

Handläggare
Kristofer Rogers
08-508 26 022**Till**
Trafiknämnden
2023-06-08

Brommaplan trimningsåtgärder. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Brommaplan trimningsåtgärder till en investeringsutgift om 30 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret föreslår att ett busskörfält anläggs mellan bussterminalens utfart och cirkulationsplatsen samt att ett nytt körfält tillskapas i den södra delen av cirkulationen för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Vidare föreslås att cykelbanan i öst-västlig riktning breddas för att uppnå bredd enligt riktlinjer för primära stråk samt att en ny gångbana skapas längs delar av cykelbanan mot den bågformade mur som karakteriserar södra delen av platsen. Korsningen med Klädesvägen föreslås höjas upp och bli genomgående för att tydligare prioritera gående och cyklisterna.

Kontoret föreslår även att en dubbelriktad cykelbana anläggs söder om Brommaplan längs Knypplerskevägen väster om Drottningholmsvägen. Hastighetssäkrande åtgärder föreslås vid det oreglerade övergångsstället över Drottningholmsvägen.

Ett nytt busskörfält mellan bussterminalen och cirkulationen tillsammans med ett nytt körfält i södra delen av cirkulationen bedöms ge stombusstrafiken en tidsvinst mellan ca 20 till 40 sekunder per buss räknat från bussterminalen förbi cirkulationen, beroende på tid på dygnet och trafiksituation. Övriga föreslagna åtgärder ger både cykeltrafiken och gångtrafiken förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet genom ny och breddad infrastruktur. Trafiksimuleringar för övrig motorfordonstrafik visar en viss minskning av kötiderna på förmiddagen från Drottningholm samt ökade kölängder österifrån på Drottningholmsvägen på förmiddagen.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Brommaplan trimningsåtgärder till en investeringsutgift om 30 mnkr.

Bakgrund

2018 fick trafiknämnden som budgetuppdrag att i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden se över trafiksäkerhet, framkomlighet och exploateringsmöjligheter vid Brommaplan med utgångspunkt från framkomlighetsstrategin och behovet av bostäder. I maj 2019 återrapporterade trafikkontoret genomfört budgetuppdrag till trafiknämnden (Dnr T2019-01075). En trafikutredning tillsammans med fördjupade beräkningar av restider hade då tagits fram och två alternativa utformningar hade studerats närmare, en fyrvägskorsning och ett alternativ med trimning av nuläget.

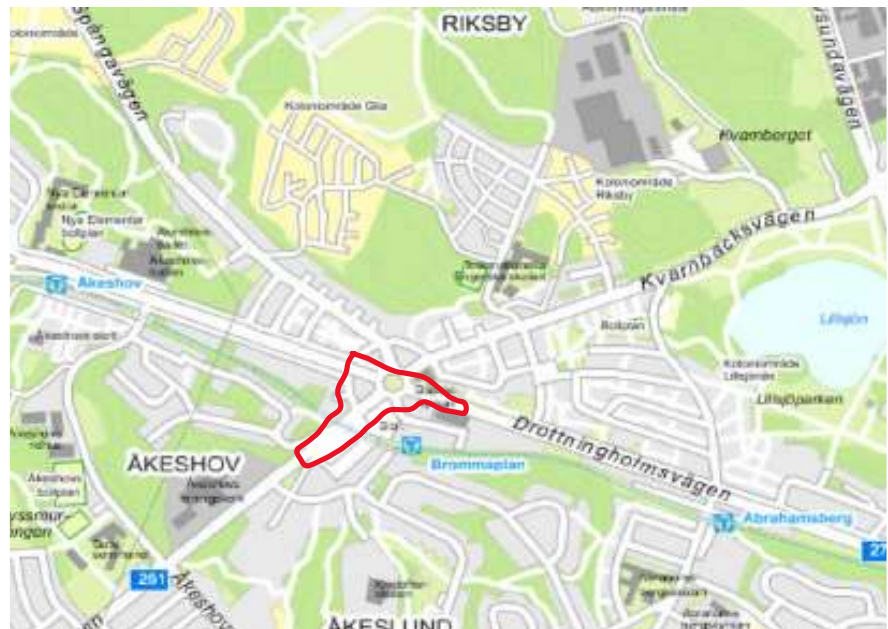
I budget för 2021 fick trafiknämnden i uppdrag att genomföra mindre trimningsåtgärder vid Brommaplan med utgångspunkt från den tidigare trafikutredningen samt framkomlighetsstrategin, i avvaktan på en större utredning. I mars 2022 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet enligt trafikkontorets förslag (Dnr T2022-00199).

I budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att ”i samband med att beslutade trimningsåtgärder vid Brommaplan genomförs ska nämnden göra en studie av en ny trafiklösning. Utredningen syftar till att bidra till målet om 30 procent minskad biltrafik till 2030, öka

framkomligheten för alla trafikslag med särskilt fokus på kollektivtrafik, cyklister och gående samtidigt som trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter ska öka.” Beslut om trimningsåtgärder vid Brommaplan fattas i detta ärende medan en studie av en ny trafiklösning hanteras separat.

Trimningsåtgärder vid Brommaplan innefattar cirkulationsplatsens södra delar, delar av Drottningholmsvägen samt lokalgatorna Knypplerskevägen, Brommabågen och Klädesvägen, enligt Figur 1.

