Stockholms stad

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2025/1539)

Motion om att initiera en Brommaplansförhandling för en långsiktig lösning av trafiksituationen

Motion av Johan Paccamonti och Dennis Wedin (båda M)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

I en motion väckt i kommunfullmäktige föreslår Johan Paccamonti och Dennis Wedin (båda M) att Stockholms stad ska ta initiativ till en så kallad Brommaplansförhandling tillsammans med Region Stockholm, Trafikverket och berörda kommuner. Syftet är att ta fram en gemensam och långsiktig plan för att hantera trafiksituationen vid Brommaplan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Bromma stadsdelsnämnd. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara med hänvisning till att frågan inte berör deras respektive verksamhetsområde.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens bedömning att stegvisa förbättringar av den befintliga trafikstrukturen i nuläget är en rimlig inriktning, särskilt mot bakgrund av de stora kostnader och betydande trafikstörningar som mer omfattande ombyggnadsförslag kan innebära.

Trafiknämnden 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.

Bromma stadsdelsnämnd konstaterar att det är trafikkontoret, som är ansvarig förvaltning och som har genomfört olika utredningar och åtgärder. Det finns samtidigt långsiktiga planer på en mer omfattande utveckling som

stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret ansvarar för. Nämnden ser positivt på den dialog mellan olika aktörer som föreslås i motionen.

Föredragande borgarrådets 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 innerstaden innebär återkommande trängsel under högtrafik. Platsen har utretts vid flera tillfällen och ett antal trimningsåtgärder har genomförts, där den sista etappen blev klar 2025. Åtgärderna omfattar bland annat nya körfält från Kvarnbacksvägen och södra Drottningholmsvägen, en breddning av cirkulationen samt nya och breddade cykelbanor och säkrare passager. Syftet är främst att förbättra framkomligheten för busstrafiken och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Jag delar trafiknämndens bedömning att mindre justeringar av befintlig struktur i nuläget är ett ändamålsenligt sätt att stegvis förbättra situationen och samtidigt hantera osäkerheter kring framtida resmönster. Större ombyggnadsförslag har visat sig innebära betydande kostnader, bland annat på grund av komplicerade markförhållanden och omfattande trafikpåverkan under byggtiden.

Vid Brommaplan har biltrafiken minskat tydligt mellan Vällingby och innerstaden, medan trafiken mellan Ekerö och Solna har ökat något. Trafikkontoret bedömer att trenden håller i sig även när Förbifart Stockholm öppnar. Samtidigt förbättras kollektivtrafiken på sikt i den här delen av staden genom utbyggd tunnelbana, tvärbanans förlängning mot Kista och Helenelund och bättre framkomlighet för expressbussarna.

Staden samverkar redan löpande med Region Stockholm, Trafikverket och andra berörda aktörer om trafiksystemet i västra Stockholm. Jag välkomnar en fortsatt dialog om hur det primära vägnätet ska utvecklas när Förbifart Stockholm är klar, men ser inte skäl att nu inleda en särskild förhandling om Brommaplan. Därmed anser jag motionen besvarad.

Bilaga

> Motion om att initiera en Brommaplansförhandling för en långsiktig lösning av trafiksituationen, dnr KS 2025/1539-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Christofer Fjellner (M) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen.
2. Att därutöver anföra

Brommaplan är i dag en av de viktigaste trafikknutpunkterna i västra Stockholm. Här möts regional och lokal biltrafik, busstrafik, tunnelbana, gång- och cykeltrafik i ett mycket begränsat utrymme. Platsen utgör samtidigt en central port till både Västerort och Ekerö. Återkommande köbildning under rusningstid är välkänd och påverkar framkomligheten för såväl kollektivtrafikresenärer som bilister och blåljusfordon.

Trafikkontoret redogör i sitt tjänsteutlåtande för att ett antal trimningsåtgärder genomförts och att dessa ska utvärderas. Moderaterna välkomnar att mindre förbättringar genomförts. Samtidigt konstaterar vi att liknande åtgärder har prövats under många år utan att den grundläggande strukturella problematiken vid Brommaplan har lösts. Att Brommaplan ingår i ett större trafiksystem är i själva verket ett argument för – inte emot – ett mer samlat grepp. Platsen är en del av ett regionalt trafiknät där flera aktörer bär ansvar: Stockholms stad, Region Stockholm, Trafikverket och i viss mån angränsande kommuner såsom Ekerö. Just därför behövs en struktur där dessa aktörer tillsammans kan analysera helheten och prioritera långsiktiga investeringar.

