

Utlåtande 2009: RII (Dnr 314-725/2009)

Brommaplanseländet

Motion av Teres Lindberg (s) (2009:12)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motion (2009:12) av Teres Lindberg (s) om ”Brommaplanseländet” anses
besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Teres Lindberg (s) har i en motion (2009:12) tagit upp om trafikproblemen vid Brommaplan. Motionären anser att Brommaplansrondellen är en propp i trafiken under stora delar av dygnet och för stora delar av västra Stockholm. Förutom att mängder av fordon blir stående på tomgång medför det enligt motionären också en riskfylld passage för gångtrafikanter och cyklister samtidigt som kollektivtrafiken får svårigheter att passera.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret delar motionärens uppfattning att trafiksituationen kring Brommaplan är besvärlig och anser att frågor om framkomlighet i staden är mycket angelägna och därför också har hög prioritet.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att omfattande investeringsåtgärder vid Brommaplan i dagsläget är allt för dyra i förhållande till nyttan. Kapacitetshöjande förstärkningar av enbart Brommaplan skulle endast få en marginell effekt på framkomligheten för morgontrafiken mot innerstaden.

Bromma stadsdelsnämnd anser att åtgärder bör vidtas skyndsamt för att söka förbättra trafiksituationen och uppnå en hållbarare lösning för kollektivtrafiken.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd delar motionärens oro över situationen vid Brommaplan.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser sig inte ha kompetens att bedöma vilka insatser som krävs för att förbättra situationen. Nämnden kan inte heller avgöra om detta trafikproblem är mer prioriterat än andra i staden.

Mina synpunkter

Dagens problematiska trafiksituation vid Brommaplan är inte någon ny företeelse. Det går dock inte att, som motionären uttrycker det, enbart fokusera på Brommaplan. Jag anser att staden måste se till helheten då trafiken vid Brommaplan påverkas av och påverkar en mycket större del av stadens trafiksystem. Kapacitetshöjande förstärkningar av enbart Brommaplan skulle endast få en marginell effekt på framkomligheten. För att komma till rätta med köerna på Drottningholmsvägen krävs det omfattande åtgärder längs i princip hela sträckan mellan Brommaplan och Kungsholmen.

Enligt motionären går det inte att vänta på att Förbifart Stockholm ska bli färdigställd innan vi tar tag i trafikproblemen vid Brommaplan, vilket jag kan hålla med om. Det är dock fel att påstå att det under stora delar av dygnet är problem vid trafikplatsen. Det är främst problem vid morgon- och eftermiddagsrusningen vilket beror på den ökade trafikmängden men även på grund av nödvändiga förbättringar för cyklister och gående vid platsen. Det är dessutom fel att påstå att inget görs för att förbättra trafiksituationen vid Brommaplan. Inom ramen för det regionala framkomlighetsprojektet arbetar trafikkontoret, i samarbete med Vägverket och SL, med att införa signalprioritering för stombusslinjerna 176/177 med sträckningen Ekerö-Brommaplan-Solna C-Danderyd. Parallellt med det arbetet planeras mindre åtgärder för att underlätta för busstrafiken vid och omkring bussterminalen vid Brommaplan. Trafikkontoret avser även att studera vilka mindre kostsamma åtgärder som på kort sikt kan utföras i syfte att förbättra framkomligheten för fordonstrafiken vid Brommaplan. För tvärgående trafik och eftermiddagstrafik kan trimningsinsatser ge ett positivt resultat. Trafikkontoret arbetar även med att se över cirkula-

tionsplatsen utifrån framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister. Vad gäller kollektivtrafiken är det viktigt att staden samarbetar med SL för att finna bra lösningar. Det är dock inte stadens ansvarsområde utan i huvudsak SL:s.

Till skillnad från miljöpartiet och vänsterpartiet ser jag till helheten och förordar därför både kortsiktiga och långsiktiga lösningar för trafiken i Stockholm. Trimningsåtgärder i anslutning till specifika platser är en del i arbetet men det är även viktigt att vi bygger nytt, såsom Förbifart Stockholm. Att socialdemokraternas tilltänkta samarbetspartners är emot Förbifart Stockholm och stora delar av vägsatsningarna i Stockholm ger dock en förståelse för motionärens vilja att skyndsamt få spaden i jorden vid Brommaplan.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2009:12) om Brommaplanseländet

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarråds förslag.
2. Bifalla motionen
3. Därutöver anföra följande.

