



**UPPLANDS-BRO  
KOMMUN**

Handlingar till  
Tekniska nämndens sammanträde  
den 4 september 2023

# Dagordning

## Beslutsärenden

58 Fastställande av dagordningen	4
59 Vitesuttag vid arbete på kommunal väg och mark	5
60 Samråd om vattentjänstplan för Upplands-Bro kommun	9
61 Begäran om förbättrad trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen - efter återremiss	37
62 Medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för väg 902, Rösaringvägen	48
63 Medborgarförslag om att stänga av Skolvägen för genomfartstrafik	55
64 Medborgarförslag om gång- och cykelväg från Brogårdstaden till Jurstarondellen	59
65 Övriga frågor	69

## Rapporter



**UPPLANDS-BRO  
KOMMUN**

Kommunledningskontoret

Elisabeth Claesson  
Nämndsekreterare  
Samhällsbyggnadskontoret/BMN

Elisabeth.Claesson@upplands-bro.se

TJÄNSTESKRIVELSE

1 (1)

Datum	Vår beteckning	Er beteckning
2023-08-11	TN 22/0477	

Tekniska nämnden

## Fastställande av dagordningen

### Förslag till beslut

Dagordningen fastställs.



Jan Helghe  
Enhetschef  
Gatu- och parkenheten

Jan.Helghe@upplands-bro.se

Datum Vår beteckning Er beteckning  
2023-08-11 TN 23/0300

Tekniska nämnden

## Vitesuttag vid arbete på kommunal väg och mark

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

- 1 Kommunfullmäktige antar nya viten för schakttillstånd och trafikanordningsplaner.
- 2 Nya viten för schakttillstånd och trafikanordningsplaner träder i kraft den 1 januari 2024.
- 3 Kommunfullmäktige delegerar till tekniska nämnden att årligen justera taxan utifrån konsumentprisindex.

### Sammanfattning

Kommunen växer och i takt med det ökar antalet väg- och schaktarbeten. För att korta tidsrymden för schaktarbeten och trafikpåverkan i form av trafikanordningsplaner samt för att snarast möjligt återställa den mark som påverkats av arbetena föreslår Samhällsbyggnadskontoret att nya vitesbelopp antas.

Övriga taxor gällande schakttillstånd och trafikanordningsplaner är oförändrade.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 11 augusti 2023

### Ärendet

Kommunen växer och i takt med det ökar också antalet väg- och schaktarbeten. Nya exploateringsområden byggs, vilket ofta resulterar i stora arbeten i och omkring vägområdena. Den ökande mängden vägarbeten gör även att antalet entreprenörer som inte följer kommunens krav och bestämmelser har ökat.

Den som utför arbete i kommunal mark är skyldig att följa Samhällsbyggnadskontorets instruktioner för att minimera störningar, både i samband med genomförandet och efter slutförs arbete.

Viten kan debiteras oberoende av varandra och vid varje tillfälle som en underlåtenhet eller brist upptäcks. Flera viten kan alltså tas ut i samma



arbetsområde, antingen vid ett tillfälle om kontoret upptäcker ett flertal brister på arbetsområdet eller vid flera tillfällen om brister upptäcks upprepade gånger.

Samhällsbyggnadskontorets kontrollant gör vid inspektion en bedömning av hur omfattande bristen är. Kontrollanten kan vid mindre brister som inte utgör någon fara utfärda en anmärkning/varning. Bristerna ska då åtgärdas snarast möjligt dock senast nästkommande arbetsdag om inte annat överenskommits. Vid allvarliga brister som utgör en fara kan kontrollanten utfärda vite. Bristen ska då omedelbart åtgärdas, åtgärdas inte bristen enligt tidpunkt för åtgärd har kommunen rätt att stoppa arbetet och på utförarens bekostnad genomföra den åtgärd som behövs.

Brister som upptäcks vid en inspektion ska antecknas och fotograferas av kontrollant. Dokumentation överlämnas sedan till ansvarig för arbetsplatsen tillsammans med information om vilken åtgärd som krävs samt om anmärkning eller vite utdelas. Utdelas vite ska ansvarig debiteras inom 30 arbetsdagar från inspektionsdagen.

Övriga beslutade taxor gällande schakttillstånd och trafikordningsplaner är oförändrade.

### Anmärkning och viten

	Nuvarande	Förslag på ny
<b>Schakttillstånd</b>		
1.1 Schakttillstånd som är godkänt av samhällsbyggnadskontoret saknas,	15 000 kr/per tillfälle	17 500 kr/per tillfälle
1.2 Schakttillståndet saknas på arbetsplatsen	5 000 kr/per tillfälle	6 000 kr/per tillfälle
1.3 Arbetet fortgår efter angivet slutdatum i schakttillståndet	5 000 kr/per påbörjad vecka	6 000 kr/per påbörjad vecka
<b>Återställning</b>		
4.4 Återställning ej utförd	Kostnad för återställning + 10 %	Kostnad för återställning + 10 %
4.2 Enstaka detaljer ej utförda	5 000 kr	6 000 kr
<b>. Trafikanordningsplan</b>		



1.1 Trafikanordningsplan som är beviljad av samhällsbyggnadskontoret saknas	20 000 kr/per tillfälle	23 000 kr/ per tillfälle
1.2 Trafikanordningsplan finns ej på arbetsplatsen	5 000 kr/per tillfälle	6 000 kr/per tillfälle
1.3 Arbetet fortgår efter angivet slutdatum i trafikanordningsplanen	5 000 kr/per påbörjad vecka	6 000 kr/per påbörjad vecka
<b>Utmärkning</b>		
2.1 Vägmarken saknas eller är bristfälliga (trasig/smutsig) gentemot godkänd trafikanordningsplan	5 000 kr/per påpekad brist och tillfälle	6 000 kr/per påpekad brist och tillfälle, x antalet skyltar.
<b>Fysisk avstängning</b>		
3.1 Fysisk avstängning saknas eller är bristfällig gentemot godkänd trafikanordningsplan ex stängsel, tung avstängning	15 000 kr/per tillfälle	17 500 kr/per tillfälle
<b>Personal och arbetsområde</b>		
4.1 Namngiven utmärkningsansvarig finns inte på arbetsplatsen.	5 000 kr/per tillfälle	6 000 kr/per tillfälle
4.2 Om personalen ej kan uppvisa utbildningsbevis, eller saknar godkänd utbildning, eller visar tydlig saknad av kompetens	5 000 kr/per tillfälle	6 000 kr/per tillfälle
4.3 Personal inom arbetsområdet saknar varselkläder klass 3 enligt Arbete på väg	5 000 kr/per tillfälle	6 000 kr/per tillfälle och person

### Barnperspektiv

Förslaget till tydligare krav på entreprenören främjar barnens säkerhet vid och omkring vägarbeten.



Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell  
Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson  
Teknisk chef

Jan Helghe  
Chef Gatu- och parkenheten

Beslut sänds till

- Kommunstyrelsen



Andreas Kreibom

Datum

2023-08-11

Vår beteckning

TN 22/0398

Er beteckning

VA-enheten

Tekniska nämnden

Andreas.Kreibom@upplands-bro.se

## Samråd om vattentjänstplan för Upplands-Bro kommun

### Förslag till beslut

1. Tekniska nämnden beslutar att förslag till Vattentjänstplan för Upplands-Bro kommun sänds ut på samråd.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Sammanfattning

År 2022 beslutade Riksdagen att genomföra ändringar i Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV). En av de centrala förändringarna var införandet av ett krav som innebär att samtliga kommuner i Sverige måste ta fram en vattentjänstplan. Dessa nya krav finns nu inom ramen för bestämmelserna i 6 §. Syftet med vattentjänstplanen är att visa hur kommunen planerar att långsiktigt tillgodose behovet av allmänna vattentjänster. Planen ska även innehålla information om vilka åtgärder som kommer att vidtas för att hantera allmänna VA-anläggningar vid skyfall och andra liknande situationer.

Enligt de nya kraven ska kommunen samråda med berörda fastighetsägare och myndigheter. Slutligen ska vattentjänstplanen beslutas av Kommunfullmäktige efter att ha genomgått en samrådsprocess. Genom att uppfylla kraven i LAV kan kommuner säkerställa att de levererar hållbara och pålitliga vattentjänster, som möter samhällets behov. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod och innehålla kommunens långsiktiga bedömning av behovet av nya VA-verksamhetsområden.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 11 augusti 2023
- Förslag till vattentjänstplan för Upplands-Bro kommun

### Ärendet

Lagen om att varje kommun ska ha en vattentjänstplan trädde i kraft den 1 januari 2023. Bestämmelsen om att varje kommun ska ha en aktuell vattentjänstplan ska tillämpas första gången för tid efter den 31 december 2023.





Detta innebär att kommunen under år 2023 ska ta fram, samråda och besluta om en vattentjänstplan.

Vattentjänstplanen ska beslutas av kommunfullmäktige och är inte bindande. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod och innehålla kommunens långsiktiga bedömning av behovet av nya verksamhetsområden.

Den stora skillnaden mellan vattentjänstplan och VA-plan är att det är ett lagkrav att kommunen ska ha en långsiktig planering för de allmänna vattentjänsterna och att 6 § i Vattentjänstlagen har en mer flexibel behovsbedömning; 6 § /Träder i kraft I:2023-01-01/ *Om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang för en viss befintlig eller blivande bebyggelse, ska kommunen 1. bestämma det verksamhetsområde inom vilket vattentjänsten eller vattentjänsterna behöver ordnas, och 2. se till att behovet snarast, och så länge behovet finns kvar, tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän va- anläggning. Vid bedömningen av behovet enligt första stycket ska särskild hänsyn tas till förutsättningarna att tillgodose behovet av en vattentjänst genom en enskild anläggning som kan godtas med hänsyn till skyddet för människors hälsa och miljön. Lag (2022:1249).*

Det ska även finnas med en skyfallsbedömning i vattentjänstplanen.

Vattentjänstplanen ska tillämpas efter den 31 december 2023 och ska dessförinnan samrådas och beslutas i kommunfullmäktige.

En VA-plan som har antagits av kommunen innan den 31 december 2023 och som kommunen avser att utgå från efter den 31 december 2023, måste, för att planen ska utgöra en aktuell vattentjänstplan, uppfylla kraven som uppställs för vattentjänstplaner i fråga om samråd, granskning och antagande av kommunfullmäktige. Kommunerna kan alltså inte undgå samrådet och granskningen men det är fullt möjligt att använda en befintlig VA-plan som grund vid framtagandet av en vattentjänstplan.

## Barnperspektiv

En aktuell vattentjänstplan medför att verksamhetsområdet succesivt kan utökas i enlighet med utbyggnadsplanen, att verksamheten kan drivas med kvalitet och möjliggör även att krav på VA-verksamheten kopplat till hälsa och miljö kan uppfyllas. Ett rent dricksvatten i kranen är en nödvändighet för alla Upplands-Brobor, även barnen. Ett långsiktigt förebyggande underhåll av VA-anläggningen minskar också verksamhetens miljöpåverkan i form av färre utsläpp av orenat avloppsvatten till Mälaren, mindre tillskottsvatten och dricksvattenläckage, vilket i sin tur minskar belastningen på de stora reningsverken, med lägre energi- och kemikalieförbrukning som följd. Bättre vattenkvalitet i våra hav, sjöar och vattendrag, badvattenkvalitet och minskat koldioxidavtryck är andra positiva och långsiktiga effekter, vilket är till gagn för kommande generationer.



Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell  
Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson  
Teknisk chef

Andreas Kreibom  
VA-chef

#### Bilagor

1. Förslag till vattentjänstplan för Upplands-Bro kommun
2. Strategisk miljöbedömning

#### Beslut sänds till

- Kommunstyrelsen



# Förslag till vattentjänstplan

Diarienumr.: TN 22/0398  
Datum: 2023-07-07

## Förslag till vattentjänstplan

Inledning.....	3
Kopplingen till VA-plan och fördjupad översiktsplan.....	3
Lagar.....	4
<i>Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV)</i> .....	4
<i>Plan- och bygglag (2010:900)</i> .....	5
<i>Miljöbalken (1998:808)</i> .....	5
Ansvarsfördelning.....	6
Kommunens ansvar.....	6
Enskildes ansvar.....	6
Nuläge.....	7
Dricksvatten.....	8
Spillvatten.....	8
Dagvatten.....	8
Ledningsnätsförnyelse.....	9
Enskild VA-försörjning.....	9
VA-utbyggnad.....	10
Bedömningsgrunder för kommunalt VA-ansvar enligt 6 § LAV.....	10
Behovsbedömning.....	10
Karta över VA-utbyggnadsområden.....	11
Utbyggnad inom de närmaste åren, 2023-2028.....	12
Utbyggnad på längre sikt, 2029-2035.....	13
Bevakningsområden.....	13
Skyfallsanalys.....	14
Strategisk miljöbedömning.....	16
Ordlista och begreppsförklaring.....	17

## Förslag till vattentjänstplan

# Inledning

År 2022 beslutade Riksdagen att genomföra ändringar i Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV). En av de centrala förändringarna var införandet av ett krav som innebär att samtliga kommuner i Sverige måste ta fram en vattentjänstplan. Dessa nya krav finns nu inom ramen för bestämmelserna i 6 §. Syftet med vattentjänstplanen är att visa hur kommunen planerar att långsiktigt tillgodose behovet av allmänna vattentjänster. Planen ska även innehålla information om vilka åtgärder som kommer att vidtas för att hantera allmänna VA-anläggningar vid skyfall och andra liknande situationer. Enligt de nya kraven ska kommunen samråda med berörda fastighetsägare och myndigheter. Slutligen ska vattentjänstplanen beslutas av Kommunfullmäktige efter att ha genomgått en samrådsprocess. Genom att uppfylla kraven i LAV kan kommuner säkerställa att de levererar hållbara och pålitliga vattentjänster, som möter samhällets behov. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod och innehålla kommunens långsiktiga bedömning av behovet av nya VA-verksamhetsområden.