Cirkulationsplatsens anslutningar vid Spångavägen och Kvarnbacksvägen åtgärdas inom projektet ”Framkomlighet för stombusslinje 176-177” och ingår inte i detta projekt.



Figur 1 Projektområde, Brommaplans södra delar

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Kontoret har haft dialog med Bromma stadsdelsförvaltning angående projektet. Stadsdelsförvaltningen har ansvar för parkytorna vid cirkulationsplatsen.

I projektet har kontoret haft en dialog med trafikförvaltningen region Stockholm och Arriva som är trafikutövare i området.

Mål och syfte

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning*

uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2023. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är att *Stockholms ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt.

Syftet med projektet är att med trimningsåtgärder möjliggöra för cyklister att på ett mer framkomligt sätt passera Brommaplan, att tillskapa trafiksäkrare lösningar för gående och cyklister samt att förbättra framkomligheten och restiden för de trafikanter som nyttjar stombusstrafiken. Hänsyn ska även tas till övrig trafik.

Befintlig situation

Brommaplan är en viktig knutpunkt i Västerort. Det är en del av det primära vägnätet och en viktig nod för kollektivtrafiken samtidigt som den hanterar ett stort antal gående och cyklister. Mellan 75 000 till 100 000 personer passerar Brommaplan dagligen.

Brommaplan är utformad som en stor cirkulationsplats med sex tillfarter och är hårt belastad i högtrafik, se Figur 2. Vid de fyra större tillfarterna regleras gång- och cykelpassagerna med trafiksignaler, men signaler saknas vid Spångavägen och Klädesvägen. De signalreglerade passagerna bidrar till köbildning men även till att det blir luckor för motorfordonstrafiken att ta sig in i cirkulationen. Köbildning uppstår främst i riktning in mot innerstaden på morgonen och ut från innerstaden på eftermiddagen. Köbildning uppstår även under andra tider vilket leder till blockeringar och fördröjningar.



Figur 2 Flygbild Brommaplan

Tunnelbana, bussterminal och de flesta centrumfunktioner återfinns söder om cirkulationsplatsen men målpunkter finns även norr om Brommaplan såsom skolor, restauranger, hotell och arbetsplatser. Detta tillsammans med bostäder runt om Brommaplan gör att platsen är viktig ur både ett regionalt och ett lokalt perspektiv och samtliga trafikslag har ett behov av att platsen ska framkomlig och trafiksäker.

Brommaplan är en viktig kollektivtrafikknutpunkt med både tunnelbana och bussterminal. Cirka 20 busslinjer trafikerar Brommaplan, däribland stombusslinje 176 och 177. Eftersom Brommaplan är hårt trafikerad uppstår regelbundet köbildning in mot cirkulationen i de flesta relationer. Detta gör att busstrafiken fastnar när den ska genom cirkulationen. På Kvarnbacksvägen finns busskörfält in mot Brommaplan, men det saknas för övriga anslutningar. De busslinjer som kommer söderifrån passerar bussterminalen och kan därmed undvika en del av de köer som uppstår på Drottningholmsvägen.

Primära cykelstråk sträcker sig längs fem av de sex anslutningarna till trafikplats Brommaplan

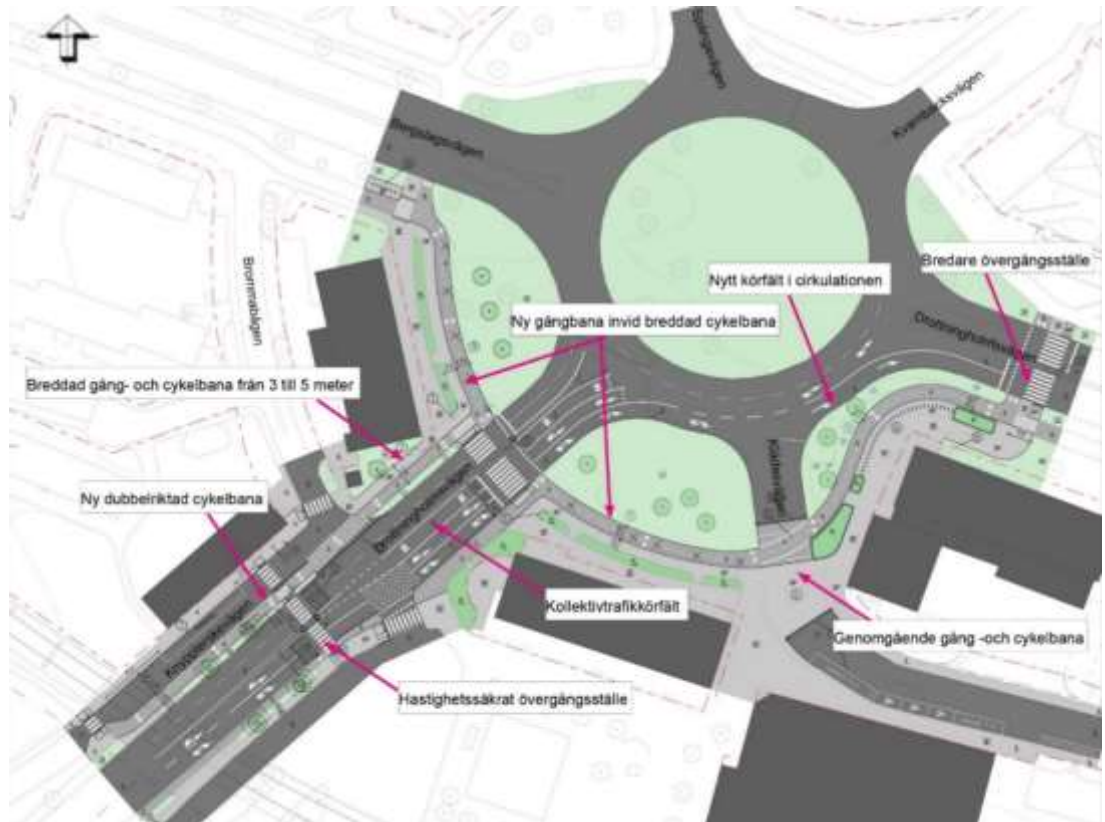
Dagens utformning av cykelbanorna genom Brommaplan skapar en miljö där cyklister till stor del färdas separerat från biltrafiken, men däremot korsas körbanor vid flera punkter. Cykelbanorna uppnår inte standard enligt cykelplanen och flera ytor delas med gående.

