

**Handläggare**  
Theodor Bratt  
08-508 263 70**Till**  
Trafiknämnden  
2019-05-23

## **Redovisning av utredning gällande Brommaplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande med redovisning av trafikutredning gällande Brommaplan som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.

Fredrik Alfredsson  
T.f. FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefCaroline Quistberg  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

I samband med budget 2018 fick trafiknämnden i uppdrag att: *i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden se över trafiksäkerhet, framkomlighet och exploateringsmöjligheter vid Brommaplan med utgångspunkt från framkomlighetsstrategin och behovet av bostäder.* Kontoret har under 2018 genomfört budgetuppdraget i form av en trafikutredning med syftet att se över möjligheter till en förbättring av Brommaplan.

Utvärderingen av utredningens alternativ ger indikationer om vilka effekter som kan uppnås. De två alternativ som studerats mer i detalj i denna utredning har olika förtjänster och ger olika effekter i analysen. För att närmare kunna utvärdera vilket alternativ som bör

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 70  
Växel 08-508 27 200  
theodor.bratt@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

förordas för ett eventuellt genomförande, är en fördjupad förstudie nödvändig. De restidsnyttor för fordons- respektive kollektivtrafiken som utredningen visat potential för är så pass stora att kontoret bedömer det lämpligt att vidare studera föreslagna lösningar samt eventuellt även andra lösningar. De presenterade förslagen innehåller osäkerhetsfaktorer, vilka bör utredas vidare.

Om en fortsatt studie ska genomföras bör följande medskick behandlas.

- Trafiksäkerhet.
- Cykeltrafikens framkomlighet.
- Kollektivtrafikens framkomlighet.
- Kringliggande gatunäts anslutningar.
- Trafikeffekter i ett större område.

Inom gällande verksamhetsplan finns inte en sådan förstudie planerad och ett genomförande av en sådan förutsätter en omprioritering av kontorets pågående uppdrag.

### **Ärendets beredning**

Utredningen har skett i samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

### **Bakgrund**

Brommaplan har länge varit föremål för diskussioner kring förbättrad framkomlighet i det primära vägnätet. Ett stort antal utredningsförslag har tagits fram genom åren men inget av dessa har resulterat i något beslut kring ombyggnad.

I samband med budget 2018 fick trafiknämnden därför i uppdrag att: ”i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden se över trafiksäkerhet, framkomlighet och exploateringsmöjligheter vid Brommaplan med utgångspunkt från framkomlighetsstrategin och behovet av bostäder.”

### **Utredningen**

Kontoret har under 2018 genomfört detta uppdrag i form av en trafikutredning med syftet att föreslå en förändring av Brommaplans trafiklösning som kan uppfylla nedanstående kriterier.

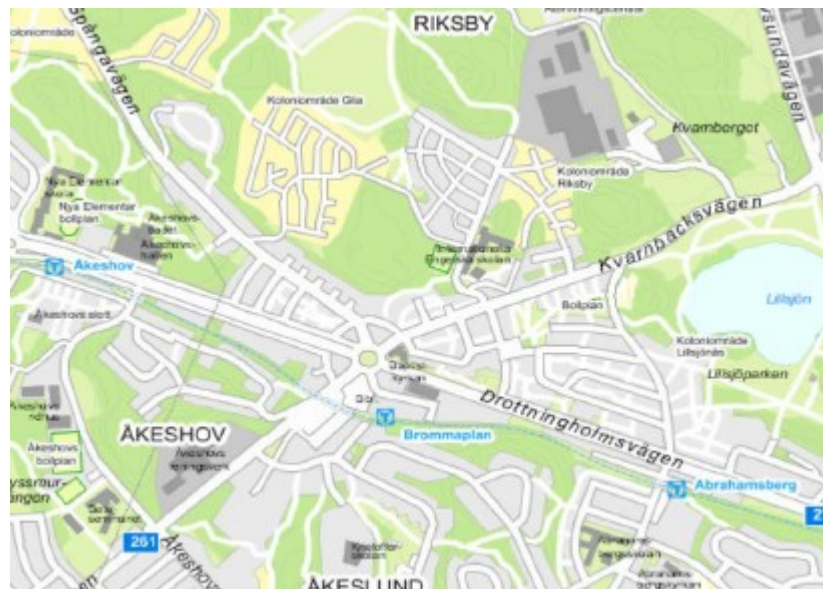
- Ökad kapacitet, förbättrad pålitlighet och sänkta restider för samtliga trafikslag, i synnerhet kollektivtrafiken.
- Förutsättningar för minskad negativ miljöpåverkan och förbättrad trafiksäkerhet genom att bygga bort kritiska punkter och minska risken för upphinnandeolyckor.