Trafikkontoret lyfter också fram att större ombyggnationer kan innebära höga kostnader och påverkan under byggtid. Det är rimliga aspekter att väga in, men de utgör inte skäl att avstå från att ta fram långsiktiga lösningar. Tvärtom visar erfarenheter från andra större infrastruktursatsningar i regionen att komplexa projekt ofta kräver breda förhandlingar och gemensam planering över flera mandatperioder.

En Brommaplansförhandling handlar inte om att på förhand låsa fast en specifik lösning eller om att ensidigt prioritera biltrafik. Syftet är i stället att samla berörda aktörer kring en gemensam analys av hur platsen kan utvecklas så att framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras för hela transportsystemet – inklusive kollektivtrafik, gång och cykel.

Det är också viktigt att redan nu planera för hur trafiksystemet i västra Stockholm ska fungera efter att Förbifart Stockholm öppnar. Den förändrade trafikstrukturen kan påverka resmönster och belastning på flera knutpunkter i regionen, där Brommaplan är en av de mest centrala. Moderaterna menar därför att tiden är mogen för ett mer långsiktigt och samordnat arbete kring Brommaplan. En Brommaplansförhandling skulle skapa bättre förutsättningar att samla berörda aktörer, analysera alternativa lösningar och identifiera finansiering och genomförande över tid. Mot denna bakgrund bör Stockholms stad ta initiativ till en Brommaplansförhandling i enlighet med motionens intentioner.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 11 november 2026

Emilia Bjuggren
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Therese Lindström (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

I en motion väckt i kommunfullmäktige föreslår Johan Paccamonti och Dennis Wedin (båda M) att Stockholms stad ska ta initiativ till en så kallad Brommaplansförhandling tillsammans med Region Stockholm, Trafikverket och berörda kommuner. Syftet är att ta fram en gemensam och långsiktig plan för att hantera trafiksituationen vid Brommaplan. Motionärerna beskriver att Brommaplan i dag utgör en av Västerorts mest belastade trafikpunkter med återkommande köbildning och framkomlighetsproblem för såväl biltrafik som kollektivtrafik och blåljusfordon.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Bromma stadsdelsnämnd. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara med hänvisning till att frågan inte berör deras respektive verksamhetsområde.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret instämmer i motionärernas uppfattning att Brommaplan är en viktig knutpunkt i västra Stockholm med stor betydelse för både lokala och regionala resor. Stadsledningskontoret konstaterar att platsen har varit föremål för flera utredningar och att ett antal åtgärder redan har genomförts för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. De genomförda trimningsåtgärderna syftar bland annat till att stärka busstrafikens framkomlighet samt förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens bedömning att stegvisa förbättringar av den befintliga trafikstrukturen i nuläget är en rimlig inriktning, särskilt mot bakgrund av de stora kostnader och betydande trafikstörningar som mer omfattande ombyggnadsförslag kan innebära. Samtidigt pågår flera större infrastrukturprojekt i regionen, såsom Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnader och utvecklingen av tvärbanan, som kan påverka resmönster och tillgänglighet i området.

Stadsledningskontoret vill också betona vikten av en fortsatt samverkan mellan staden, regionen och andra berörda aktörer i frågor som rör utvecklingen av det regionala trafiksystemet. En sådan dialog är central för att hantera framkomlighet och trängsel i en växande region och för att säkerställa att åtgärder vid enskilda platser bidrar till ett väl fungerande transportsystem som helhet.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besvara motionen med vad som sägs i tjänsteutlåtandet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 mars 2026 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Dennis Wedin (M) m.fl., se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

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 högtrafik. 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.

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.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

> Bromma stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och översänder det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Mattias Keresztesi (M) m.fl. som föreslår att motionen bifalls i sin helhet.

