



Stockholms stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Kopia till:
Länsstyrelsen i Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se
diariet

Samråd: Program för centrala Bromma, Stockholms stad

Programmets syfte

Som en del i att kunna nå stadens målsättning med 140 000 nya bostäder fram till 2030, har rubricerat program upprättats.

Brommaplan ska utvecklas till en ny tyngdpunkt med kommersiell och offentlig service och nod för allmänna kommunikationer. Antal lägenheter som beräknas tillkomma är 3000-4000 totalt, inom stadsdelarna Åkeslund, Åkeshov och Riksby. I Norra Riksby, i området upp mot flygplatsområdet, planeras huvuddelen av nyexploateringen. Närmast flygplatsområdet planeras kvarter för verksamheter som ska fungera som bullerskärm.

I Åkeslund och Åkeshov planeras mindre förtätningar. Brommaplans centrum får en fortsatt utveckling. Ett samrådsförslag till detaljplan har tidigare tagits fram, Grammet 1. Den vilar i avvaktan på att Åkeshovs reningsverk kan avvecklas.

Området kring reningsverket samt kring cirkulationsplatsen vid Brommaplan, anges som utrednings-områden i programmet.

Riksintressen för kommunikationsanläggningar

Bromma flygplats

Huvuddelen av programområdet ligger inom den horisontella hinderbegränsande ytan där högsta höjd för objekt är 59,56 möh (RH2000). Delar av området ligger inom det område som påverkas av större höjdbegränsningar kopplat till in- och utflygningsriktningen.

Mindre delar av programområdet närmast flygplatsområdet ligger inom flygbullerkurvan FBN 55 dBA. Stora delar av Norra Riksby berörs av markbuller från flygplatsverksamheten.

Bällsta radar, en del av riksintresset för luftfarten och annan flygteknisk utrustningen tillhörande LFV, kan också innebära en begränsning av byggnadshöjderna inom programområdet.

En flyganalys bör beställas av LFV. I en sådan redovisas höjdrestriktioner kopplat till flyghinder och påverkan på flygtekniska system.

I kommande detaljplaner bör byggnaderna höjd anges som högsta totalhöjd över nollplanet, inte i antal våningsplan.

Vägar

Både Drottningholmsvägen, från trafikplats Fredhäll till Brommaplan, samt Bergslagsvägen i hela sin sträckning till trafikplats Tureberg i Sollentuna (väg 275) är

riksintressen för kommunikationsanläggningar. I programhandlingen nämns bara Ulvsundavägen (väg 279) som riksintresse. Den ligger utanför programområdet. Väg 275 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik och är därför utpekad som riksintresse.

Vägfrågor

En vägplan finns framtagen för väg 261 och denna skickades in för fastställelse i mitten av februari i år. En vägsträcka på 9 km ska breddas, två broar breddas och en ny Tappströmsbro byggas. Syftet är att framkomligheten ska förbättras, bl.a. för bussarna mot Brommaplan. Två km av sträckan hanteras inom Förbifartens ram där arbetsplanen är fastställd. Byggstart för denna delsträcka är våren 2017. För övriga delar bedöms byggstart komma knappt ett år senare.

Ett behov finns att förbättra framkomligheten även mellan Gubbkärrsvägen, där det statliga väghållarskapen slutar och bussterminalen vid Brommaplan och även vidare mot Solna som är ett stombusstråk. Tillskapande av ytterligare körfält avsedda för busstrafiken till och från Ekerö får inte försvåras. Detta framfördes också i yttrandet över detaljplaneförslaget Grammet 1. Trafikverket ifrågasätter om Drottningholmsvägen kan utvecklas till en stadsgata efter reningsverkets nedläggning eftersom det är en viktig mellankommunal länk.

De regionala cykelstråken, Ekerö-Brommaplan-Solna och Hässelbystråket är inte behandlade och beskrivna i programmet.

Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen samt Kvarnbacksvägen är alla delar av det funktionellt prioriterade vägnätet i Stockholms län. Nätet har en mellankommunal betydelse och stråket Ekerö-Solna är en del av stombusslinjenätet. Framkomligheten är av mycket stor vikt.

Trafikfrågor

Behov av trafikanalys

Förslaget att förtäta bebyggelsen i ett relativt centralt läge som Bromma ger möjligheter att utveckla en god tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik och därmed ur ett regionalt perspektiv bidra till en begränsning av bilberoendet. Planprogrammet bör kunna bli tydligare på hur dessa möjligheter ska tas till vara genom en planering som ger god tillgänglighet med en begränsning av bilanvändningen.