Fotgängare rör sig i området på kombinerade gång- och cykelbanor och på 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 som är 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.

Brommaplansrondellen med sin klippta gräsyta med iögonfallande lökplanteringar på våren och de höga popplarna dominerar landskapsbilden vid Brommaplan. De kringliggande grönytorerna med gräs, träd och blomsterplanteringar bidrar också till det gröna intrycket på platsen.

Åtgärdsförslag

Framtaget förslag förbättrar framkomligheten för busstrafiken i norrgående riktning samt ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister i både öst-västlig och i nord-sydlig riktning, se figur 3 och bilaga 1.

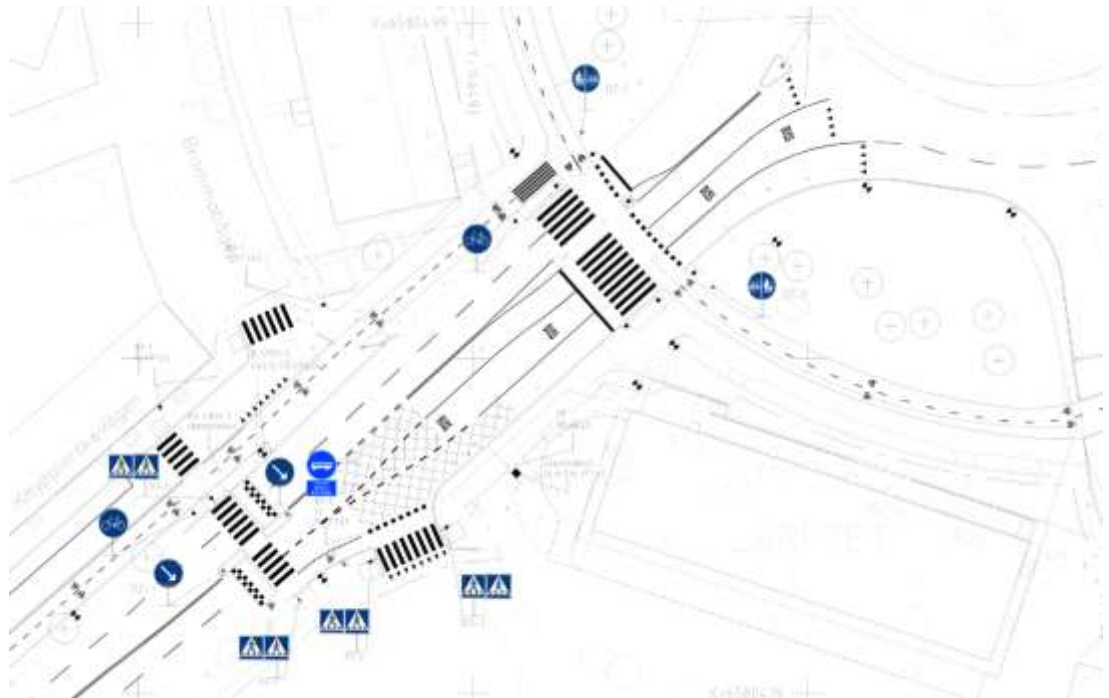


Figur 3 Översiktlig bild över planerade åtgärder

Kollektivtrafik

Förslaget är att ett nytt busskörfält skapas mellan terminalens utfart och cirkulationen i syfte att förbättra framkomligheten för busstrafiken i norrgående riktning, se Figur . Busskörfältet föreslås mellan de två befintliga körfälten för att busstrafiken lättare ska kunna ta sig vidare mot Kvarnbacksvägen och Spångavägen. För att möta upp ett tredje körfält in till cirkulationen föreslås även ett extra körfält i cirkulationens södra del mellan Drottningholmsvägens båda anslutningar.