Det stämmer inte som borgarrådet påstår att det inte är problem vid trafikplatsen. Det är inte mindre än nio påfarter på den dubbelfiliga rondellen och en stor trafikfara att köra där.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Delvis bifalla motionen
2. Anföra följande

Det är häpnadsväckande att borgarrådet med ansvar för trafik- och miljöfrågor, tror att Förbifart Stockholm kommer att lösa alla trafikproblem i staden. Vad gäller Brommaplan så kommer trafiken med förbifarten knappast att minska. Att säkerställa att just Brommaplan har ett välfungerande trafiksystem blir extra viktigt och satsningar på kollektivtrafiken måste här prioriteras. Brommaplan är en av Stockholms större trafikknutpunkter för olika trafikslag. Till bussterminalen ankommer bussar till och från Mälaröarna samt flera stombusslinjer. Brommaplans bytespunkt har 22 000 påstigande dagligen. Idag har busstrafiken ett eget körfält in mot Brommaplan. I Vägverkets nu liggande plan för utbyggnad av väg 261 till fyra körfält mellan Brommaplan och

Tappström anges att det inte ska finnas separata kollektivtrafikkörfält efter utbyggnaden. Detta är helt fel synsätt eftersom busstrafiken då kommer att bli stående i bilköer och restiderna försämras. Möjligheten att Nockebybanan från Alvik dras vidare från Nockeby via Kärnsön och Drottningholm till Ekerö centrum bör utredas. Det av oss flera gånger initierade förslaget om regelbunden pendelbåttrafik mellan Stockholms innerstad och Ekerö centrum behöver skyndsamt förverkligas. Detta för att ge fler resande valmöjligheter att ta sig fram på annat sätt än med bil.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

Motionen besvaras enligt följande:

Brommaplan är idag en mycket problematiskt plats ur trafiksynpunkt då det varje vardagsdygn passerar ca 50 000 fordon. Trafikplatsen med en sexfilig rondell, övergångsställen, cykelbanor och intilliggande busstorg och tunnelbana blir en farlig passage för framförallt fotgängare och cyklister under rusningstid. Motionären liksom flera av förvaltningarna anser att något måste göras och Vänsterpartiet håller med. I motsats till det som föredragande borgarråd framför så har Vänsterpartiet ett helhetsperspektiv. Vi ser till helheten i all trafik- och stadsplanering. Vi ser att för att nå klimatmålen måste biltrafiken i Stockholms stad och län minska. Stadsplaneringen måste utgå från den täta, funktionsintegrerade staden där det som människor behöver i form av arbete, utbildning, rekreation och fritidssysselsättningar finns där de bor. Transportbehovet för varor och personer måste minska. Vi föreslår att Stockholms innerstad successivt blir helt bilfri samtidigt som kollektivtrafiken byggs ut rejält i hela länet. Genom utbyggd kollektivtrafik och helt bilfri innerstad minskar även trafiken på infartslederna.

I Västerort föreslår vi att snabba direktbussar med egna körfält på t ex. Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen som kan avlasta tunnelbanan och vara ett attraktivt alternativ till bilen. Vi vill bygga ut Stockholm City Bikes även till närförort och förort och mellan t ex. Brommaplan och Alvik skulle ett flertal stationer kunna placeras ut för att uppmuntra till cykling istället för bilåkande.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2009:12) av Teres Lindberg (s) om ”Brommaplanseländet” anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

ÄRENDET

Teres Lindberg (s) har i en motion (2009:12) tagit upp trafikproblemen vid Brommaplan. Motionären anser att Brommaplansrondellen är en propp i trafiken under stora delar av dygnet och för stora delar av västra Stockholm. Förutom att mängder av fordon blir stående på tomgång medför det enligt motionären också en riskfylld passage för gångtrafikanter och cyklister samtidigt som kollektivtrafiken får svårigheter att passera.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar motionärens uppfattning att trafiksituationen kring Brommaplan är besvärlig och anser att frågor om framkomlighet i staden är mycket angelägna och därför också har hög prioritet. Stadsledningskontoret kan konstatera att det för närvarande pågår en rad projekt i syfte att förbättra framkomligheten i staden och regionen. Inte minst angeläget är arbetet med Förbifart Stockholm som på sikt även bedöms innebära förbättringar kring Brommaplan.