- Potentiellt skapa förbättrade förutsättningar rörande möjliga exploaterbara ytor gentemot dagsläget som kan bidra till bostadsmålet samt möjliggöra en ökad exploateringsgrad i områden norr om Brommaplan.

### Brommaplans funktion i transportsystemet

Brommaplan är en del av det primära vägnätet, där framkomligheten är särskilt prioriterad. Brommaplans trafikplats passeras dagligen av 75 000 - 100 000 personer i olika transportslag, undantaget de som passerar med tunnelbanan. Platsen är en viktig nod för kollektivtrafiken, samtidigt som den hanterar ett stort antal gående, cyklister och bilister.

Platsen är utformad som en stor cirkulationsplats med sex tillfarter. Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen och Kvarnbacksvägen är viktiga huvudleder i Västerort vilket gör Brommaplan till en viktig trafiknod. Platsen är hårt belastad i högtrafik och köbildning uppstår främst i riktning in mot innerstaden på morgonen och ut från innerstaden på eftermiddagen, även andra tider uppstår blockeringar som orsakar fördröjningar.



Bytespunkt Brommaplan är en viktig kollektivtrafiknod med förbindelse till Tunnelbanans gröna linje och cirka 20 busslinjer. Två av dessa är stombussar, linje 176 och linje 177. Till och från Brommaplan går även flygbussar till Arlanda.

Cykelpendlingsstråk sträcker sig längs fem av anslutningarna till trafikplats Brommaplan, undantaget är Klädesvägen. Västerut längs Bergslagsvägen mot Hässelby och Spånga, söderut längs

Drottningholmsvägen mot Drottningholm, norrut längs Spångavägen och Kvarnbacksvägen mot Kista och Solna samt österut längs Drottningholmsvägen mot Kungsholmen och City. Dagens utformning av cykelbanorna genom Brommaplan skapar en miljö där cyklister till stor del färdas separerat från biltrafiken, men däremot korsas körbanor vid flera punkter. Korsningspunkterna delas ofta med fotgängare.

Fotgängare rör sig i området på kombinerade gång- och cykelbanor och separerade gångbanor. Kollektivtrafiknoden utgör områdets starkaste målpunkt. Ett stort antal gående passerar Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen, däribland många barn och ungdomar som rör sig mellan Brommaplans tunnelbanestation och Internationella Engelska Skolan lokaliserad i Riksby. Brommaplans trafiklösning kan upplevas som otrygg och mindre tillgänglig för gående och cyklister. Detta gäller i synnerhet för vissa grupper, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Brommaplan ligger på andra plats på listan över stadens mest olycksdrabbade platser. Totalt har det inträffat 46 personskadeolyckor i området under de senaste 6 åren. Svårighetsgraden för dessa var 2 allvarliga olyckor, 6 måttliga olyckor och 38 lindriga olyckor. Det har inte inträffat några dödsolyckor för den aktuella perioden. De vanligaste olyckstyperna är upphinnandeolyckor samt kollisionsolyckor mellan motorfordon och cykel eller moped.

## Mål

Trafikutredningen – se bilaga 1 – har syftat till att undersöka möjligheterna för att förbättra trafiksituationen vid Brommaplan för samtliga trafikslag. Fem mål för Brommaplans utveckling har utpekats:

- Sänkta restider
- Kapaciteten ska värnas
- Förbättrad pålitlighet
- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet
- Skapa förutsättningar för förändrad markanvändning

## Studerade åtgärdsförslag

Ett stort antal principlösningar har lyfts för en förändring av Brommaplan. Principerna representerar ett relativt stort spann av åtgärder, från mindre trimningsåtgärder till fullskaliga ombyggnader med planskilda trafikplatser. En del av de studerade alternativen har varit med i tidigare förslag och då visat positiva effekter medan alternativet med mindre åtgärder har tagits fram

inom ramen för utredningen. Alternativen som behandlats listas nedan och redovisas kortfattat i Bilaga 1.