Vattentjänstplanen omfattar befintligt verksamhetsområde samt en utbyggnadsplan för allmänna anläggningar i befintliga områden. I utbyggnadsplanen ingår inte exploateringsområden då dessa främst finns i anslutning till befintligt verksamhetsområde och utbyggnaden av VA förväntas följa planprocessen.

## Kopplingen till VA-plan och fördjupad översiktsplan

VA-planen är det dokument som ger vägledning om hur vattentjänsterna utformas och utvecklas för att möta behoven, medan fördjupad översiktsplan ger riktlinjer och ramar för den fysiska planeringen inom kommunen. Genom att samordna VA-planen och den fördjupande översiktsplanen kan man säkerställa att utbyggnaden av vatten- och avloppsystemen sker i enlighet med den övergripande fysiska planeringen och samhällsutvecklingen. På så sätt kan vattentjänstplanen dra nytta av riktlinjerna och målen i båda planerna.

Upplands-Bro kommun antog den nu gällande VA-planen den 13 juni 2018, och en fullständig översyn av planen planeras att genomföras under 2024. VA-planen innehåller en mer detaljerad beskrivning av både allmänna och enskilda vatten- och avloppstjänster, både i nuvarande läge och med tanke på framtida behov. Under denna översyn kommer innehållet i vattentjänstplanen att inkluderas i VA-planen och hela dokumentet kommer att döpas om till vattentjänstplan.

## Förslag till vattentjänstplan

För att undvika eventuella konflikter med den befintliga VA-planen och framför allt utbyggnadsplanen, har det bara gjorts mindre justeringar i spannet för årtalen. Utförda utbyggnadsområden har tagits bort (år 2020 i VA-planen) och start-året för det tidigaste tidsspannet har justerats till 2023-2028, i stället för 2020-2028, som det står i VA-planen.

## Lagar

### *Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV)*

Lagen om allmänna vattentjänster (LAV) är en lag som styr kommunens ansvar när det gäller att etablera ett verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Om det finns behov av att hantera dagvatten med hänsyn till människors hälsa eller miljön inom ett större område där det finns eller planeras för bebyggelse, bör ett verksamhetsområde för dagvatten inrättas enligt LAV. När man tittar på de förarbeten som ligger till grund för LAV, framgår det att kommunens skyldighet att utveckla infrastrukturen bör gälla när det finns ett faktiskt behov av en samlad lösning för dag- och dräneringsfrågor inom ett bebyggelseområde. Med andra ord, när avvattningen av bebyggelseområdet behöver hanteras i ett större sammanhang med hänsyn till skyddsintressen enligt vatten- och avloppslagstiftningen. Således är kommunens ansvar att etablera ett verksamhetsområde för dagvatten inte kopplat till frågan om det redan finns en viss nivå av bebyggelse eller inte. I stället baseras det på behovet av en sammanhållen lösning för hantering av dagvattenfrågor med respekt för de skyddsintressen som fastställs enligt lagstiftningen om vatten och avlopp.

Den 20 juni 2022 fattade Riksdagen beslut om ändringar i lagen om allmänna vattentjänster (LAV), som trädde i kraft den 1 januari 2023. Här är en sammanfattning av de viktigaste förändringarna:

Enligt ändringen av 6 § LAV har kommunens ansvar för att tillhandahålla allmänna vattentjänster blivit mer flexibelt. Kommunen måste nu särskilt beakta möjligheten att tillgodose behovet av vattentjänster genom privata anläggningar som uppfyller kraven för skydd av människors hälsa och miljön.

Enligt den tidigare formuleringen var kommunen skyldig att fastställa ett verksamhetsområde och tillgodose behovet av vattentjänster inom detta område genom en allmän VA-anläggning, om det fanns behov av vattenförsörjning eller avloppsanläggningar som behövde ordnas i ett större sammanhang, med hänsyn till människors hälsa eller miljön. Detta innebar att kommunen hade

## Förslag till vattentjänstplan

kvar sin skyldighet även om behovet av vattentjänster löstes, eller kunde lösas, genom acceptabla privata lösningar.

En annan ny bestämmelse i LAV kräver att varje kommun har en aktuell vattentjänstplan. I denna plan ska kommunen inkludera sin långsiktiga planering för att tillgodose behovet av allmänna vattentjänster. Planen ska också innehålla en bedömning av vilka åtgärder som behövs för att de allmänna VA-anläggningarna ska fungera vid högre belastning på grund av skyfall. Kravet på en aktuell vattentjänstplan börjar gälla från och med den 1 januari 2024. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod.

### *Plan- och bygglag (2010:900)*

Lagen innehåller föreskrifter som berör planering av mark och vatten samt byggande. Syftet med dessa föreskrifter är att främja en samhällsutveckling som tar hänsyn till individens frihet och strävar efter jämlika och goda sociala förhållanden. Det övergripande målet är att skapa en hållbar livsmiljö, både för dagens samhälle och för kommande generationer.

### *Miljöbalken (1998:808)*

Miljöbalken är den lagstiftning som styr den ekologiska hållbarheten och hur vi gemensamt kan uppfylla kraven för miljö- och hälsoskydd. Detta gäller både för VA-huvudmän och fastighetsägare som inte bor i tätbebyggda områden, där de själva ansvarar för sina vattentjänster.

Syftet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling som säkerställer en hälsosam och god miljö för nuvarande och kommande generationer. Denna utveckling grundar sig på erkännandet av naturens skyddsvärde och att människans rätt att använda och förändra naturen är kopplad till ett ansvar för att förvalta den på ett bra sätt.

Miljöbalken omfattar olika föreskrifter om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram, samt reglerar hur verksamheter som påverkar miljön får bedrivas.