Stadsledningskontoret anser att trafikproblemen kring Brommaplan är en mycket komplex fråga som bör behandlas i stadens löpande strategiska trafikplanering. Kontoret vill framhålla att det är av vikt att ha ett helhetstänkande i arbetet med att lösa framkomlighetsproblem, exempelvis påverkar Brommaplan en mycket större del av stadens trafiksystem. Det är också angeläget att framkomlighetsåtgärder prioriteras till områden där de gör störst nytta, ur trafik- och säkerhetssynpunkt.

Stadsledningskontoret anser att eventuella framkomlighetsåtgärder kring Brommaplan får prövas gentemot övriga investeringsbehov inom trafik- och renhållningsnämnden och finansiering får beaktas i samband med kommande års budgetarbete.

Stadsledningskontoret föreslår att motion 2009:12 "Brommaplanseländet" av Teres Lindberg (s) anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i kontorets tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 juni 2009

att överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) som instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v) som instämmer i förslaget från (v).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Som motionären lyfter fram finns det stora kapacitetsproblem vid Brommaplan. Den komplexa trafiksituationen med sex anslutande gator som möts och den stora trafikmängd som passerar, innebär att det under högtrafik ofta är långa köer mot trafikplatsen. I kontorets, Vägverkets och SL:s gemensamma inventering av köer och flaskhalsar på regionens primära nät år 2008 klassades Brommaplan som en stor flaskhals. Med tanke på det stora trafikflödet på över 50 000 fordon per vardagsdygn fungerar dock trafikplatsen förhållandevis väl för fordonstrafiken. Cirkulationsplatsen har sedan den byggdes, mycket med hänsyn till gångtrafiken, kompletterats med trafiksignaler på några av övergångsställena vid de anslutande gatorna. Kontoret instämmer med motionären i att platsen är riskfylld för oskyddade trafikanter. Mellan år 2004 och 2008 har 31 olyckor med personskada i eller intill cirkulationsplatsen inrapporterats till STRADA, det nationella informationssystemet om olyckor och skador inom vägtransportsystemet. Majoriteten av olyckorna var lindriga kollisioner mellan bilar, men i tre fall var fotgängare inblandade och i sex av olyckorna var den ena parten en cyklist alternativt en mopedist.

Under årens lopp har flera lösningar för att komma till rätta med framkomlighets-

problemet vid Brommaplan utretts och förkastats. Alla förslag om tunnlar eller överdäckningar tvärs över rondellen har avslagits av kostnads- eller stadsmiljöskäl. För närvarande finns inte några konkreta planer för Brommaplan.

De åtgärder som tidigare har studerats är bl.a. att ersätta det signalreglerade övergångsstället öster om cirkulationen med en planskild gång- och cykelpassage, respektive en nedgrävning med ett körfält i varje riktning för den genomgående fordonstrafiken från Bergslagsvägen. En gångpassage av hög kvalitet under Drottningholmsvägen anses vara en allt för stor investering (uppemot 100 miljoner kronor) i förhållande till nyttan. De oskyddade trafikanternas säkerhet skulle öka, men trafikkapaciteten i rondellen förbättras inte annat än marginellt. En underfart från Bergslagsvägen skulle också bli mycket dyr att bygga (troligen cirka 200 miljoner kronor) och bara få en liten effekt på framkomligheten.

Kontoret bedömer att omfattande investeringsåtgärder vid Brommaplan i dagsläget är allt för dyra i förhållande till nyttan. Kapacitetshöjande förstärkningar av enbart Brommaplans trafikplats skulle endast få en marginell effekt på framkomligheten för morgontrafiken mot innerstaden. Detta på grund av att kön istället fastnar vid Ulvsundaplan – Alviksplan och vid Tranebergsbron – avfarten mot Essingeleden – Lindhagensplan. För att komma till rätta med köerna på Drottningholmsvägen krävs det således omfattande åtgärder längs i princip hela sträckan mellan Brommaplan och Kungsholmen. Fordonstrafiken mot Solna skulle, på motsvarande sätt, fastna i en kö vid korsningen Ulvsundavägen – Kvarnbacksvägen. Denna korsning går dock att modifiera för bättre kapacitet. En bättre utformning för tvärtrafiken är även av stor betydelse för kollektivtrafikens framkomlighet.