Samtidigt innebär tillkomsten av ny bebyggelse och verksamheter att trängseln i området riskerar att öka. Redan i Trafikverkets yttrande över förslag till detaljplanen för kv. Grammet 1 2013-09-09 efterlystes en trafikanalys. I detaljplanhandlingarna framgick att en trafikanalys skulle tas fram inom ramen för programarbetet för centrala Bromma. Det har trots detta inte gjorts vilket är anmärkningsvärt. Trafiksituationen är besvärlig redan idag och riskerar att förvärras ytterligare genom föreslagna förtätningar och nyexploateringar, även om bilberoendet minskar.

Idag är i morgonens maxtimme är kön lång in mot Brommaplan från Ekerö. Kösituationen är ännu värre på eftermiddagen, på Drottningholmsvägen öster om Brommaplan samt på Kvarnbacksvägen.

Enligt Trafikverkets uppgifter är dagens trafik (2013) ca 19 200 ÅDT på Nockebybron. I MKB:n för väg 261 har Förbifartens prognos använts. Här anges prognosen för år 2035 på sträckan förbi Drottningholm 28 000 fd (VMDT). Under april månad kommer Trafikverkets prognos för år 2040. När trafikanalysen görs är det lämpligt att utgå från detta prognosår.

Det står nämnt i programmet att det har påbörjats studier kring hur trafikplats Brommaplan samt dess anslutande vägar ska utformas. Eftersom Brommaplan är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar välkomnar Trafikverket information om detta arbete.

Åtgärdsvalsstudie Ökad tillgänglighet Solna-Sundbyberg-Bromma

Större delen av programområdet ligger inom det område som studerades i en åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2013-2015. Förutom Trafikverket deltog berörda kommuner samt Trafikförvaltningen SLL. Bakgrunden till att arbetet startade var den starka tillväxten i Solna, Sundbyberg och Bromma.

Transportsystemet inom det studerade området är ansträngt, framkomligheten tidvis låg. Restidsosäkerheten är stor för buss-, bil- och spårvagnstrafik. Ett framtida problem som anges i studien är just att ny bebyggelse riskerar att leda till en än mer ansträngd trafiksituation.

Det konstaterades att cykelvägnätet är svårorienterat. Framkomlighetsproblem för cykel redovisas vid Brommaplan på flera ställen. Det är brist på cykelparkering i anslutning till tunnelbanan. Vid Brommaplan anges att det finns 100 platser men att behovet är minst 3 gånger så stort. För att skapa en attraktiv stadsdel, där bilberoendet ska vara litet, krävs en satsning på gång- och cykelvägnäten där också barriäreffekterna som de livligt trafikerade vägarna ger, måste minska. Frågan är om de två gång- och cykelbroar som redovisas i programmet räcker till. Åtgärdsvalsstudien föreslår en ny och förbättrad cykelinfrastruktur genom t.ex. cykelbanor på bäge sidor om vägarna och passager över/under dessa.

En åtgärd som nämns är att däcka över vissa vägar eller leda biltrafiken i tunnel under eller förbi bostäder och människors levnadsmiljöer. Även mindre infrastrukturåtgärder kan lösa upp vissa flaskhalsar. Lösningar som planskilda korsningar, cirkulationsplatser eller nya körfält i vissa riktningar nämns i studien.

Inom arbetet gjordes körningar både i Lutrans och Contram och olika utredningsalternativ analyserades i studien.

Ett alternativ avsåg Huvudstaleden i tunnel samt en ny vägsträcka mellan Norrbyvägen och Brommaplan som tidigare har gått under benämningen "Huvudstaledens förlängning". Denna lösning skulle påverka detaljplaneprogrammets struktur. Alternativet ger en tydlig avlastning av Kvarnbacksvägen och Drottningholmsvägen men ger en ökad trafik på Huvudstaleden och Essingeleden. Det genererar ett ökat bilresande på bekostnad av kollektivtrafikandelen. Den samhällsekonomiska kalkylen som gjordes visade att alternativet är mycket olönsamt.

Ett utredningsalternativ omfattade förstärkningsåtgärder vid korsningar och vissa vägvagnsnitt. En åtgärd vid Brommaplan som ingick var en underfart under cirkulationsplatsen för trafiken i öst-västlig riktning. Den samhällsekonomiska kalkylen visade att åtgärden är lönsam. Alternativet måste dock studeras vidare bl.a. avseende genomförbarhet och kostnader enligt åtgärdsvalsstudien.

Ärendenummer
TRV 2016/17917
Ert ärendenummer
Dnr 2010-20840

Dokumentdatum
2016-03-15
Sidor
4(4)



TRAFIKVERKET

Det alternativ som innebär en ökad satsning på kollektivtrafik inklusive införande av kollektivtrafikkörfält samt dessutom höjda parkeringsavgifter vid målpunkter gav en god måluppfyllelse. Den samhällsekonomiska lönsamheten visade sig också vara hög. Ett problem är dock att rådigheten över parkeringsåtgärder sitter hos många olika aktörer. Genomförbarheten måste studeras vidare enligt studien.

För Trafikverket Region Stockholm

Cecilia Häckner
Samhällsplanerare