Förslag till vattentjänstplan

## Ansvarsfördelning

### Kommunens ansvar

Kommunens ansvar enligt LAV, omfattar att säkerställa tillhandahållandet av adekvata vattentjänster, inklusive rent dricksvatten och säker avloppshantering. Kommunen måste planera, bygga ut och övervaka infrastrukturen för att möta behoven och skydda människors hälsa och miljön. Kommunen fastställer även verksamhetsområden och har en tillsynsroll för att upprätthålla lagkrav och kvalitetsstandarder. Genom att ta ansvar för dessa åtgärder kan kommunen säkerställa en pålitlig och hållbar vattenförsörjning och avloppshantering för sina invånare.

### Enskildes ansvar

I ABVA (Allmänna bestämmelser om användandet av Upplands-Bro kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning) fastställs ansvar och förpliktelser för den enskilde fastighetsägaren eller användaren av de allmänna vattentjänsterna. Den enskildes ansvar kan innebära att ansluta fastigheten till det kommunala vatten- och avloppsnätet, betala avgifter för vattentjänsterna och bidra till bevarandet av vattenkvaliteten. Det är viktigt att känna till och följa de lokala bestämmelser och riktlinjer för VA som fastställts av kommunen. Genom att ta sitt ansvar kan den enskilde bidra till en hållbar och pålitlig vattenförsörjning och avloppshantering.

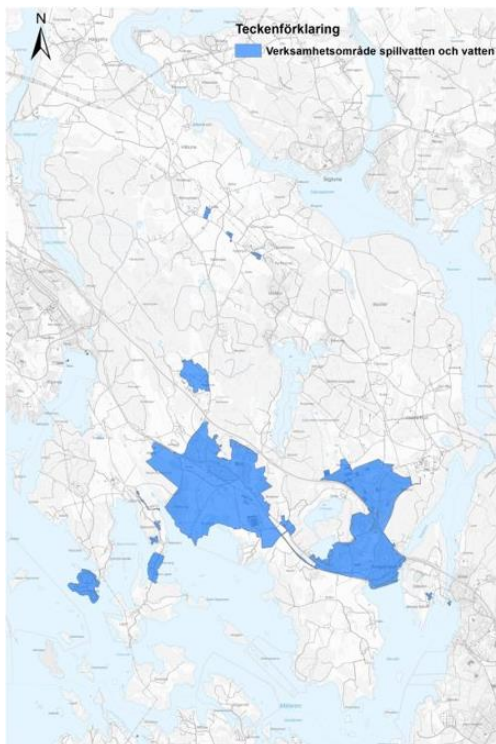
Fastighetsägare som har fastigheter som ligger utanför verksamhetsområdet för allmänt VA, har eget ansvar för drift och underhåll av sina egna vatten- och avloppssystem.



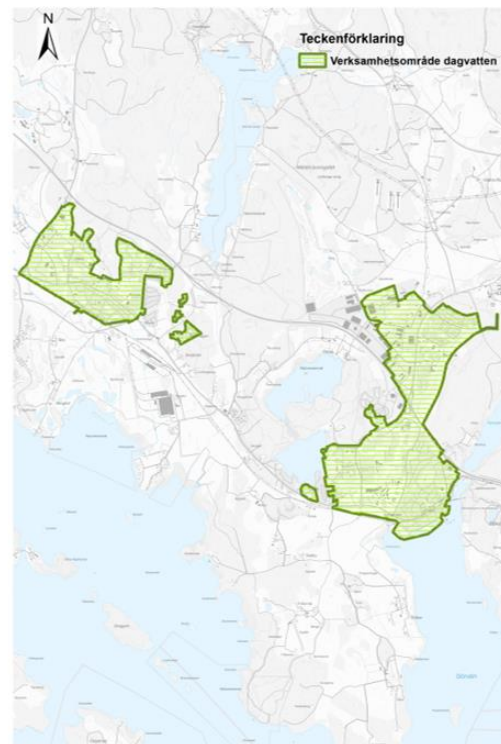
## Förslag till vattentjänstplan

## Nuläge

Av kommunens 31 850 invånare är 28 670 anslutna till det allmänna VA-nätet (2023). Huvudman för den allmänna VA-anläggningen är Tekniska nämnden. VA-enheten inom tekniska avdelningen ansvarar för drift, underhåll, förnyelse och utbyggnad av anläggningen. Verksamhetsområdena för dricksvatten och spillvatten följer varandra och omfattar Kungsängen, Brunna, Bro, Tegelhagen, Rättarboda, Smidö, Tjusta, Sågbacken, Verkaviken och Ådö skog. Verksamhetsområdet för dagvatten är koncentrerat till tätorterna Bro, Kungsängen och Brunna. Kommunen ansvarar för största delen av ledningsnätet och allmänna serviser inom verksamhetsområdet, men det finns också ett antal mindre ledningsnät inom verksamhetsområdet som ägs av kommunala bolag, samfällighetsföreningar och privatpersoner.



Figur 1. Verksamhetsområde för vatten och spillvatten



Figur 2. Verksamhetsområde för dagvatten

## Förslag till vattentjänstplan

Enligt LAV är kommunen skyldig att ansvara för vatten- och avloppsförsörjningen om denna av hälso- eller miljöskäl behöver lösas i ett större sammanhang. I dessa områden upprättar kommunen verksamhetsområden. Lagen reglerar också förhållandet mellan fastighetsägaren och VA-huvudmannen, samt ansvarsfördelningen dem emellan. Kommunfullmäktige är beslutsfattare vid antagande av kommunens VA-verksamhetsområden och VA-taxa.

### Dricksvatten

Upplands-Bro kommun har inga egna dricksvattenverk utan är medlem i kommunalförbundet Norrvatten som producerar och distribuerar dricksvatten av hög kvalitet till 14 medlemskommuner. Råvattnet hämtas från Mälaren och bereds i Görvälnverket i Järfälla. Norrvatten ansvarar för drift av huvudvattenledningar fram till kommungräns, samt inom kommunen mellan kommungränsen till Järfälla och vidare via Bro mot Sigtuna. Högvattenreservoaren i Tibble med tillhörande huvudledning tillhör också Norrvatten. I och med att Mälaren används för råvatten finns ingen begränsning i vattentillgången. Det som kan begränsa leverans av vatten i framtiden är om befolkningstillväxten medför att behovet överskrider kapaciteten i de tekniska anläggningarna (vattenverk och distributionsledningar). Norrvatten bevakar kapacitetsfrågan genom att kontinuerligt upprätta prognoser för framtida produktionsbehov.