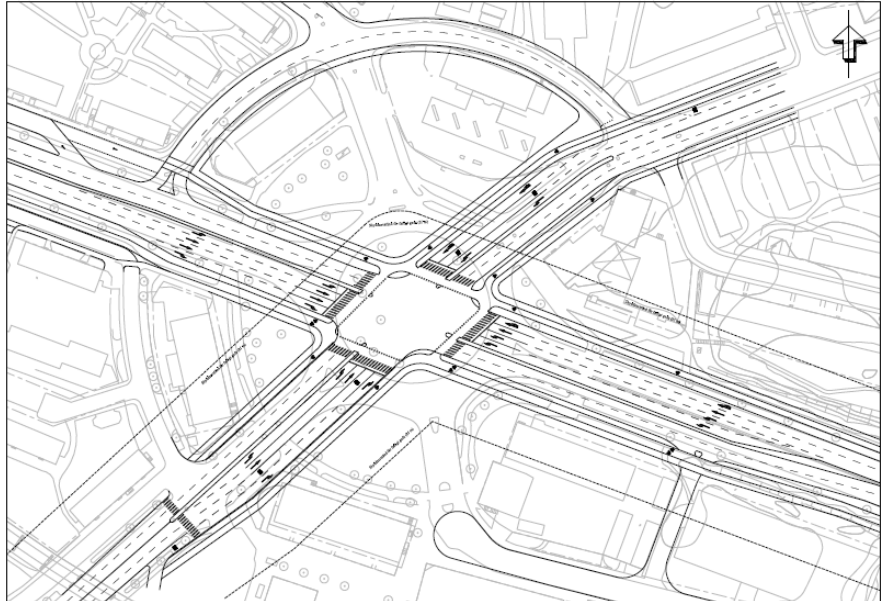
1. Stor fyrvägs korsning
2. Trimning av nuläge
3. Cirkulation med genomfart
4. Stora ringen
5. Cirkulation med bussignal
6. 3-fältig cirkulation (turbinlösning)
7. Underfart Bergslagsvägen – Drottningholmsvägen
8. Underfart för Drottningholmsvägen

Med de projektmål som satts upp inom detta uppdrag har ett stort antal av de ovanstående alternativen uteslutits då de inte svarat mot de uppsatta målen. De alternativ som valts bort har främst valts bort på grund av omfattande investeringskostnader alternativt att de har gjort så pass stora ingrepp i miljön att de ansetts motverka ett av utredningens huvudmål att överbrygga barriäreffekter.

De åtgärdsförslag som bedömts ha störst potential till måloppfyllnad har valts ut och studerats mer i detalj. De två huvudalternativ som studerats mer ingående i rapporten redovisas nedan.

