hjälpmedel är det viktigt att understryka vikten av personliga möten för utveckling av idéer, skapande av kultur och knytande av personliga band och kontakter. Det är bra att människor reser och det är viktigt att skapa och bevara möjligheter för resande.

Det finns förvisso problem kopplade till allt resande, både vad gäller energiåtgång och immissioner från olika former av transportmedel. Sammantaget är dock goda kommunikationsmöjligheter och en rörlig befolkning ett positivt värde för såväl samhället i stort som dess invånare på det personliga planet.

Enligt mer strikta sakliga bedömningar som landstingsdirektörens tjänstutlåtande tar upp finns tydliga skäl för varför Stockholmsregionen stärks av att bevara Bromma flygplats.

Flyget har en avgörande betydelse för regionens internationella tillgänglighet. Arlandas roll som internationellt flygplatsnav är central för regionens och landets utveckling. För den internationella tillgängligheten spelar även andra trafikflygplatser i östra Mellansverige, framför allt Skavsta, en viktig roll. Allmänflyget har som del i det samlade transportsystemet också en betydelse för regionens nationella och internationella tillgänglighet. En genomgång av de befintliga flygplatserna visar att Bromma är nödvändig för att upprätthålla önskvärd flygkapacitet i regionen.

Under arbetet med RUFS 2010 inledde Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län, KSL, ett gemensamt utredningsarbete för att föreslå åtgärder för allmänflygets långsiktiga behov. Detta arbete avslutades år 2014 med rapporten Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL Rapport mars 2014. Slutsatsen i utredningen är att det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma flygplats även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kronor genomförts för en ny anläggning. Det övriga, lätta, allmänflyget hänvisas till andra befintliga flygplatser och flygfält inom Stockholms och angränsande län.

En annan fråga som också måste beaktas är hur Stockholmsregionens behov av flygplatskapacitet för affärsflyget ska tillgodoses. Detta är en viktig funktion som Bromma fyller och som slås fast i det angivna ändamålet med

upplåtelsen av Brommafältet för flygplatsverksamhet i det gällande avtalet mellan staden och staten. En avveckling av Bromma förutsätter att ersättningskapacitet för affärsflyget anvisas.

Utöver mer övergripande synpunkter på regionens behov av flygkapacitet är det för Stockholms läns landsting även viktigt att understryka de medicinska riskerna med en avveckling av Bromma flygplats.

En avveckling skulle medföra 15 - 20 minuters längre transporttid med ambulans från Karolinska Solna respektive Karolinska Huddinge till Arlanda. Denna ökade tid kan ge negativa effekter sett ur medicinsk synvinkel vid transport av kritiskt sjuka patienter under pågående intensivvård samt vid transport av organ för transplantation till och från Stockholm.

En av flera förutsättningar för lyckat resultat vid transplantation är att organen ligger i kylförvaring så kort tid som möjligt. Helst ska donerade organ transplanteras inom en timme, eftersom blodförsörjningen avbrutits då organet tas ut. Det kan inte uteslutas att den ökade transporttiden med 15- 20 minuter därför kan ge sämre funktion i det transplanterade organet, på grund av den cellnedbrytning som startar redan då organet opereras ut.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 29 juli 2015
Remiss från Stockholms stad om svar på motion om bevarande av Bromma flygplats
Motion från Stockholms stad ställd till Stockholms kommunfullmäktige
Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

Torbjörn Rosdahl

Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-07-29

LS 2015-0740

Handläggare:
Clara Wahren

Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -08- 0 5
Dnr. LS 2015-0740
Rotel I

Remiss från Stockholms stad – Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

Ärendebeskrivning

Stockholms stad har till Stockholms läns landsting den 20 maj 2015 inkommit med en remiss om svar på en motion 2015:20 ställd till Stockholms kommunfullmäktige om bevarande av Bromma flygplats.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 29 juli 2015
Remiss från Stockholms stad om svar på motion om bevarande av Bromma flygplats
Motion från Stockholms stad ställd till Stockholms kommunfullmäktige
Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att till Stockholms stad överlämna yttrande över motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats i enlighet med tillförordnande landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms stad har till Stockholms läns landsting ställt en remiss om en motion ställd till Stockholms kommunfullmäktige om bevarande av Bromma flygplats.

Förvaltningens förslag till yttrande grundar sig i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, med slutsatsen att Bromma flygplats bör behållas som länets andra flygplats med betydelse främst för affärsflyget samt på medicinska konsekvenser.

Bakgrund
Stockholms stad har till Stockholms läns landsting remitterat en motion till Stockholms kommunfullmäktige om bevarande av Bromma flygplats, motion 2015:20.

Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige i Stockholms stad beslutar följande:
1. Gällande avtal mellan Stockholms stad och förutvarande Luftfartsverket, numera Swedavia, angående upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde, ska fortsatt gälla till och med 2038 enligt vad som överenskommits avtalet.
2. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen att det gällande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia fullföljs och att uppdraget till den statliga samordnaren för Bromma avbryts.
3. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden samt övriga berörda nämnder anmodas att omedelbart avbryta arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma.

Förslaget till yttrande har tagits fram i samråd med tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Överväganden
Nedan redovisas vad RUFS 2010 anger om regionens flygplatssystem och flygplatskapacitet samt de synpunkter som landstinget med stöd av RUFS 2010 och den påbörjade nya RUFS-processen har anledning att framföra.

RUFS 2010
Flyget har en avgörande betydelse för regionens internationella tillgänglighet. Arlandas roll som internationellt flygplatsnav är central för regionens och landets utveckling. För den internationella tillgängligheten spelar även andra trafikflygplatser i östra Mellansverige, framför allt Skavsta, en viktig roll. Allmänflyget har som del i det samlade transportsystemet också en betydelse för regionens nationella och internationella tillgänglighet.

Arlanda flygplats
Behov av ytterligare rullbanekapacitet kan uppstå under senare delen av 2030-talet. Beredskap för en fjärde rullbana på Arlanda omfattas av riksintresset Arlanda flygplats. Processen för en ny miljöprövning av Arlanda flygplats har inletts och en ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken ska lämnas in till miljödomstolen före utgången av år 2010.

Bromma flygplats
Staten och Stockholms stad träffade år 2007 ett nytt avtal för Bromma flygplats som reglerar, den från år 2012 till år 2038, förlängda markupplåtelsen för flygplatsändamål.

I avtalet anges att verksamheten på Bromma i huvudsak ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling genom att dels vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget. Bromma flygplats bör behållas som länets andra flygplats med betydelse främst för affärsflyget.

Skavsta flygplats
Skavsta flygplats har haft en stark utveckling under senare år med en profilering som flygplats för lågkostnadsflyg. Skavsta utgör ett värdefullt komplement till Arlanda för regionens internationella tillgänglighet. Utbyggnad av Ostlänken för tåg kommer att förbättra Skavstas tillgänglighet.

Allmänflyget
Allmänflygets betydelse och bristen på flygfältskapacitet för allmänflyget uppmärksammas i RUFS 2010. Av särskilt regionalt intresse är den kvalificerade del av allmänflyget som affärsflyget utgör. RUFS 2010 anger att befintliga flygfält behöver utnyttjas effektivare och ytterligare flygplatskapacitet behövs.

Under arbetet med RUFS 2010 inledde Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län, KSL, ett gemensamt utredningsarbete för att föreslå åtgärder för allmänflygets långsiktiga behov. Detta arbete avslutades år 2014 med rapporten Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL Rapport mars 2014. Slutsatsen i utredningen är att det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma flygplats även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kronor genomförts för en ny anläggning. Det övriga, lätta, allmänflyget hänvisas till andra befintliga flygplatser och flygfält inom Stockholms och angränsande län.

Ny RUFS-process
Landstinget genomförde åren 2013-2014 en aktualiseringsbedömning av RUFS 2010. Slutsatsen av denna aktualiseringsbedömning är att

utmaningarna som identifierats i RUFS 2010 fortfarande är minst lika relevanta. RUFS 2010 är i huvudsak aktuell men behöver fördjupas och utvecklas i ett antal avseenden samt att tidsperspektivet behöver flyttas fram. Med stöd av aktualitetsbedömningen har en ny RUFS-process inletts och ett program för en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, vilken förväntas bli godkänd av tillväxt- och regionplanenämnden i augusti 2015. I programarbetet har konstaterats att utredningen om en eventuell avveckling av Bromma är en osäkerhetsfaktor som måste hanteras i RUFS 2050.

Regeringen har utsett en statlig samordnare som fått i uppdrag att pröva förutsättningarna för avveckling av flyget på Bromma till förmån för bostadsbebyggelse. Oavsett det uppdraget finns det en genuin osäkerhet kring Brommas användning efter Brommaavtalets utgång år 2038 som måste hanteras inom ramen för säkerställande av regionens långsiktiga flygplatskapacitet.

Frågan om hur Stockholmsregionens långsiktiga internationella och nationella tillgänglighet kan stärkas och det behov av flygplatskapacitet som följer bör tillgodoses kommer att behandlas i den påbörjade RUFS-processen. I ett sådant arbete ingår att väga värdet av alternativ markanvändning mot värdet av att behålla Bromma för flygplatsändamål för att säkerställa tillräcklig och ändamålsenlig flygplatskapacitet. De analyser av regionens utbyggnadspotential för bostäder som tillväxt- och regionplaneförvaltningen gjort indikerar inte att brist på utbyggnadspotential i goda kollektivtrafiklägen skulle vara en avgörande begränsning för regionens bostadsförsörjning. Om Bromma bibehålls som flygplats har dess influensområde betydelse för förutsättningarna för bebyggelseutvecklingen i Brommas omgivning vilket också bör beaktas. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen anser att Brommafältets betydelse för regionens bostadsförsörjning bör bedömas i det perspektivet.