### Spillvatten

Upplands-Bro kommun är medlemmar i Käppalaförbundet, som är ett kommunalförbund som renar spillvatten åt elva kommuner i norra och östra Stockholm. Spillvattnet avleds då till Käppala avloppsreningsverk på Lidingö. Hela kommunens spillvatten leds till Kungsängen pumpstation som pumpar spillvattnet vidare i sjöledning till Stäksön och sedan vidare till Käppalas ledning som ansluter i en tunnel i Järfälla. Käppala släpper sedan ut det renade spillvattnet i Saltsjön i Östersjön.

### Dagvatten

Kommunen har idag verksamhetsområde för dagvatten främst i tätorterna Bro, Kungsängen och Brunna. Utöver ledningsnät för avledning omfattar

## Förslag till vattentjänstplan

anläggningen även 11 dagvattendammar för rening och fördröjning. I kommunens dagvattenplan konstateras att dagvatten bäst hanteras (renas och fördröjs) genom lokalt omhändertagande i grönytor och infiltration till grundvattnet eller ytlig avledning till recipient. I projekteringsfasen av nya exploateringar utförs alltid en utredning för att planera hanteringen av dagvatten och skyfall.

## Ledningsnätsförnyelse

Under 2018 upprättades en detaljerad plan gällande förnyelse av ledningsnätet. Ledningsnätets driftstörningar registreras i en geografisk databas, samt i ett övervakningssystem. Den samlade historiken ger en bild om var det finns behov av åtgärd eller utredning. Utredning utförs bland annat genom inspektion och flödesmätning, som i sin tur avgör hur olika problem kan åtgärdas. Fler inspektioner planeras, för att få en bättre översikt och kunna prioritera arbetet på sikt, samt att rätt åtgärdsmetod kan bestämmas. Under 2016 utförde miljö- och livsmedelsenheten en kontroll på kommunens vattenledningsnät med fokus på förnyelseplanering. De parametrar som kontrollerades var utbildning, underhåll, dricksvattenkvalitet, informationsutbyte med konsumenter och systematisk förnyelseplanering. Kontrollen visade inte på några allvarliga brister, men att förnyelseplanering måste hanteras långsiktigt. I kommunen är hela ledningsnätet duplicerat, vilket betyder att spillvattennätet och dagvattennätet är separerade. Det finns alltså inga kombinerade ledningar som behöver åtgärdas.

## Enskild VA-försörjning

I Upplands-Bro kommun bor cirka 3 200 personer utanför verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp, vilket motsvarar cirka 10 % av kommunens befolkning. Utanför verksamhetsområdet ansvarar fastighetsägaren för enskilt VA. Enskild VA-försörjning kan vara enskild för en specifik fastighet, eller kan vara gemensam med flera andra fastigheter, exempelvis i form av en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighet.

Några undantag finns för fastigheter och gemensamhetsanläggningar utanför verksamhetsområdet som är anslutna till kommunalt VA, via avtal.

## VA-utbyggnad

### Bedömningsgrunder för kommunalt VA-ansvar enligt 6 § LAV

Enligt LAV är kommunen skyldig att ansvara för vatten- och avloppsförsörjningen om denna av hälso- eller miljöskäl behöver lösas i ett större sammanhang. Många som har enskild VA-försörjning bor i områden med samlad bebyggelse, där det kan finnas behov av att lösa VA-försörjningen i ett större sammanhang. Det finns ingen definitiv definition av vad ett större sammanhang innebär, men enligt rättspraxis är det en samlad bebyggelse på cirka 20 fastigheter eller fler. Praxis säger också att avståndet 100 meter gäller för samlad bebyggelse. Kommunens fördjupade översiktsplan för landsbygden (FÖP 2016) uttrycker att; För att ett område ska kunna få ingå i verksamhetsområdet för kommunalt VA behöver volymen på bebyggelsen vara minst 20-30 fastigheter.

Vid upprättande av kommunens VA-plan genomfördes en inventering av bebyggelsegrupper med fler än 10 adresser och ett maximalt avstånd på 150 meter mellan fastigheterna. I samband med upprättande av vattentjänstplanen har denna inventering setts över igen för att identifiera om någon bebyggelsegrupp eventuell behöver prioriteras om. Skillnaderna i antalet adresser och övriga faktorer har visats sig mycket liten.

### Behovsbedömning

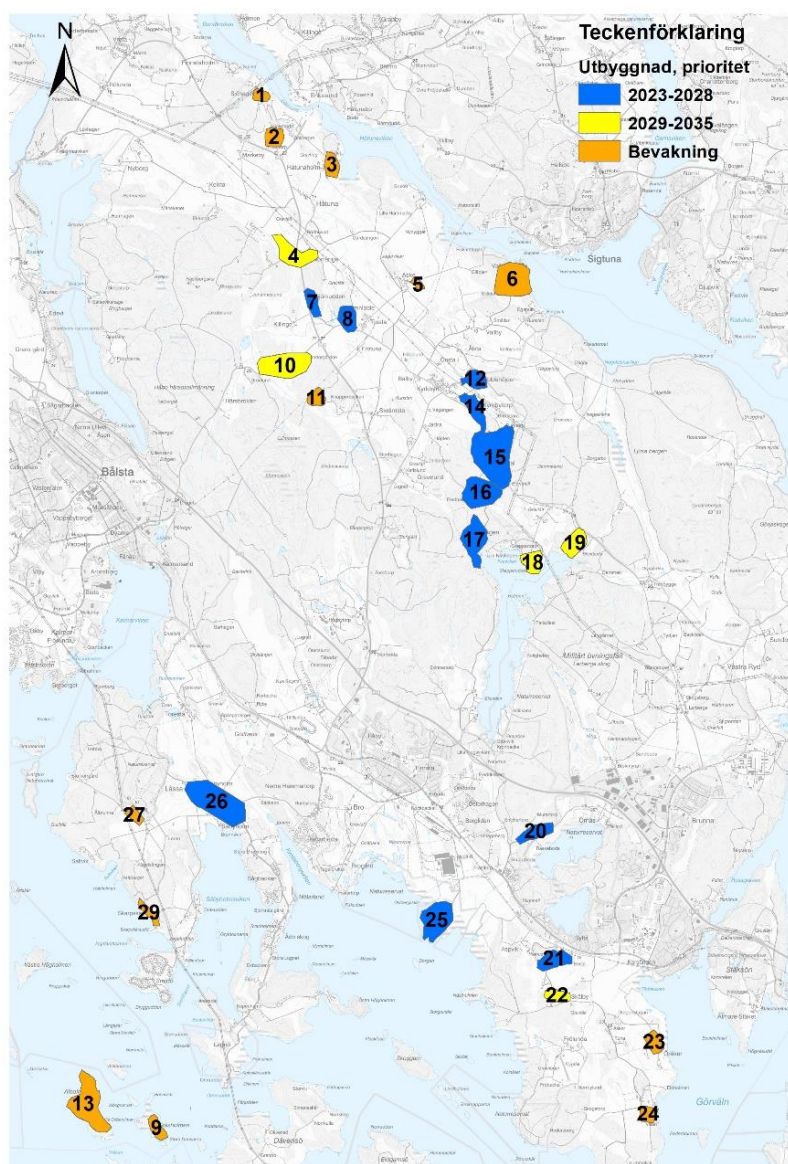
En systematisk undersökning av förhållandena i de aktuella bebyggelsegrupperna har genomförts. Ett antal parametrar av betydelse har identifierats och värderats för respektive område. Parametrarna är en samling av miljöfaktorer, hälsfaktorer och samhällsfaktorer. Utifrån vilken betydelse parametrarna har för helheten, har de sedan givits olika värden. Kommunen har också tagit hänsyn till om underlagen bedöms som tillförlitliga och relevanta.