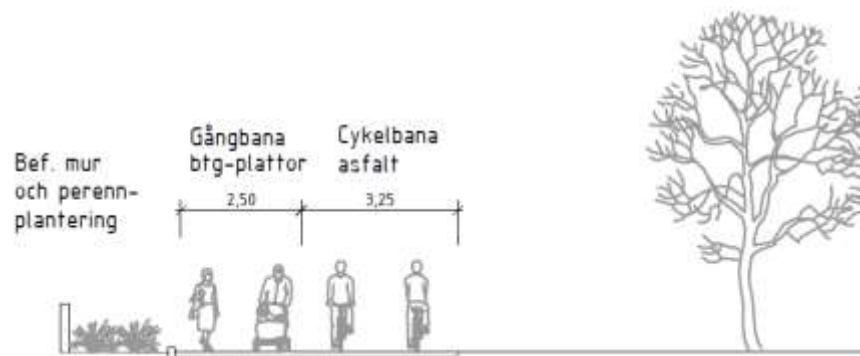
Spärrmålningen som idag finns i korsningen vid terminalutfarten behålls och utökas för att tydliggöra att korsningen inte får blockeras. Befintligt övergångsställe och cykelpassage vid terminalens utfart föreslås finnas kvar, men med enkelriktning av cykeltrafiken.



Figur 4 Busskörväg Drottningholmsvägens södra anslutning

Cykel

Den befintliga cykelbanan i öst-västlig riktning förbi Brommaplans södra del breddas till 3,25 meter enligt stadens riktlinjer för primära cykelstråk. Mellan Klädesvägen och Bergslagsvägen föreslås cykelbanan anläggas bredvid befintlig cykelbana som i sin tur omvandlas till gångbana, se Figur 5.

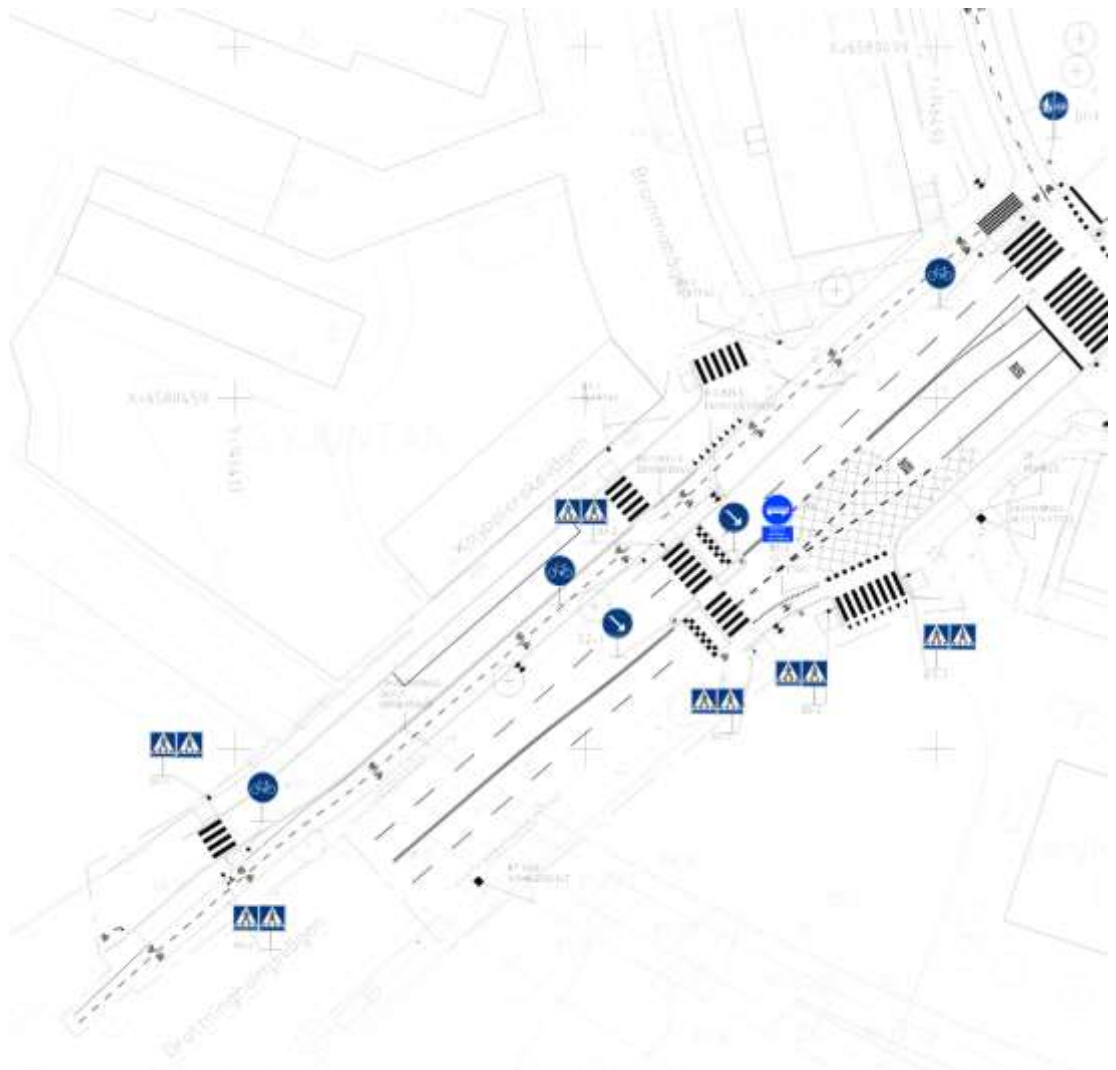


Figur 5 Sektion gång- och cykelbana i parkytan

I korsningspunkten med Klädesvägen föreslås utöver en upphöjd passage en uträtning av cykelbanans dragning för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Cykelbanan får även delvis ny dragning mellan Drottningholmsvägens östra anslutning och

Klädesvägen för att förbättra linjeföringen och möjliggöra plantering av nya träd.