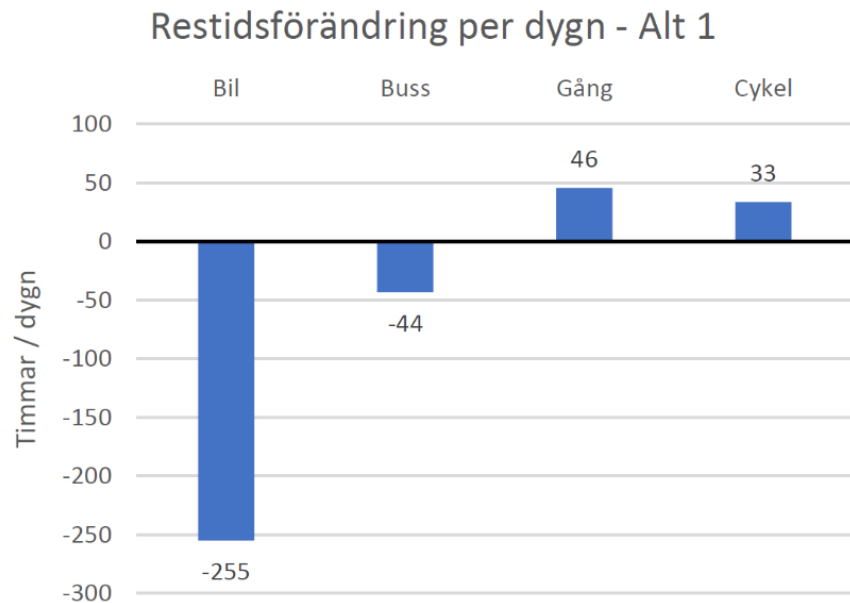
### **Stor fyrvägs korsning**

Detta alternativ innebär att Brommaplan byggs om till en stor fyrvägs korsning. Spångavägen och Klädesvägen får nya sträckningar för att inte belasta korsningen. Ett nytt busskörfält anläggs i norrgående riktning längs Drottningholmsvägen söder om Brommaplan. På Kvarnbacksvägen förlängs det södergående busskörfältet in i fyrvägs korsningen. Gång- och cykelbanor följer de nya gatusträckningarna och passager förläggs närmre korsningen i jämförelse med dagens utformning.



Alternativet ger möjlighet att med anpassade signalscheman balansera kapaciteten mellan korsningens alla tillfarter och signalerna kan anpassas efter dygnsvariationerna så att korsningen utnyttjas optimalt både under morgon och eftermiddag.

För buss- och biltrafiken medför denna lösning betydligt kortare restider, högre pålitlighet och högre kapacitet. För busstrafiken uppgår restidsvinsterna till omkring 1 min i båda riktningarna under högtrafik. Resultatet visar att den signalreglerade korsningen ger kraftigt reducerade restider för resenärer från Drottningholm/Hässelby i riktning mot City och Solna/Sundbyberg i morgonens maxtimme i jämförelse med nuläget. Resenärer på Spångavägen får längre restider beroende på att de måste passera en korsning med Kvarnbacksvägen innan de kommer fram till korsningen med Drottningholmsvägen. På eftermiddagen uppstår något reducerade restider i samtliga studerade relationer. En signalreglering i alla relationer gör att gående och cyklister drabbas av längre stopptider i jämförelse med nuläget på grund av signalens omloppstid. Figuren nedan anger den totala restidförändringen för samtliga fordonsslag.



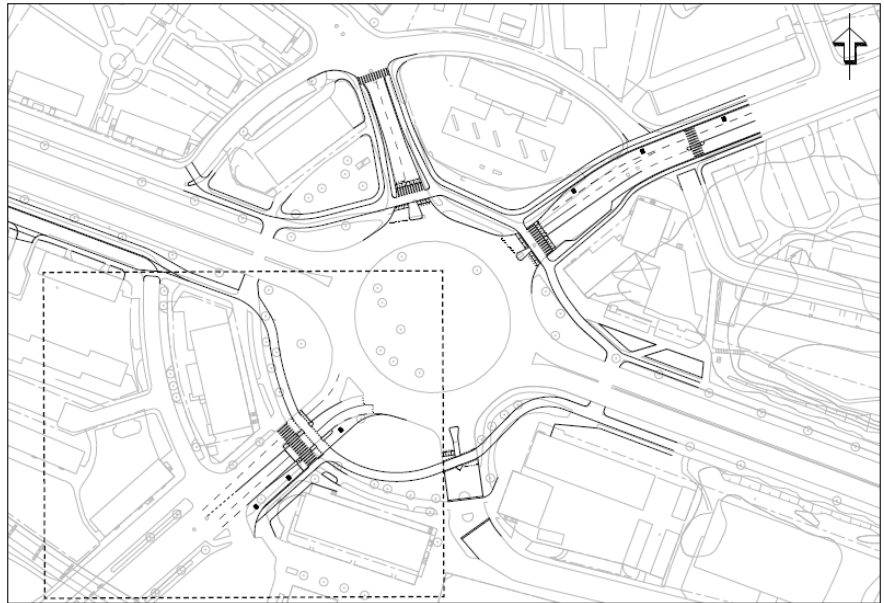
Trafiksäkerhetspåverkan behöver utredas vidare men i jämförelse med nuläget så ökar risken för allvarliga olyckor, samtidigt bedöms antalet lindriga olyckor kunna minska. Långa passager innebär en otrygghet för personer som behöver längre tid på sig att korsa gatorna. Denna lösning kan därför behöva kompletteras med en planskild gång- och cykelpassage för att klara en god trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper.