Behovsbedömningen bygger på de förhållanden som var kända under 2018 då VA-utbyggnadsplanen antogs, men en ny översyn av förändrade parametrar genomfördes under 2023. Det finns parametrar som har stor påverkan på behovet av allmänt VA, men som inte har inkluderats eftersom det saknas tillförlitliga data. Exempelvis saknas kännedom om de enskilda dricksvattenbrunnarnas kvalitet och kvantitet. Eftersom ingen detaljerad

## Förslag till vattentjänstplan

information finns om brunnarna har dessa parametrar inte tagits med i bedömningen. Om kommunen får kännedom om brister i vattenkvalitet eller kvantitet ska det vägas in i behovsbedömningen.

## Karta över VA-utbyggnadsområden



Figur 2. Kartbild över områden för planerad VA-utbyggnad. Områdena listas även i tabell nedan.

## Förslag till vattentjänstplan

Område	Planerad anslutning
1. Sjöhagen	Bevakningsområde
2. Ryttaarberget	Bevakningsområde
3. Håtunaholm	Bevakningsområde
4. Råby/Norränge/Skällsta	2029-2035
5. Aske	Bevakningsområde
6. Vallbyvik	Bevakningsområde
7. Björkudden/Killinge	2023-2028
8. Kvarnibble	2023-2028
9. Gräsholmen	Bevakningsområde
10. Lunda	2029-2035
11. Myggdansen/Kevans stugby	Bevakningsområde
12. Tibblehöjden	2023-2028
13. Alholmen	Bevakningsområde
14. Kyrkbytorp	2023-2028
15. Mariedal	2023-2028
16. Långvreten	2023-2028
17. Näshagen	2023-2028
18. Lövsta	2029-2035
19. Stentorp	2029-2035
20. Eriksberg	2023-2028
21. Ålsta/Ensta/Aspvik	2023-2028
22. Skälby	2029-2035
23. Öråker	Bevakningsområde
24. Lennartsnäs	Bevakningsområde
25. Ängsudden	2023-2028

## Förslag till vattentjänstplan

26. Säbyholm	2023-2028
27. Stora Ekeby/Leran	Bevakningsområde
29. Skarpskär	Bevakningsområde

### Utbyggnad inom de närmaste åren, år 2023-2028

Prioriteringen för områdena sinsemellan utgår till stor del från de praktiska förutsättningarna att bygga ut allmänt VA, vad gäller närhet till befintligt nät, särskilt i de norra delarna av kommunen. Från de nya huvudledningarna vid Håbo-Tibble Kyrkby byggs det allmänna VA-nätet ut stegvis. Det innebär att områdena Tibblehöjden (12), Kyrkbytorp (14), Mariedal (15), Långvreten (16) och Näshagen (17) kommer att anslutas i nämnd ordning. Likadant med områdena Kvarnibble (8) och Björkudden/Killinge (7) där projektering är påbörjad.

Områdena i de södra delarna av kommunen påverkas inte av den stegvisa utbyggnaden i de norra delarna. VA-utbyggnaden kan därför ske i Eriksberg (20), Ålsta/Ensta/Aspvik (21), Ängsudden (25) och Säbyholm (26) parallellt med utbyggnaden i de norra delarna. I vilken ordning dessa områden byggs ut beror till stor del på planläggningen i Säbyholm och Ålsta/Ensta/Aspvik. För båda områdena finns pågående planprocesser. Utbyggnad av allmänt VA ska samordnas med detaljplanerna, om det är möjligt. Det pågår även detaljplanearbete i Nygård, norr om Ängsudden. I samband med utbyggnaden där skulle Ängsudden (25) kunna anslutas till allmänt VA.

### Utbyggnad på längre sikt, år 2029-2035

Ytterligare fem områden planeras att anslutas till allmänt VA fram till 2035. Dessa är Råby/Norränge/Skällsta (4), Lunda (10), Lövsta (18), Stentorp (19) och Skälby (22).

### Bevakningsområden

Bevakningsområden är de områden som i dagsläget inte bedömts vara aktuella att anslutas till det allmänna VA-nätet. Områdena kommer hållas under bevakning om givna förutsättningar förändras.

## Förslag till vattentjänstplan

Den lagpraxis som finns för storleken på samlad bebyggelse enligt §6 LAV, där kravet på kommunen att bygga ut allmänt VA infaller, är antalet fastigheter omkring 20, eller fler. Flera av områdena består av för få fastigheter för att uppfylla kriterierna för samlad bebyggelse. Dessa områden är Sjöhagen (1), Prästtorp (2), Håtunaholm (3), Aske (5), Öråker (23), Lennartsnäs (24), Stora Ekeby/Leran (27) och Skarpskär (29), som alla har färre än 20 adresser.

Vallbyvik (6) ligger Mälarnära och består av 23 adresser, men avståndet mellan fastigheterna är för långt för att räknas som samlad bebyggelse. Ingen ytterligare bebyggelse är planerad. Området är därför inte aktuellt för allmänt VA i dagsläget.

Myggdansen/Kevans stugby (11) består av små stugor på kolonilotter, vilket innebär att det inte finns standardiserad utrustning som komplett badrum, tvättmaskin och diskmaskin i bostäderna. Behovet av allmänt VA anses därför vara litet.

Alholmen (13) och Gräsholmen (9) är två öar med sommarstugor nära gränsen till Ekerö kommun. Det finns ingen broförbindelse och inga permanent boende på öarna.

## Skyfallsanalys

Vattentjänstplanen ska innehålla en redogörelse för kommunens bedömning av vilka åtgärder som anses behöva vidtas för att de allmänna VA-anläggningarna ska fungera vid en ökad belastning, som kan uppkomma vid skyfall.