På Drottningholmsvägen söder om Brommaplan cyklar idag cirka 85 % av cyklisterna på den nordvästra sidan. Därför föreslås att en ny 3,25 meter bred dubbelriktad cykelbana anläggs längs Knypplerskevägen, se Figur 6. Cykelbanan anläggs invid den befintliga trädraden längs Drottningholmsvägen och ansluter i söder mot den befintliga gång- och cykelbanan längs Drottningholmsvägen. På Knypplerskevägen är ytan mellan fasad och trädrad begränsad. För att få plats med cykelbana tas angöring på delar av sträckan bort och gående hänvisas till den trottoar som återfinns längs fasaden. Körbanan smalnas av till 5,25 m och där angöringen blir kvar går det inte att mötas. Detta liknar dagens situation där körbanan förvisso är något bredare, men ändå inte är tillräckligt bred för att mötas där angöring finns.



I korsningspunkten med Brommabågen anläggs en genomgående cykelbana för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken. Mellan Brommabågen och trafiksignalen närmare cirkulationen breddas dagens gemensamma gång- och cykelbana från tre till fem meter. Ett mindre fastighetsintrång på cirka fem kvadratmeter behövs för att genomföra denna breddning.

Cykelbanan längs Drottningholmsvägens östra sida samt den gemensamma gång- och cykelbanan mellan terminalutfarten och trafiksignalen förblir oförändrade i förslaget.

Cykelpassagen över Drottningholmsvägen i höjd med bussterminalens utfart utgår enligt förslaget. Anledningen är att cyklister över terminalutfarten minskar busstrafikens framkomlighet. Den befintliga passagen vid övergångsstället bedöms vara tillräcklig, särskilt i kombination med de övriga förbättringsåtgärder för cykeltrafiken som föreslås på nordvästra sidan av Drottningholmsvägen in mot cirkulationen.

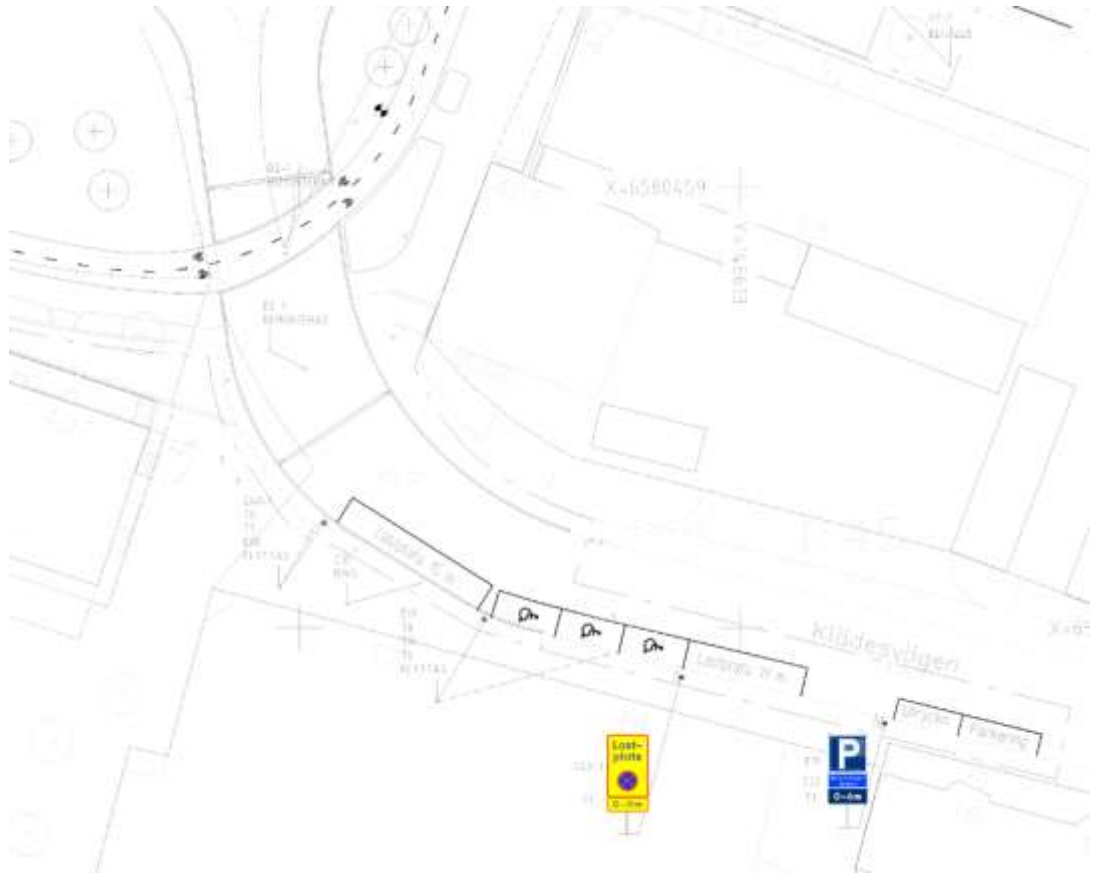
Cykelparkeringar återfinns idag både mellan Bergslagsvägen och Drottningholmsvägens västra anslutning samt vid fastigheten intill Drottningholmsvägenens östra anslutning. Cykelparkeringsplatserna behöver justeras i läge i och med ny gångbana och breddad cykelbana. Antalet platser blir i stort sätt det samma.