För bedömning av behovet av flygplatskapacitet och hur det kan tillgodoses har frågan om en eventuell framtida höghastighetsbana för tåg kommer att angöra Arlanda betydelse, dels genom att resor kan föras över från flyg till tåg dels genom att tillgängligheten i Stockholmsregionens flygplatssystem förändras.

En annan fråga som också måste beaktas är hur Stockholmsregionens behov av flygplatskapacitet för affärsflyget ska tillgodoses. Detta är en viktig funktion som Bromma fyller och som slås fast i det angivna ändamålet med upplåtelsen av Brommafältet för flygplatsverksamhet i det gällande avtalet

mellan staden och staten. En avveckling av Bromma förutsätter att ersättningskapacitet för affärsflyget anvisas.

Övriga övervägande

Medicinska konekvenser
Den ökade transporttiden med ambulans till och från Arlanda flygplats är 15 minuter jämfört med Bromma flygplats för Karolinska Solna.

Motsvarande för Karolinska Huddinge är knappt 20 minuters längre transporttid från Arlanda jämfört med Bromma.

Denna ökade tid kan ge negativa effekter sett ur medicinsk synvinkel i två situationer

- Vid transport av kritiskt sjuka patienter under pågående intensivvård
- Vid transport av organ för transplantation till och från Stockholm

Dessa två situationer belyses kortfattat nedan:

Den största volymen transport av kritiskt sjuka är pågående ECMO-behandling. ECMO är en modifierad hjärt-lungmaskin. Karolinska Solna utför det ojämförligt största antalet ECMO-behandlingar i Sverige och hämtar patienter från övriga Sverige var eller var annan vecka.

Även om patienten under dessa transporter är i stabilt läge, så är möjligheterna att snabbt och adekvat ingripa vid plötsliga allvarliga komplikationer betydligt sämre under pågående transport, jämfört med om motsvarande komplikation inträffar då patienten befinner sig inne på ECMO-avdelningen.

En av flera förutsättningar för lyckat resultat vid transplantation är att organen ligger i kylförvaring så kort tid som möjligt. Helst ska donerade organ transplanteras inom en timme, eftersom blodförsörjningen avbrutits då organet tas ut. Det kan inte uteslutas att den ökade transporttiden med 15- 20 minuter därför kan ge sämre funktion i det transplanterade organet, på grund av den cellnedbrytning som startar redan då organet opereras ut.

Stockholm skickar bland annat hjärtan till Lund. Stockholm tar emot lever och njurar för transplantation vid Karolinska Huddinge från övriga Sverige. För njurar är 15 – 20 minuters fördröjning av mindre betydelse än för lever och hjärtan.

Om det funnes ett alternativ med mycket hög tillgänglighet av helikoptertransport av kritiskt sjuka patienter samt av organ till och från Arlanda flygplats så skulle ovanstående negativa konsekvenser minimeras.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Henrik Almkvist
Tillförordnad landstingsdirektör

Gunnel Forsberg
Tillförordnad förvaltningschef

Stockholms stad

Kommunstyrelsen
Finansroteln

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -05- 20
Dnr LS 2015-0740

Till berörd remissinstans

Angående remissen om Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

Detta gäller remissvar på "Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats"
Dnr: 106-648/2015

Remisstiden sträcker sig till den 10 september 2015, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Finansroteln är Oscar Lavelid, tfn 076-122 92 32.

Remissvar skickas till:

- Finansroteln i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Bilägg **inte** remissunderlaget. Det finns redan diarieført i kommunstyrelsens diarium.

Häfta **inte** ihop handlingarna.

Adresserna är följande:

Rotelns e-post: Funktion SLK RI-remissvar eller RI-remissvar@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Finansroteln

Remitteringsmapp

Ärende: Motion (2015:20) om bevarande av Bromma flygplats

För yttrande senast: 10 september 2015

För yttrande senast SLK: 24 september 2015

Stadsdelsnämnderna	Facknämnderna	Övriga
Bromma SDN	ExplN	SLK
Kungsholmen SDN	SbN	SBR AB
Södermalm SDN	TN	Stockholms Handels-kammare
	MHN	Naturskyddsföreningen i Stockholm
		Swedavia
		Stockholms läns landsting
		Trafikverket
		Sigtuna kommun
		Upplands Väsby kommun
		Braathens Aviation AB

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -05- 20
Dnr LS 2015-0740

STOCKHOLMS STAD
Kommunstyrelsen
Registratoret
Ink. 2015 -04- 15
Dnr: 106-648/2015
Till: KT

20.