Särskilt uttalande av Johan Duvdahl (C), se Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen delar bilden av att Brommaplan, avseende såväl trafikplatsen och torget, samt som bytespunkt för kollektivtrafik är i behov av åtgärder för en bättre trafiksituation och trafiksäkerhet. För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerhet har Trafikkontoret nyligen genomfört ett antal åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafiken vid cirkulationsplatsen. Bromma stadsdelsförvaltning, som enbart ansvarar för parkmarken, ställer sig positiv till dessa och andra eventuella lösningar som bidrar till en säkrare trafikmiljö med färre barriärer. Bromma stadsdelsförvaltning har dock inte kompetens att avgöra vad som krävs för att minska köer och minimera risken för trafikstörningar. Trafikkontoret, som är ansvarig förvaltning inom staden, har genom åren haft budgetuppdrag och genomfört olika

utredningar kring korsningspunkten. Det finns samtidigt planer på en mer omfattande utveckling av Brommaplan som stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret ansvarar för men processen är i ett tidigt skede. Med det sagt ser förvaltningen positivt på den dialog mellan olika aktörer som föreslås i motionen. Förvaltningen föreslår att nämnden godkänner tjänsteutlåtandet och översänder det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Brommaplan är i dag en av de viktigaste trafikknutpunkterna i västra Stockholm. Här möts regional och lokal biltrafik, busstrafik, tunnelbana, gång- och cykeltrafik i ett mycket begränsat utrymme. Platsen utgör samtidigt en central port till både Västerort och Ekerö. Återkommande köbildning under rusningstid är välkänd och påverkar framkomligheten för såväl kollektivtrafikresenärer som bilister och blåljusfordon.

Trafikkontoret redogör i sitt tjänsteutlåtande för att ett antal trimningsåtgärder genomförts och att dessa ska utvärderas. Moderaterna välkomnar att mindre förbättringar genomförts. Samtidigt konstaterar vi att liknande åtgärder har prövats under många år utan att den grundläggande strukturella problematiken vid Brommaplan har lösts. Att Brommaplan ingår i ett större trafiksystem är i själva verket ett argument för – inte emot – ett mer samlat grepp. Platsen är en del av ett regionalt trafiknät där flera aktörer bär ansvar: Stockholms stad, Region Stockholm, Trafikverket och i viss mån angränsande kommuner såsom Ekerö. Just därför behövs en struktur där dessa aktörer tillsammans kan analysera helheten och prioritera långsiktiga investeringar.

Trafikkontoret lyfter också fram att större ombyggnationer kan innebära höga kostnader och påverkan under byggtid. Det är rimliga aspekter att väga in, men de utgör inte skäl att avstå från att ta fram långsiktiga lösningar. Tvärtom visar erfarenheter från andra större infrastruktursatsningar i regionen att komplexa projekt ofta kräver breda förhandlingar och gemensam planering över flera mandatperioder.

En Brommaplansförhandling handlar inte om att på förhand låsa fast en specifik lösning eller om att ensidigt prioritera biltrafik. Syftet är i stället att samla berörda aktörer kring en gemensam analys av hur platsen kan utvecklas så att framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras för hela transportsystemet – inklusive kollektivtrafik, gång och cykel.

Det är också viktigt att redan nu planera för hur trafiksystemet i västra Stockholm ska fungera efter att Förbifart Stockholm öppnar. Den förändrade trafikstrukturen kan påverka resmönster och belastning på flera knutpunkter i regionen, där Brommaplan är en av de mest centrala.

Moderaterna menar därför att tiden är mogen för ett mer långsiktigt och samordnat arbete kring Brommaplan. En Brommaplansförhandling skulle skapa bättre förutsättningar att samla berörda aktörer, analysera alternativa lösningar och identifiera finansiering och genomförande över tid.

Mot denna bakgrund bör Stockholms stad ta initiativ till en Brommaplansförhandling i enlighet med motionens intentioner.

Bromma stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande av Johan Duvdahl (C)

Centerpartiet ser positivt på moderaternas initiativ till en Brommaplansförhandling för en långsiktig lösning av trafiksituationen. Centerpartiet instämmer att det är nödvändigt att ta ett samlat, långsiktigt grepp som sträcker sig över flera mandatperioder. och där samtliga relevanta parter deltar.