Gång

Den befintliga cykelbanan i öst-västlig riktning förbi södra delen av Brommaplan föreslås omvandlas till gångbana på 2,5 meter. Redan idag rör sig gående på cykelbanan och använder de sittplatser som kantar cykelbanan.

Med ett extra körfält förbi det signalreglerade övergångsstället över Drottningholmsvägen förlängs passagen med ca 3 meter. Gröntiden i signalen kommer att anpassas efter övergångsställets längd, men ytterligare refuger ryms inte sektionen.

I korsningspunkten med Klädesvägen föreslås en genomgående gång- och cykelpassage, se Figur 7. Detta ger en ökad trafiksäkerhet och tydlighet av prioritering av gående och cyklister framför motorfordonstrafik. Upphöjningen föreslås breddas söderut och anläggas med betongplattor för att förenkla för gående till och från torgytorna.



Figur 7 Upphöjd gång- och cykelpassage vid Klädsvägen

Övergångsstället över Drottningholmsvägens östra anslutning breddas upp till 5 meter, då det är många gående som passerar här och däribland skolelever. Utöver breddningen förtydligas ytor för gång respektive cykel där möblering och planteringsytor föreslås för att på ett tydligt sätt separera de två trafikslagen.

Den cykelbana som föreslås längs Knypplerskevägen gör att gående hänvisas till trottoaren på den västra sidan. Här breddas trottoaren med 0,5 meter till en total bredd som varierar mellan 2,2-3,1 meter. För att underlätta för gående att ta sig över på rätt sida i anslutningen till befintlig gång- och cykelbana söderut föreslås ett övergångsställe. Körbanan smalnas av för att göra övergångsstället säkrare.

Befintligt övergångsställe över Drottningholmsvägen är oreglerat med dubbla körfält och höga flöden av motorfordon. För att inrymma en trafiksäkerhetsåtgärd behöver passagen flyttas något söderut. Här föreslås upphöjda tillfarter som trafiksäkerhetsåtgärd. För att inrymma dessa krävs en viss justering av vägbredden på Drottningholmsvägen då körytan idag redan är smal. Samtidigt trafikeras sträckan högfrekvent av stombusstrafik.

Övrig trafik

Övrig motorfordonstrafik på Drottningholmsvägen i norrgående riktning separeras i två körfält, ett körfält för trafik som ska rakt fram eller vänster i cirkulationsplatsen och ett körfält för trafik som ska till höger i cirkulationsplatsen. Uppdelningen mellan körfälten sker en bit innan det obebakade övergångsstället.

Befintliga angöringsplatser förskjuts något österut på Klädesvägen, och en parkeringsplats utgår. Klädesvägens anslutning mot cirkulationen smalnas av något och ger en utökad grönyta jämfört med idag. Det är låga trafikflöden på Klädesvägen eftersom det är en återvändsgata.

Breddningen av gångbanan på Knypplerskevägen innebär en avsmalning av körbanan vilket medför att fordon inte kan mötas på sträckan samtidigt med angöring samt att ca 20 meter långsgående parkering tas bort (motsvarande ca 4 platser).

Landskapsbild och vegetation

Förslaget syftar till att bibehålla nuvarande gestaltning kring Brommaplan i så stor utsträckning som möjligt, men med åtgärder för att skapa tydlighet för gående och cyklister samt att bibehålla platsens gröna karaktär med träd, klippta gräsytor och inslag av blommande planteringar.

Ett flertal träd längs den breddade cykelbanan behöver tas ned, men de ersätts av nya träd som placeras fritt i grönytorna där de får plats mellan befintliga ledningsstråk för att skapa bästa möjliga förutsättningar för träden att utvecklas väl. De 10 träd som behöver fällas invid cirkulationen varav flera av dessa är i dåligt skick. ersätts med 20 nya. 14 av dessa kan planteras i grönytorna invid cirkulationen och övriga återplanteras utanför själva projektområdet.

Längs Drottningholmsvägens södra anslutning behöver ytterligare tre träd tas ned då övergångsstället ska flyttas söderut och cykelbana längs Knypplerskevägen anläggas. Två av träden ersätts med nya på den västra sidan av Drottningholmsvägen men utrymme saknas på den östra sidan och det trädet kan inte ersättas på denna sida. Istället återplanteras tre nya träd utanför projektområdet. De träd som behöver fällas står i allé vilket medför att det krävs godkänd dispens från Länsstyrelsen.

En viss inskränkning i grönytan i cirkulationen mellan Drottningholmsvägens två anslutningar krävs för att möjliggöra för tre körfält. För att gångbanorna ska rymmas intill den trafiksignalreglerade passagen behöver de befintliga bågformade murarna på båda sidor om Drottningholmsvägen kortas av ca 1,75 meter på respektive sida om Drottningholmsvägen.

I området mellan Klädesvägen och Drottningholmsvägen österut skapas en större grönyta än i dag då cykelbanan flyttas ihop med torgytan, vilket ger plats för nya träd som placeras fritt liksom övriga föreslagna nya träd. Torgytan norr om Klädesvägen separeras från cykelbanan med hjälp av planteringsytor för blommande buskar och/ eller perenner omgärdade av en låg bred garantkant och cykelpollare. Befintliga parksoffor ersätts med nya sittplatser.