Motion om bevarande av Bromma flygplats

Vänstermajoriteten har, i strid med Socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens förhandlingsperson och vara klart i oktober 2016.

Bromma flygplats är av betydelse för tillväxt och utveckling i hela landet. Beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om Bromma flygplats läggs ned (6 000 jobb i Stockholmsregionen, 18 000 jobb i övriga landet) och skadeståndskostnaden för att säga upp avtalet med Swedavia i förtid kan uppskattas till hundratals miljoner kronor. Stockholm har fler globala huvudkontor än vad Danmark, Norge och Finland har tillsammans och är den åttonde staden i världen mätt i antal globala huvudkontor. En så utpräglad huvudkontorsekonomi är synnerligen beroende av goda förbindelser med omvärlden, vilket ytterligare understryker betydelsen av Bromma flygplats.

Beslutet om att förhandla med regeringen om att lägga ned Bromma flygplats är därför tillväxtfientligt, bakåtsträvande och ett hot mot Stockholms framtida utveckling. Det är samtidigt fullt möjligt att undvika eftersom det är uteslutande politiskt motiverat. Det är desto mer obegripligt mot bakgrund av Stockholms geografiska läge i ett vidsträckt land och eftersom bristfälliga flygförbindelser har identifierats som en av regionens största brister i internationella jämförelser som exempelvis Cities of Opportunity.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. Istället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter. Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta istället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats. Förutsättningarna för att vidta åtgärder för minskad miljöpåverkan från flyget försämras emellertid drastiskt på grund av nedläggningshotet mot flygplatsen, eftersom det är osäkert om det går att räkna hem investeringar i flygplatsens infrastruktur.

Vänstermajoriteten försöker friskriva sig från allt detta genom att hävda att Bromma flygplats ska läggas ned utan att det ska hota jobb och tillväxt. Det är en orealistisk och oseriös undanmanöver. Det förutsätter att Brommas kapacitet i närtid skulle kunna ersättas på företrädesvis Arlanda. Men Brommas trafiktoppar ligger vid samma tider som Arlandas. Regelverk, tekniska förutsättningar, väderförhållanden och andra typer av störningar begränsar dessutom möjligheterna att utöka Arlandas maxkapacitet. Flygtrafikledningen vid Arlanda har själva uppskattat att Arlanda endast skulle kunna överta en bråkdel av Brommas trafik.

Vänstermajoriteten påstår att ett argument för nedläggning av Bromma flygplats är att möjliggöra byggandet av 50 000 bostäder. Enligt Miljöpartiet ska hela området, inklusive en ny tunnelbanelinje, vara helt färdigbyggt femton år efter att flygplatsavtalet sagts upp. Även med en dubblering av dagens högsta byggtakt skulle det ta minst 40 år att bygga så många

bostäder på ett och samma område. Området är jämnstort med Hammarby sjöstad, men ska rymma mer än fyra gånger så många bostäder – och byggas på halva tiden. För att tidplanen ska hålla måste mellan 4 000 och 5 000 bostäder per år byggas, att jämföra med byggnadstakten i Norra Djurgårdsstaden, på maximalt cirka 600 bostäder per år. Det bör även tilläggas att inga förslag har presenterats från den miljöpartistiske bostadsministern som skulle kunna möjliggöra en sådan stor ökning av byggnadstakten. Det säger därmed sig självt att vänstermajoritetensmålsättningar saknar all realism och därför inte kan användas som argument för en förtida nedläggning Bromma flygplats.

De rödgrönas agerande går emot en bred folklig opinion på de orter som berörs av en eventuell nedläggning. Tre av fem i de tolv orter som berörs är negativt inställda till en nedläggning av Bromma, på Gotland och i Ronneby så många som nio av tio. Även nio av tio kommunstyrelseordförande i landet ställer sig, oberoende av partitillhörighet, avvisande till en nedläggning av Bromma flygplats.

Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred opinion och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm och Sverige. De har några månader efter valet tvingats att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att vänstermajoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.

Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Gällande avtal mellan Stockholms stad och förutvarande Luftfartsverket, numera Swedavia, angående upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde, ska fortsatt gälla till och med 2038 enligt vad som överenskommits i avtalet.
2. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen att det gällande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia fullföljs och att uppdraget till den statliga samordnaren för Bromma flygplats avbryts.
3. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden samt övriga berörda nämnder anmodas att omedelbart avbryta arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma.

Stockholm den 15 april 2015.

Anna König Jerlmyr (M)

Lotta Edholm (FP)

Karin Ernlund (C)

Erik Slottner (KD)