Alternativet innebär vissa möjligheter till förändrad markanvändning, de ytor som frigörs är dock i dagsläget begränsade i sin möjliga användning med hänsyn till riskavstånd för farligt gods.

Den totala kostnaden för detta alternativ är svårbedömd men bedöms inte understiga 200 miljoner kronor.

### **Trimning av nuläget**

Detta alternativ omfattar smärre åtgärder med fokus på att förbättra framkomligheten för stombussarna genom ett extra körfält som tillskapas i tillfarten till cirkulationsplatsen samt förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Genom att de obevakade övergångsställena höjds upp och flyttas förbättras trafiksäkerheten vid platser där oskyddade trafikanter och motorfordon möts. Även åtgärder för att förbättra kösituationen längs Kvarnbacksvägen föreslås.

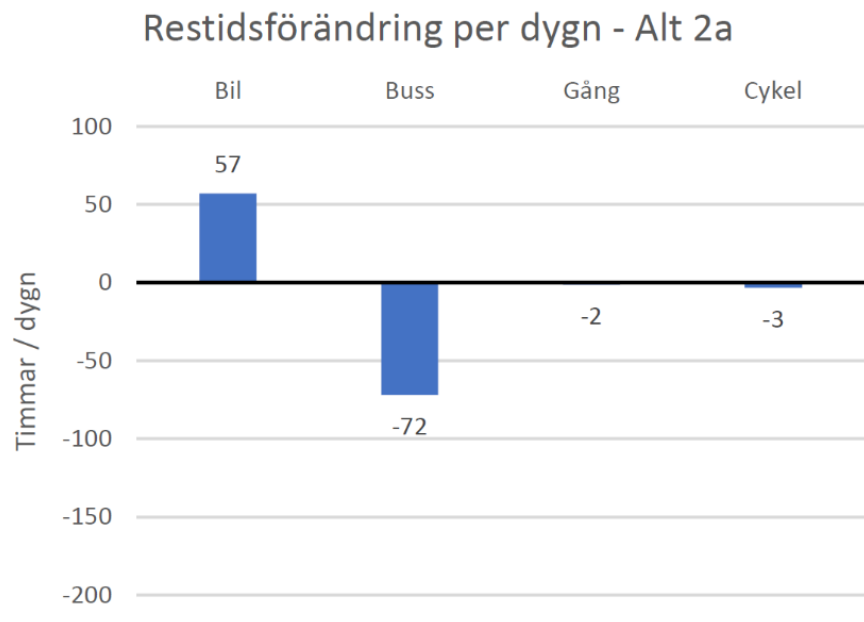


Åtgärdsförslaget ger positiva effekter för oskyddade trafikanter i form av förbättrad trafiksäkerhet. Störst positiv effekt uppnås för delmålen som rör restid och pålitlighet för busstrafiken.

Åtgärdsförslaget har negativa effekter på biltrafikens restider i maxtimmen. På grund av antalet resenärer i maxtimmen får detta stora effekter över dygnet.

För busstrafiken medför denna lösning kortare restider, högre pålitlighet och en något högre kapacitet. För biltrafiken medför lösningen försämrade restider i morgonens maxtimme. På eftermiddagen uppstår restidsvinster för resenärer på Kvarnbacksvägen. För resor som sker utanför rusningsperioderna fungerar alternativet i princip som i nuläget. Figuren nedan anger den totala restidförändringen för samtliga fordonsslag.





För gång- och cykeltrafiken medför denna lösning förbättrad trafiksäkerhet. Särskilt betydelsefull är åtgärden vid Spångavägens anslutning till cirkulationsplatsen. Risken för allvarliga olyckor mellan motorfordon bedöms inte förändras jämfört med nuläget.

Alternativet innebär sammantaget inga möjligheter till förändrad markanvändning.

Kostnaden bedöms till mellan 15 och 20 miljoner kronor.

### Övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärder

För att skapa bättre trafiksäkerhet för gående och cyklister runt Brommaplan har möjligheten att införa planskilda passager över Drottningholmsvägen studerats.

