

Handläggare
Johan Ingelshed**Till**
Trafiknämnden
2026-03-12**Motion om att initiera en
Brommaplansförhandling för en långsiktig
lösning av trafiksituationen, av Johan Paccamonti
(M) och Dennis Wedin (M). Svar på remiss från
kommunstyrelsen****Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef**Sammanfattning**

Trafikkontoret har mottagit en remiss från kommunstyrelsen avseende en motion från Johan Paccamonti och Dennis Wedin (M). Motionärerna föreslår att Stockholm stad ska initiera en Brommaplansförhandling med berörda parter, som ska syfta till att ta fram en gemensam, långsiktig och hållbar plan för Brommaplans framtida trafiklösning. Motionärerna beskriver en problematik där Brommaplan utgör en flaskhals som skapar köbildningar.

Trafikkontoret konstaterar att Brommaplan är en av de mest trafikerade knutpunkterna i västra Stockholm.

Ett flertal utredningar har gjorts för platsen och de senaste besluten har lett till trimningsåtgärder som syftar till att stärka framkomlighet och trafiksäkerhet, särskilt för busstrafiken och oskyddade trafikanter.

Trafikdata för de senaste tio åren visar på tydligt minskad biltrafik i den radiella riktningen mellan Vällingby och innerstaden, medan trafiken har ökat något i den regionala tvärkopplingen mellan Ekerö och Solna. Trafikkontoret bedömer att det är en trend som väntas hålla i sig även med öppnandet av Förbifart Stockholm 2030 och att det inte förväntas någon tydlig ökning av Brommaplans sammantagna belastning.

Kontoret bedömer att mindre justeringar av befintlig struktur är ett ändamålsenligt sätt att stegvis förbättra situationen på platsen och samtidigt hantera osäkerheter kring framtida resmönster. En helhetssyn på trafiksystemet är vidare avgörande för att förstå hur enskilda åtgärder påverkar det större systemet. Trafikkontoret välkomnar fortsatt dialog med regionens parter om hur framkomlighet och trängsel kan hanteras i en växande region.

Remissen

Trafikkontoret har mottagit en remiss från kommunstyrelsen avseende en motion från Johan Paccamonti och Dennis Wedin (M), se bilaga 1. Motionärerna föreslår att Stockholm stad ska initiera en Brommaplansförhandling med berörda parter, som ska syfta till att ta fram en gemensam, långsiktig och hållbar plan för Brommaplans framtida trafiklösning.

Motionärerna beskriver en problematik där Brommaplan utgör en flaskhals som skapar köbildningar vilket leder till negativa effekter för bilister, kollektivtrafikresenärer och räddningstjänsten. De trimningsåtgärder som har gjorts har enligt motionärerna begränsad effekt och möter inte den växande belastning som följer av befolkningstillväxt, fler resande och kommande stadsutvecklingsprojekt i Brommaområdet.

Motionärerna efterfrågar ett samlat långsiktigt grepp och att staden bör ta initiativ till en Brommaplansförhandling tillsammans med Region Stockholm, Trafikverket och berörda kommuner som Ekerö, för att gemensamt ta fram en helhetslösning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Brommaplan är en av de mest trafikerade knutpunkterna i västra Stockholm med en central funktion för både lokala och regionala resor. Läget strax utanför innerstadens trängselskattesnitt innebär återkommande trängsel under högt trafik. Även andra närliggande platser, som korsningen mellan Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen, Alviksplan och Ulvsundaplan har liknande belastning, vilket gör att Brommaplan behöver ses i ett större sammanhang.

Platsen har utretts vid flera tillfällen, och olika åtgärdsförslag har tagits fram. De senaste besluten har resulterat i så kallade trimningsåtgärder, där den sista etappen genomfördes under 2025. Åtgärderna omfattar bland annat nya körfält från Kvarnbacksvägen och södra Drottningholmsvägen samt en breddning av cirkulationen. Syftet är att förbättra framkomligheten, särskilt för busstrafiken.