Inom ramen för det regionala framkomlighetsprojektet är kontoret, i samarbete med Vägverket och SL, i full färd med att införa signalprioritering för stombusslinjerna 176/177 med sträckningen Ekerö-Brommaplan-Solna C-Danderyd. Parallellt med det arbetet planeras mindre åtgärder för att underlätta för busstrafiken vid och omkring bussterminalen vid Brommaplan.

Brommaplan är en av Stockholms större kollektivtrafikknutpunkter. Enligt uppgift från SL har bytespunkten cirka 22 000 påstigande varje dag, varav 9 000 är bussresenärer. Som motionären nämner försvåras bytet mellan buss och tunnelbana av att bussterminalen och tunnelbanestationen ligger på olika nivåer. Brommaplan är en bytespunkt som SL gärna skulle förbättra, men varken bytespunkten eller förslag på ny spårdragnet kommenteras vidare i detta tjänsteutlåtande i och med att motionärens förslag ligger utanför trafik- och renhållningsnämndens ansvarsområde.

Kontoret avser att, inom ramen för det regionala framkomlighetsprojektet, studera vilka mindre kostsamma åtgärder som på kort sikt kan utföras i syfte att förbättra framkomligheten för fordonstrafiken vid Brommaplan. För tvär- samt eftermiddagstrafikens del kan trimningsinsatser ge ett positivt resultat. Detta åtgärdsarbete avses även inriktas på att se över cirkulationsplatsen utifrån framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2009

Att ställa sig bakom förvaltningens förslag.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Brommaplan har ett stort trafikflöde och en komplex trafiksituation med många trafikanter och är enligt trafikkontoret en av Stockholms mest olycksdrabbade platser. Den kapacitetsbrist som föreligger orsakar inte bara dålig framkomlighet utan innebär även olycksrisker, främst för oskyddade trafikanter, inte minst när många i högtrafiktid väljer att gena genom intilliggande bostadsområden. Vi ställer oss därför positiva till motionen och föreslår att åtgärder vidtas skyndsamt för att söka förbättra nuvarande trafiksituation.

Av trafikkontoret har vi fått beskedet att gångbroar måste vara åtminstone 5 meter höga och att de förutom trappor också kräver svagt lutande ramper vilket det lär vara svårt att finna utrymme för i Brommaplans närhet. Enligt vår åsikt är en överdäckning av Brommaplan, eller delar därav, det bästa alternativet ut framkomlighets- och trafik-säkerhetssynpunkt. I andra hand föreslår vi en gångtunnel under Drottningholmsvägen i enlighet med den i september 1998 antagna detaljplanen, vilket innebär fullständig separering av cykel- och gångtrafiken och som ger 50-100% olycksreduktion. Viktigt är dock att en sådan gångpassage blir rätt lokaliserad, rätt utformad och bekväm att använda för de oskyddade trafikanterna. I framtiden krävs även lösningar vid Bergslagsvägen, Ulvsundaleden och Drottningholmsvägen och övriga större knutpunkter.

Utgångspunkten för Stockholms översiktsplan är att kollektivtrafiken skall utgöra basen för persontransporterna i staden och ständigt utvecklas för att uppnå ett ökat kollektivresande. Ekerö är en av de snabbast växande kommunerna i landet vilket leder till en allt större fordonstrafik genom Bromma varför en hållbarare kollektivtrafik bör eftersträvas mellan Brommaplan och Mälaröarna som på sikt även bör inkludera spårbunden trafik. Brommaplans T-banestation, med mycket stor trafikgenomströmning, bör också byggas om för att få till stånd en ökad tillgänglighet samt en ny entré i dess östra del som kan betjäna såväl de befintliga närliggande bostadsområdena som det nya planerade området i kv. Linneduken.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2009

1. att förorda bifall till motionen
2. att anföra följande

Brommaplanseländet är inte ett nytt fenomen och det riskerar dessutom att bli ett långvarigt problem. Nämnden delar motionärens oro över situationen nu och instämmer i föreslagna åtgärder.

Det krävs lösningar inom såväl kollektivtrafiken, gångtrafiken som biltrafiken. Här behöver beslutsfattare inom kommunen och landstinget samverka.