En åtgärd som är applicerbar på samtliga åtgärdsförslag är att uppföra en gång- och cykelbro över Drottningholmsvägen öster om Brommaplan. Bron skulle i så fall läggas i anslutning till parkeringshuset vid Klädesvägen och sträcka sig över Drottningholmsvägen till Vadmalsvägen. Bron kan inte motivera att befintligt övergångsställe tas bort eftersom att Drottningholmsvägens barriäreffekt vid ett borttagande skulle öka.

### Trafikkontorets synpunkter

Estimering av restider, kapacitet och pålitlighet i komplexa trafikmiljöer under rusningsperioder är svårt. Resultaten från trafiksimuleringarna ger en indikation om hur kapacitet och

framkomlighet påverkas av åtgärderna i de olika utredningsalternativen. Vägnetet i Västerort har idag flera besvärliga flaskhalsar som påverkar framkomligheten för motorfordonstrafiken. För att åtgärder vid Brommaplan ska nå full effekt och trafikanternas restider från start- till målpunkt ska minska är det viktigt att dessa flaskhalsar kan hantera ökade trafikmängder i rusningstrafiken.

Det finns ofta ett beroende mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet – särskilt på platser där motorfordon och oskyddade trafikanter möts. Det är svårt att jämföra resultaten av trafikanalyserna för Alternativ fyrvägskorsning och Alternativ trimning av nuläge då åtgärdernas omfattning skiljer sig åt.

I fyrvägskorsningen reduceras antalet tillfarter vid Brommaplan från sex till fyra då Spångavägen och Klädesvägen får nya dragningar, samtidigt fördubblas antalet körfält in i korsningen på övriga tillfarter. Analysresultaten som visar på ökad kapacitet och förbättrad framkomlighet för motorfordon bedöms även kunna påvisas om motsvarande anslutningar tas bort i nuvarande cirkulation. För att avgöra om en fyrvägskorsning har bättre kapacitet, framkomlighet och pålitlighet än en cirkulationsplats bör därför även denna aspekt studeras i ett ytterligare alternativ.

Utvärderingen av utredningens alternativ ger indikationer om vilka effekter som kan uppnås. De restidsnyttor för fordons- respektive kollektivtrafiken som utredningen visat potential för är så pass stora att kontoret bedömer det lämpligt att vidare studera föreslagna lösningar samt eventuellt även andra lösningar. De presenterade förslagen innehåller osäkerhetsfaktorer, vilka bör utredas vidare. För att närmare kunna utvärdera vilket alternativ som bör förordas för ett eventuellt genomförande, är en fördjupad förstudie nödvändig.

Om en fortsatt studie ska genomföras bör följande medskick behandlas.

- Trafiksäkerhet. Brommaplan utgör en av de mest olycksdrabbade platserna i Stockholms stads vägnät. Trafiksäkerhetsförutsättningarna bör utredas vidare med ett fokus på oskyddade trafikanter.
- Cykeltrafikens framkomlighet. Platsen är en viktig knutpunkt i cykelnätet då 5 av 6 ben i cirkulationen utgör pendlingsstråk. Det finns därför anledning att fortsatt studera hur platsen kan förbättras ur ett cykelperspektiv.

- Kollektivtrafikens framkomlighet. Idag rådande förseningar för busstrafiken samt Trafikförvaltningens förestående upprustning av Hässelbyggen är ytterligare anledning att vidare studera kollektivtrafikens framkomlighet på platsen.
- Kringliggande gatunäts anslutningar. En förutsättning för flera av de studerade lösningarna är att anslutning till det omgivande vägnätet löses för Klädesvägen. I dagsläget finns många osäkerhetsfaktorer.
- Trafikeffekter i ett större område. Vägnätet i Västerort har flera besvärliga flaskhalsar som påverkar framkomligheten i vägnätet som helhet. För att bedöma de totala effekterna av eventuella kapacitets- och framkomlighetsåtgärder vid Brommaplan bör därför en kompletterande trafikanalys på ett större geografiskt område genomföras.

En bedömning av kostnad för fortsatt studie finns ej i dagsläget. Inom gällande verksamhetsplan finns inte en sådan förstudie planerad och ett genomförande av en sådan förutsätter en omprioritering av kontorets pågående uppdrag.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande med redovisning av trafikutredning gällande Brommaplan som svar på uppdrag från Kommunfullmäktige.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Redovisning av trafikutredning Brommaplan.