Parkvägsbelysningen mellan Klädesvägen och Drottningholmsvägen justeras i läge. Nya lägen för vägbelysningen i cirkulationen föreslås mellan Drottningholmsvägens södra och östra anslutning. Över Drottningholmsvägens södra anslutning flyttas den linspända belysningen vid tre platser.

Avvägningar och konsekvenser

I enlighet med budgetuppdraget från 2021 har utgångspunkten varit att föreslå mindre åtgärder, så kallade trimningsåtgärder, i avvaktan på en större utredning. I budget för 2023 har trafikinämnden fått i uppdrag att utreda en ny trafiklösning vid Brommaplan. Samtidigt har exploateringsnämnden fått i uppdrag att i samråd med kommunstyrelsen, stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden verka för byggandet av bussterminaler vid Brommaplan och Gullmarsplan så att dessa projekt med Region Stockholm som huvudman kan sättas igång mellan åren 2025-2027. De föreslagna trimningsåtgärderna ger förbättringar på kort sikt men bedömningen är att flera av dem kan vara kvar även vid en större omdaning av Brommaplan.

Idag sker låsningar vid trafiksignalen och vid infarten till cirkulationen. Trafiksimuleringar visar att ett busskörfält, som får fri lejd in mot cirkulationsplatsen, ger tidsvinster för busstrafiken på mellan 20 till 40 sekunder per buss mätt från terminalens utfart genom cirkulationen ut mot Kvarnbacksvägen och Spångavägen. Störst tidsvinst bedöms kunna ske på förmiddagar. Ett busskörfält kan åstadkommas genom att ta bort den grönremsa som finns mellan körfälten och gång- och cykelbanan på Drottningholmsvägens östra sida.

Med ett extra busskörfält visar trafiksimuleringarna att framkomligheten för övrig motorfordonstrafik söderifrån får något kortare kötider. Under förmiddagens maxtimme beräknas kölängden minska från cirka 1200 meter till 1150 meter. Liknande effekt ses från Bergslagsvägen där kölängden beräknas minska från 950 till 850 meter. Denna förbättring gör samtidigt att det blir svårare att komma in i cirkulationen österifrån på Drottningholmsvägen. Dagens kölängder under maxtimme på förmiddagen ligger på 250 meter och bedöms kunna öka till cirka 600 meter. Detta är en relativt stor försämring, men eftersom kölängderna från detta håll är betydligt kortare än från söder och väster samtidigt som busstrafiken får förbättringar har den ökade kölängden setts som en godtagbar följd effekt. Resultatet av trafiksimuleringar ska emellertid inte likställas med sanningen utan mer som en indikation om vilka effekter som kan ske.

Bredare cykelbanor och tydligare separering från gående skapar bättre förutsättningar för cykeltrafiken. Mellan Drottningholmsvägens östra anslutning och Bergslagsvägen får cykelbanan en bättre linjeföring och säkrare passager. Söderut längs Drottningholmsvägen och Knypplerskevägen skapas en dubbelriktad cykelbana och prioritering i korsningen med Brommabågen vilket gör att den västra sidan av Drottningholmsvägen får god standard för cykeltrafiken. Den östra sidan förblir dock oförändrad i förslaget vilket gör att det fortsatt kommer finnas tydliga brister, inte minst mellan terminalutfarten och cirkulationen där gående och cyklister får dela på en gemensam yta på tre meter.

Den befintliga cykelpassagen vid det obevakade övergångstället över Drottningholmsvägen föreslås utgå för att prioritera busstrafiken ut ur terminalen. Cykelflödena är låga redan idag och med den förbättring på västra sidan som föreslås så är bedömningen att det endast kommer att bli en marginell försämring.

Mellan Bergslagsvägen och Klädesvägen skapas en helt ny gångbana på den plats där dagens cykelbana återfinns. Redan idag rör sig gående här och åtgärden kommer leda till bättre framkomlighet. Samtliga ytor för gående föreslås få samma material i form av betongplattor vilket ökar tydligheten och separeringen mellan gående och cyklister.

Med ett ytterligare körfält blir den signalreglerade passagen över Drottningholmsvägen bredare vilket påverkar tryggheten och

säkerheten för gående. Extra refuger för att mildra effekten får inte plats. Denna förändring påverkar gående negativt. Även förändringen på den östra sidan av Drottningholmsvägens södra anslutning kan påverka upplevelsen och tryggheten då gräsytan som finns idag mellan körfält och gång- och cykelbana försvinner. Den västra sidan av Drottningholmsvägen förbättras emellertid då ytan för gång och cykel breddas från tre till fem meter.

Bedömningen är att den generella landskapsbilden kan behållas i och med föreslagna åtgärder. Den bågformade muren med tillhörande planeringar blir kvar och gångbanan och cykelbanan följer denna bågformade linje. De träd som idag står längs cykelbanan behöver ersättas med nya träd, men samtidigt är flertalet av dessa i dåligt skick. Ny placering av träd gör att de nya träden får större chans att växa sig starka jämfört med dagens.

För att kunna hastighetssäkra det obevakade övergångsstället över Drottningholmsvägen och tillskapa den nya cykelbanan längs Knypplerskevägen behöver tre träd som står i allé tas ned. Eftersom de står som första träd efter korsningen med Brommabågen och terminalutfarten bedöms den negativa effekten bli liten. Två av träden, de på den västra sidan av Drottningholmsvägen, föreslås ersättas i trädallén.