Vi är stolta över att leva och bo i en expansiv del av Stockholm. Det byggs fler och fler bostäder i vårt område. Men utan en tillfredsställande lösning av Brommaplanseländet kommer problemen att öka för medborgarna i Hässelby/Vällingby. Vi måste kunna passera smidigt in till innerstaden och tillbaka som många andra i Stockholm.

Även möjligheterna för gångtrafik i Brommaplansområdet behöver ses över, t ex. måste framkomligheten öka för rullstolar och barnvagnar som annars får problem när snövallar byggs upp runt träd på trottoarerna.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Brommaplan är en viktig trafikknutpunkt i västerort med omstigningsplats för kollektivtrafiken och har enligt SL cirka 22 000 påstigande kollektivtrafikanter dagligen. Trafiksituationen är svår med ett trafikflöde på över 50 000 fordon per vardagsdygn. Tunnelbanestationen och bussterminalen ligger på olika nivåer.

Trafikkontorets bedömning är att mer omfattande investeringsåtgärder vid enbart Brommaplan i nuläget är för dyra att genomföra och skulle dessutom få marginell effekt.

Enligt planeringsinriktningarna i nya förslaget till ÖP för Stockholm anges att resandet ska bli en tydligare del i stadens offentliga rum med ökad integration och trygghet och att särskilt intresse ska ägnas åt att skapa säkra passager vid viktiga knutpunkter.

Förvaltningen är medveten om att det krävs åtgärder längs hela sträckan mellan Hässelby och Kungsholmen för att komma tillrätta med bilköerna på Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen. Förvaltningen anser trots detta att det är av största vikt att åtgärder genomförs vid Brommaplans trafikplats som kan bidra till att framkomlighe-

ten ökar för fordonstrafiken, förbättrar kollektivtrafiken och framför allt bidrar till en mindre riskfylld passage för oskyddade trafikanter.

Ett första steg kan vara att tillsammans med SL göra en översyn av befintliga trafikförhållanden samt ge förslag till alternativa lösningar för att förbättra situationen utan att genomföra alltför genomgripande ombyggnationer.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2009

att som sitt svar på remissen överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Brommaplansrondellen är med sina sex tillfartsvägar en av stadens mer komplexa trafikmiljöer. En ökande mängd fordon där, liksom en ökande mängd fordon vid Ulvsundaplan, där många arbetspendlare till och från Kista passerar, har gjort trafiksituationen längs Drottningholmsvägen besvärlig.

Stadsdelsförvaltningen har dock inte kompetens att bedöma vilka insatser som krävs för att förbättra situationen. Förvaltningen kan inte heller avgöra om detta trafikproblem är mer prioriterat än andra i staden.

Stadsdelsförvaltningen förutsätter att trafiknämnden i sitt remissvar kan bedöma både lämpliga åtgärder och vilken prioritering Brommaplans trafikproblem bör ges.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande

- 1 Motionen tillstyrks.
- 2 Därutöver anføres följande:

Motionären hänvisar uttryckligen till det ohållbara i att sätta allt hopp till att Förbifart Stockholm ska lösa problemen vid Brommaplan. Dels är det lång tid innan Förbifart Stockholm kan innebära någon förbättring. Dels löser knappast Förbifart Stockholm de problem som orsakas av för låg kapacitet i kollektivtrafikanordningarna eller förbindelserna mellan trafikslagen.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

1. Förvaltningens förslag till beslut bifalls delvis.
2. Höja trängselavgifterna i Stockholm.
3. Snarast införa trängselavgifter på Essingeleden.
4. Inleda samtal med bl.a. SL om att införa ”öppna spärrar” vid stora omstigningsplatser, t.ex. Brommaplan.
5. Därutöver anføres följande:

Vi kan lösa ”Brommaplanseländet” omgående, om vi bara vill.

I en stad som växer ständigt är det däremot orimligt att tro att alla skall kunna transportera sig en och en i egen bil. Det krävs ett annat sätt att tänka: Kollektivt.

För att klara klimat- och miljömål i Stockholm är det nödvändigt att få fler medborgare att använda kollektivtrafiken.