Med skyfall menas stora mängder nederbörd på kort tid. Definitionen enligt SMHI är minst 50 mm per timme eller minst 1 mm på en minut. Ett förändrat klimat förväntas innebära större nederbörds mängder och därmed även fler skyfall.

Den största påverkan på VA-anläggningen vid en skyfallssituation är tillskottsvatten. Tillskottsvatten är det vatten i spillvattennätet som inte är spillvatten. Det rör sig bland annat om grundvatten och regnvatten som tränger in genom otäta ledningar och stuprör som är felaktigt inkopplade på spillvattenledningar i stället för dagvattenledningar. Sedan tidigare är det känt att ca 45% av spillvattnet som avleds utgörs av tillskottsvatten. Arbetet med att



## Förslag till vattentjänstplan

minska tillskottsvatten är påbörjat och utredningar utförs kontinuerligt. Kommunen har som mål att minska mängderna tillskottsvatten med minst 1% per år.

För att avgöra påverkan på VA-anläggningar ovan mark, har ett skyfallsscenario studerats för kommunens pumpstationer. Analysen har utgått från Länsstyrelsens skyfallsanalys där sådan finns att tillgå, för de områden där Länsstyrelsens skyfallsanalys inte finns att tillgå har i stället SCALGO Live använts. Även kommunens dagvattenanläggningar har setts över utifrån risker vid skyfall eller höga vattenstånd i Mälaren.

Analysen visar att det för ett 10-tal av pumpstationerna finns en risk för marköversvämningar vid ett skyfall. En första bedömning är dock att konsekvenserna sannolikt är små. Det som behöver ses över är framkomligheten för driftspersonal vid en sådan situation, om det till exempel behövs återställning av pumpar eller inkoppling av reservkraft.

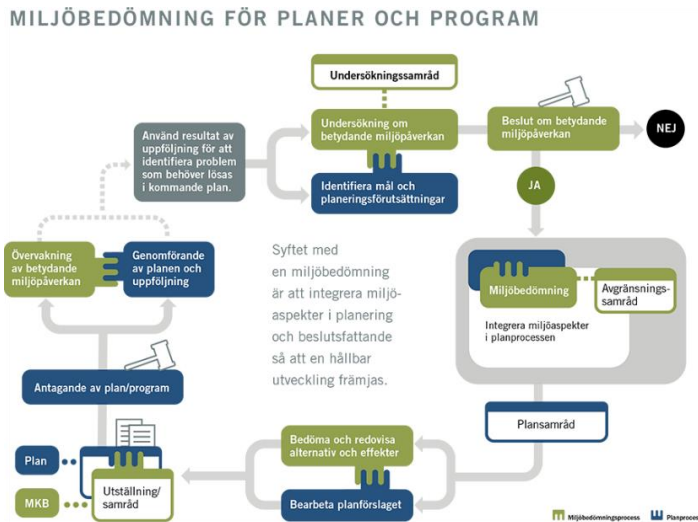
Påverkan på dagvattendammar bedöms som mycket små. Stora momentana flöden kan dock medföra att anläggningen spolats ur och sedimenterade föroreningar sprids vidare till recipienter.

Kommunen har inga egna vattenverk, reservoarer eller tryckstegringsstationer som riskerar att påverkas vid ett skyfall. Det finns inte heller några kommunala avloppsreningsverk, dock ett antal mindre enskilda. Dessa ligger dock utanför kommunens ansvar i egenskap av VA-huvudman.



## Förslag till vattentjänstplan

## Strategisk miljöbedömning



Bilden visar processen som strategisk miljöbedömning innebär (Naturvårdsverket)

I figuren framgår hur plan- och programprocesserna, samt miljöbedömningsprocesserna samverkar för att uppnå syftet med miljöbedömning, vilket är att främja hållbar utveckling. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan förväntas medföra en betydande miljöpåverkan. Strategisk miljöbedömning (SMB) är en process för att bedöma och integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande. Det syftar till att identifiera och hantera miljökonsekvenser av politiska program, planer och strategier på olika nivåer. SMB används för att främja hållbar utveckling genom att analysera och bedöma miljökonsekvenser av föreslagna åtgärder innan beslutet fattas.

Nollalternativet är en viktig del av SMB-processen. Det innebär att man jämför konsekvenserna av att inte genomföra den föreslagna åtgärden eller planen med att genomföra den. Genom att utvärdera nollalternativet kan man få en tydligare bild av vilka miljökonsekvenser och risker som kan uppstå vid olika handlingsalternativ. Det hjälper också beslutsfattare att fatta informerade beslut genom att väga fördelarna och nackdelarna med att genomföra åtgärden mot att inte göra det.

## Förslag till vattentjänstplan

Nollalternativet kan vara en viktig referenspunkt för att bedöma hur miljön skulle påverkas vid olika val och hjälper till att säkerställa att de föreslagna åtgärderna verkligen är de mest hållbara och effektiva.

För mer djupgående information, går det att läsa mer i bilaga; ”*Undersökning av behov av strategisk miljöbedömning av **förslag till vattentjänstplan, Upplands-Bro kommun***”.

## Ordlista och begreppsförklaring

**Allmän vatten- och avloppsanläggning** En VA-anläggning som en kommun eller kommunalt bolag är huvudman över (ansvarar för), som har ordnats och används för att uppfylla huvudmannens skyldighet enligt LAV. I den allmänna VA-anläggningen ingår ledningsnät, pumpstationer samt andra anordningar, som krävs för att VA-anläggningen ska fungera på avsett sätt. Allmänt vatten- och avlopp benämns ofta som kommunalt VA.

**Avloppsvatten** Ett gemensamt namn för spillvatten, dagvatten och dränvatten.

**Bräddning** En bräddning innebär ett tillfälligt utsläpp av orenat avloppsvatten till följd av att ledningsnät eller reningsverk är överbelastat och vattenmängden är större än vad VA-systemet klarar av.

**Dagvatten** Tillfälligt avrinnande vatten, till exempel regnvatten och smältvatten från tak och vägar, samt framträngande grundvatten.

**Enskild vatten- och avloppsanläggning** En VA-anläggning som *inte* är ansluten till den allmänna VA-anläggningen. För den enskilda anläggningen ansvarar den eller de fastigheter som nyttjar anläggningen.

(En enskild vatten- och avloppsanläggning kan dock vara ansluten till kommunalt VA, som exempelvis en samfällighet med eget internt ledningsnät, men i detta dokument används uttrycket för de fastigheter som inte är anslutna till det allmänna VA-nätet).