Längs Knypplerskevägen utgår fyra parkeringsplatser för att kunna skapa cykelbanan. Angöringsmöjligheter kommer fortsättningsvis vara kvar och parkeringsplatser finns i området i övrigt. De platser som utgår är idag reglerade med 1-timme mellan kl 7-19. Även en parkering på Klädesvägen behöver utgå i samband med att den upphöjda passagen som prioriterar gående och cyklister skapas. Bedömningen är att minskningen av antalet platser får marginell effekt på möjligheten att parkera.

Trygghet och jämställdhet

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

De föreslagna åtgärderna tar hänsyn till målen i *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* genom den föreslagna separeringen mellan fotgängare och cyklister och vid utformning av passager.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Detaljprojektering och framtagning av bygghandlingar genomförs under vår/sommar 2023. Upphandling av entreprenör påbörjas i slutet av 2023. Entreprenad förväntas pågå i 3 till 4 månader och planeras till sommaren 2024 med slutförande under tidig höst 2024.

Aktivitet	2023	2024
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	X
Entreprenad		X

Tabell 1. Övergripande tidplan för projektet

För att minimera påverkan på trafiken planeras en etappindelning av arbetena. Målsättningen är att störa trafiken i minsta möjliga mån och nattarbeten vid de mest kritiska skedena är en förutsättning. Att hålla två körfält öppna i alla riktningar kommer inte alltid att vara möjligt men planeringen av arbetena kommer utgå från att minimera denna tid och styra så att arbetena sker när det påverkar trafiken som minst. Projektets genomförande har planerats till sommarmånaderna för att på så sätt påverka trafiken mindre.

Ekonomi

Projektets utgift beräknas till 30 mnkr vilket specificeras i nedanstående tabell.

I utgiften ingår 3 mnkr som har förbrukats till och med 2023-01-31 för utredning, projektering och egen tid. Kommande utgifter avser framförallt byggleddning och entreprenad. I totalutgiften ingår även ett riskpåslag om 20 procent och indexpåslag om 5 procent.

Sammanfattning	Bokfört	Kom. utg.	Totalt
Utredning och projektering	2,5	1,8	4,3
Byggaktörskostnad inkl byggledning och risk	0,5	6,6	7,0
Entreprenad		17,7	17,7
Index		1,0	1,0
Summa utgifter	3,0	27,0	30,0
Inkomster		0,0	0,0
Summa inkomster	0,0	0,0	0,0
Netto	3,0	27,0	30,0

Tabell 2. Översiktlig redovisning av projektets ekonomi

I inriktningsbeslutet uppskattades projektets utgift till 18 mnkr, vilket innebär att nuvarande förslag är en ökning med 12 mnkr. Att projektet blivit dyrare beror delvis på att ombyggnaden nu planeras i fler etapper och större andel arbeten under nattetid för att på så sätt minimera påverkan på trafik under byggtid. En annan faktor är den senaste tidens generella prisökning. I och med det osäkra läget på marknaden har projektets riskpåslag ökats och i och med det den bedömda utgiften.

Projektet redovisas inom framkomlighetsatsningen för kollektivtrafik och inryms inom den långsiktiga investeringsplanen.

Driftkostnader

Driftkostnaderna för trafikkontoret kommer att öka något eftersom mer gång- och cykelytor tillskapas. De planerade åtgärderna kommer även medföra en förlorad driftintäkt för staden om ca 40 tkr/år till följd av att 5 parkeringsplatser behöver tas bort i samband med ombyggnationen.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,2 %, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

För att fälla träd som står i allé krävs dispens från Länsstyrelsen. Längs Drottningholmsvägen står träden i allé och här behöver tre träd fällas för att möjliggöra åtgärder vid framförallt det oreglerade övergångsstället. Är det inte möjligt att påverka träden kan lokala anpassningar behövas.

Väster om Drottningholmsvägen behövs ett fastighetsinträng på cirka fem kvadratmeter. Ytan är idag gångbana och gräsyta och bedömningen är att det inte behöver påverka fastigheten nämnvärt. En dialog med fastighetsägaren har inletts men överenskommelse behövs och det finns alltid en risk kring detta. Är ett fastighetsinträng inte möjligt behöver gång- och cykelbanan bli lokalt smalare.

Brommaplan är en högt trafikerad plats och under byggtid kommer det att vara viktigt att försöka undvika trafikstörningar i så stor utsträckning som möjligt, framförallt under rusningstid. Den del av arbetena som kommer att påverka motorfordonstrafikens framkomlighet bedöms i dagsläget kunna utföras och färdigställas under 3-4 månader. Utgångspunkten är flera etappindelningar och nattarbeten för att minska påverkan på trafiken. Viss trafikstörning kommer att behöva ske men förutsägbarheten i dessa störningar är viktig. Hur trafikstörningarna kan minimeras behöver studeras vidare.

Kommunikation

Eftersom Brommaplan redan idag är hårt belastad kommer ombyggnad med avstängningar leda till ökade köer, inte minst för biltrafiken. Kommunikationsinsatser behövs för att tydliggöra syfte med åtgärderna och när och hur trafiken kommer att påverkas i olika skeden. Kommunikationen behöver riktas till både verksamheter och boende lokalt i närheten av Brommaplan men även till en större målgrupp eftersom trafikanter från stora delar av Stockholm passerar Brommaplan dagligen.

Slut

Bilagor

1. Systemhandling Brommaplan trimningsåtgärder