Ett konkret sätt att förenkla för resenärerna vid stora omstigningsplatser skulle vara att införa sk ”öppna spärrar”, t.ex. vid Brommaplan, där många skall byta från buss till tunnelbana, och där spärrarna inte klarar av att hantera den stora strömmen av in- och utgående passagerare, utan blir en kaotisk propp i rusningstid. Samtal om detta förslag bör snarast inledas med SL.

Det är också nödvändigt att införa trängselavgifter på Essingeleden - och utvärdera detta - innan man satsar flera miljarder på att bygga en förbifart.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Även vi har tidigare tagit upp frågan om den besvärliga trafiksituationen vid Brommaplan. Samt fått samma svar, att trafikproblemen vid Brommaplan är svåra, men att ingenting för närvarande ska göras. Brommaplan fortsätter att vara en mycket obehaglig trafikplats att passera, oavsett vilket slags trafikant man är. Vilket i sin tur bidrar till den smittrafik som stör de boende i Bromma. Kollektivtrafikknutpunkten är helt underdimensionerad, ett under decennier påbyggt provisorium utan djupare planering. Det har även antagits att när väl förbifarten blir byggd, så skulle trafikproblemen vid Brommaplan försvinna. Detta antagande är orimligt, emedan trafikproblemen vid Brommaplan är akuta, samt på grund av den växande befolkningen på Mälaröarna, alltmer omfattande. Det kan även ifrågasättas att de som i dag kör bil till och ifrån Mälaröarna verkligen vill köra till Skärholmen eller Hässelby. Troligen är Stockholms innerstad deras mål.

Vi anser att initiativ behöver tas till en helhetslösning på Brommaplans trafikproblem, som även måste innefatta bättre lösningar för kollektivtrafiken. Till exempel bör möjligheten utredas att dra ut spårvagnen från Nockeby förbi Drottningholm och ut till Ekerö centrum. Det av oss flera gånger initierade förslaget om regelbunden pendelbåttrafik mellan Stockholms innerstad och Ekerö centrum behöver skyndsamt förverkligas. Detta för att skapa fler valmöjligheter att ta sig fram än enbart genom vägtrafik till Mälaröarna.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2009:12

2009:12

Motion av Teres Lindberg (s) om Brommaplanseländet
Dnr 314-725/2009

Brommaplansrondellen med anslutande vägar är en propp i trafiken stora delar av dygnet och för stora delar av västra Stockholm. Mängder av fordon blir stående på tomgång eller krypkör vilket naturligtvis inte är bra för någon - och allra minst för miljön i närområdet. För gångtrafikanter och cyklister blir passagen av rondellen riskfylld.

Brommaplansrondellen härrör från en tid då trafiken var betydligt mindre än vad den är idag och den erbjuder ingen effektiv trafiklösning för boende i Bromma, Vällingby, Hässelby eller Ekerö. Antalet invånare i dessa områden kommer att öka vilket givetvis leder till en ökande trafik. Även kollektivtrafiken drabbas till följd av svårigheterna att komma förbi rondellen. Busstrafiken till och från Brommaplan är idag mycket omfattande och situationen är inte tillfredställande.

I diskussionen om att finna lösningar för Brommaplan har ofta hänvisats till att trafiksituationen förbättras i och med att Förbifart Stockholm blir klar. Förbifarten kan dock inte bli av tidigare än om 10 till 15 år. Under den tiden kommer sannolikt problemen att förvärras successivt. Situationen är så allvarlig att det måste till åtgärder redan nu. Vi kan inte vänta tills Förbifart Stockholm är färdig.

På lite längre sikt krävs det också lösningar för Abrahamsberg och Ulvsundaplan.

Kollektivtrafiken måste ordnas på ett bättre sätt. T-stationen vid Brommaplan är hårt belastad, mycket beroende på att den har endast en upp- och nedgång. I rusningstrafik passerar stora mängder resenärer stationen. En framtida lösning kan vara en terminal med direkt kontakt mellan bussar och T-bana. På

längre sikt bör också övervägas om kollektivtrafiken mellan Brommaplan och Ekerö kan lösas med en bana.

Med hänvisning till ovanstående hemställer jag kommunfullmäktige besluta att

1. skyndsamt ta fram en lösning för brommaplanseländet
2. i dialog med Stockholms läns landsting och SL försöka finna en hållbar lösning för kollektivtrafiken kring Brommaplan.

Stockholm den 30 mars 2009

Teres Lindberg