Åtgärder i form av nya och breddade cykelbanor samt säkrare passager har gjorts i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Kontoret avser utvärdera de genomförda åtgärdernas effekter.

Trafikkontoret bedömer i nuläget att mindre justeringar av befintlig struktur är ett ändamålsenligt sätt att stegvis förbättra situationen på platsen och samtidigt hantera osäkerheter kring framtida resmönster. Större ombyggnadsförslag har visat sig innebära betydande kostnader, bland annat till följd av komplicerade markförhållanden och omfattande trafikpåverkan under byggtid. Dessutom har de lösningar som studerats främst bedömts gynna biltrafiken lokalt utan tydliga systemnyttor. Minskad köbildning vid Brommaplan kan ge upphov till ökad köbildning i närliggande större korsningar. Lösningar som primärt gynnar biltrafiken är inte heller i linje med stadens beslutade framkomlighetsstrategi samt stadens beslutade miljömål.

I kontorets trafikutvecklingsrapport för 2024 framgår att trafikarbetet på det statliga vägnätet i Stockholm har ökat i takt med befolkningen mellan 2010 och 2024, men denna trend återfinns inte i det kommunala vägnätet där Brommaplan ingår. Vid Brommaplan har biltrafiken tydligt minskat i den radiella riktningen mellan Vällingby och innerstaden, medan trafiken har ökat något i den regionala tvärkopplingen mellan Ekerö och Solna. Se figur 1.

Mätpunkt	År 2012-2016 (fordon/dygn)	År 2022-2025 (fordon/dygn)	Förändring
Kvarnbacksvägen (öster om Hemslöjdsvägen)	21 800	23 200	+ 6% + 1 400 f/d
Drottningholmsvägen (öster om Hemslöjdsvägen)	31 900	28 800	- 10% - 3 100 f/d
Bergslagsvägen (väster om Islandstorget)	31 900	27 200	- 15% - 4 700 f/d
Nockebybron	20 500	22 600	+ 10% + 2 100 f/d

Figur 1. Jämförelse mellan genomsnittliga mätvärden under en tioårsperiod. Källa: Trafikkontorets trafikdataportal

Trafikkontoret gör i nuläget bedömningen att det är en trend som väntas hålla i sig även med öppnandet av Förbifart Stockholm 2030. Med stadens nuvarande planeringsinriktning kring trafik förväntas ingen tydlig ökning av Brommaplans sammantagna belastning. En möjlig effekt av att den radiella trafiken minskar och att den tvärgående trafiken ökar är att det senare stråket blir mer dominerande genom cirkulationsplatsen och får bättre framkomlighet. Detta skulle kunna gynna busstrafiken som går längs just detta stråk. Det är dock viktigt att fortsatt arbeta med åtgärder som höjer framkomligheten för busstrafiken.

Flera andra större infrastrukturprojekt pågår, som tunnelbaneutbyggnader och förlängningen av tvärbanan mot Kista och Helenelund, samt framkomlighetsåtgärder för befintliga och framtida expressbusslinjer. Dessa kommer också att påverka resandet i den här delen av regionen, och innebära bättre tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Kontoret arbetar kontinuerligt med trafikplanering i samverkan med andra aktörer, både inom och utanför staden. En helhetssyn på trafiksystemet är avgörande för att förstå hur enskilda åtgärder påverkar det större systemet. Trafikkontoret välkomnar fortsatt dialog med regionens parter om utvecklingen av det primära vägnätet efter Förbifartens färdigställande, inklusive frågor om hur framkomlighet och trängsel kan hanteras i en växande region.

Slut

Bilagor

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
johan.ingelshed@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

1. Motion om att initiera en Brommaplansförhandling för en långsiktig lösning av trafiksituationen av Johan Paccamonti (M) och Dennis Wedin (M)