



Ökad framkomlighet genom Brommaplan för fordons- och kollektivtrafiken

Socialdemokraterna har tagit flera initiativ för bättre framkomlighet för trafiken som passerar Brommaplan. Bland annat finns ett uppdrag om ett sådant arbete i budgeten för 2018. Tidsbesparingen beräknas bli särskilt stor för bussresenärer, cirka 5 minuter per enkel resa vid högtrafik och motsvarande knappt 4 minuter för övriga fordon. På ett år sparar man utifrån dessa förutsättningar vid dagliga resor mellan 30-40 timmar per år, motsvarande 4-5 arbetsdagar! Omräknat per fordon blir med sådana förutsättningar med dagens omfattande trafik samhällsnyttan mycket stor.

Vid Brommaplan passerar nämligen varje dag omkring 75 000 personer. Cirka 4000-6000 gående, cirka 12000-15000 resenärer i buss, cirka 3000-5000 cyklister samt cirka 45000 motorfordon passerar platsen på vardagar. Trafikmiljön är komplex, Brommaplan består idag av sex gator som möts i en stor cirkulationsplats. Att förbättra Brommaplans trafikfunktion är en viktig förutsättning för kommande stadsutvecklingsprojekt i västerort, som t ex utvecklingen av Riksby och Bromma flygfält.

Trafikkontoret har i enlighet med budgetuppdraget arbetat med projektet, även andra intressegrupper har arbetat med förslag som exempelvis socialdemokraterna på Ekerö.

Två möjliga alternativ presenteras här nedan:

Alternativ 1 innebär att Brommaplan görs om till en traditionell fyrvägskorsning. Spångavägen och Klädesvägen får nya sträckningar för att inte belasta korsningen. Spångavägen ansluter till Vadmalsvägen som i sin tur kopplar till Kvarnbacksvägen och Bergslagsvägen. Klädesvägen kopplar till Drottningholmsvägen strax öster om Brommaplan. I de nya anslutningarna till Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen är endast högersvingar möjliga. Klädesvägens anslutning är en osäkerhet i detta förslag som behöver studeras vidare.

Kvarnbacksvägen, Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen ansluter till en signalreglerad fyrvägskorsning. Gatorna har tre eller fyra körfält in i korsningen, med separata svängkörfält, och två körfält ut ur korsningen.

Ett nytt busskörfält anläggs i norrgående riktning längs Drottningholmsvägen söder om Brommaplan. På Kvarnbacksvägen förlängs det södergående busskörfältet in i fyrvägskorsningen. Gång- och cykelbanor följer de nya gatusträckningarna och passager förläggs närmare korsningen i jämförelse med dagens utformning.

Tidsvinsterna är för de flesta rutter i högtrafik blir cirka 4 minuter per resa. För busstrafiken ännu mer. Detta alternativ innebär dock större störningar under det år platsen behöver byggas om, troligtvis också krävs en ny detaljplan.



Alternativ 2 omfattar smärre åtgärder med fokus på att förbättra framkomligheten för stombussarna samt framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Kvarnbacksvägen breddas för att skapa utrymme för två körfält i tillfarten till cirkulationsplatsen. Dagens södergående busskörfält på Kvarnbacksvägen förlängs förbi korsningen med Vadmalsvägen och ansluter till de övriga körfälten strax före cirkulationsplatsen.

Ett norrgående busskörfält förläggs längs Drottningholmsvägens söder om cirkulationsplatsen. Busskörfältet startar vid terminalområdet och ansluter till de vanliga körfälten precis före cirkulationsplatsen. Gång- och cykelpassagerna på Spångavägen och Kvarnbacksvägen hastighetssäkras och flyttas ut från cirkulationsplatsen. Cykelpassagen över Klädesvägen hastighetssäkras och flyttas norrut, vilket ger en genare sträckning.

Befintligt övergångsställe över Klädesvägen görs om till en bred genomgående gångbana. Befintligt signalreglerat övergångsställe och cykelpassage över Drottningholmsvägen söder om Brommaplan flyttas norrut för att skapa en tydligare separering mellan gående och cyklister. Befintligt övergångsställe på Kvarnbacksvägen vid korsningen med Vadmalsvägen flyttas till den norra sidan korsningen. En ny genomgående gång och cykelbana anläggs på Kvarnbacksvägens södra sida.

Tidsvinsterna blir för de flesta rutter i högrafik cirka 1 minut per resa. För busstrafiken ännu mer. Detta alternativ blir rimligtvis billigare att genomföra och har mindre störningar under ombyggnadstiden.

Fler alternativ kan naturligtvis vara möjliga. Vi vet dock att dagens konstruktion ej är optimal för något av trafikslagen.

Det vore olyckligt om en ovilja finns att ta tag i trafikplatser som har en möjlighet att utvecklas och förbättras även för fordonstrafiken. Därför föreslår jag:

Att de utredningar som finns inom staden, samt andra intressenters förslag, gällande trafiklösningar för Brommaplan redovisas för kommunfullmäktiges ledamöter

Att en förvaltningsöverskridande arbetsgrupp omgående tillsätts som får i uppdrag att lägga fram förslag för både finansiering och genomförande för hur Brommaplans trafikplats skall utvecklas för ökad framkomlighet.

Stockholm den 26 november 2018

Jan Valeskog (S)
Oppositionsborgarråd