**LAV – Lagen om allmänna vattentjänster** Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster är en lag som styr kommunens ansvar när det gäller att etablera ett verksamhetsområde för vatten, spillvatten eller dagvatten. Denna lag reglerar den allmänna VA-verksamheten och talar om de regler som bestämmer rättsförhållandet mellan VA-huvudman och abonnent.

## Förslag till vattentjänstplan

**Recipient** Sjö, vattendrag, kustvatten eller grundvatten som är mottagare för dagvatten eller renat spillvatten.

**Spillvatten** I regel förorenat vatten från hushåll, industri med mera. Med spillvatten likställs allt avloppsvatten som huvudmannen bedömer skall avledas till spillvattenledning.

**VA-försörjning** Ordnande av dricksvattenleverans och spillvattenavledning samt vid behov även dagvattenavledning.

**VA-huvudman** Den som äger en allmän VA-anläggning. I Upplands-Bro kommun ligger ansvaret hos Tekniska nämnden.

**VA-plan** Ett styrdokument som beskriver hur VA-försörjning ska ordnas och tas om hand i hela kommunen, det vill säga både inom och utanför det kommunala verksamhetsområdet.

**Vattenförekomst** Exempelvis en sjö, en åsträcka, ett kustvattenområde eller grundvatten som pekats ut inom arbetet med vattenförvaltningen.

**Vattenskyddsområde** Ett geografiskt område till skydd för en vattenförekomst med betydelse för vattentäkt, antingen för en existerande vattentäkt eller för en möjlig framtida vattentäkt.

**Vattentjänst** Benämning för olika tjänster för vatten- och avloppsförsörjning.

**Vattentjänstplan** Kommunens långsiktiga planering för att tillgodose behovet av allmänna vattentjänster, samt bedömning av ett skyfalls påverkan på den allmänna VA-anläggningen.

**Verksamhetsområde** Allmänna vatten- och avloppstjänster bedrivs inom ett fastställt geografiskt område (verksamhetsområde) inom vilket en eller flera vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.

**Tillskottsvatten** Vatten i spillvattennätet som inte är spillvatten utan kommer från nederbörd, grundvatten och läckage från vattenledningar.

# Bilaga 2, Undersökning av behov av strategisk miljöbedömning av förslag till vattentjänstplan, Upplands-Bro kommun

Diariernr: TN 22/0398

Datum: 2023-07-07

## Sammanfattning

Parallellt med framtagandet av vattentjänstplanen behöver behovet av en miljöbedömning undersökas. I detta dokument redovisas processen, relevanta lagtexter och resultatet av arbetet, där det slutligen konstateras att planen inte medför betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning därmed inte behöver genomföras.

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att genomförande av den föreslagna vattentjänstplanen inte riskerar att medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap 11 och 12 § § bedöms därför inte behöva genomföras. Planens genomförande bedöms generellt leda till långsiktigt positiva miljöeffekter genom att bygga ut kommunalt VA och skydda VA-anläggningarna vid skyfall.

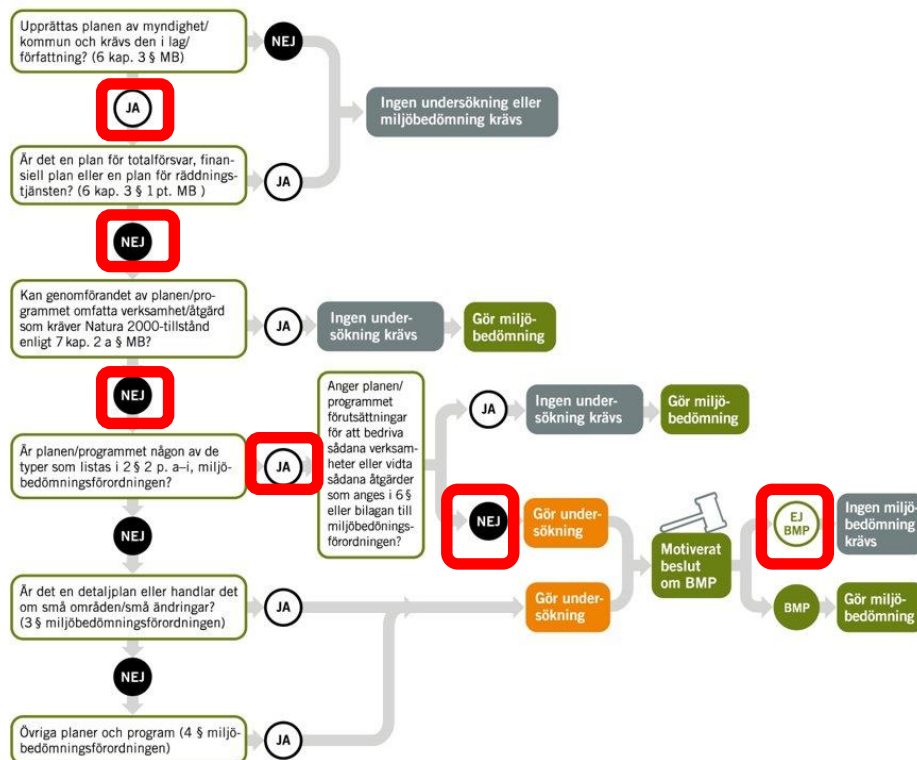
## Vattentjänstplan

**Förslag till** vattentjänstplan innehåller en nulägesredogörelse för den allmänna försörjningen av vattentjänster i enlighet med Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster. Vattentjänstplanen hanterar därmed såväl dricksvatten som spillvatten och dagvatten. I planen görs även en bedömning av påverkan på de allmänna VA-anläggningarna vid skyfallssituationer, samt framtida behov av förändrat VA-verksamhetsområde.

## Processbeskrivning och lagrum

Figuren nedan är hämtad från Naturvårdsverkets handledning för strategiska miljöbedömningar och sammanfattar processen som genomförts parallellt med framtagandet av vattentjänstplanen för att tillgodose befintliga lagkrav. Markerat finns även de bedömningar som gjorts i respektive steg. Utförligare beskrivning av respektive steg följer av detta dokument.

### STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING – behöver en undersökning göras?



### Nollalternativ

Nollalternativet innebär att vattentjänstplanen inte tas fram och att dagens arbetssätt fortsätter. För kommunen skulle nollalternativet inte innebära några förändringar i driften av VA-anläggningarna, men det strategiska arbetet med att skydda den allmänna VA-anläggningen vid skyfallssituationer skulle utebli. Detta ökar risken för utläckage av övergödande ämnen till recipient. Nollalternativet innebär även att kommunen inte skulle följa lagkravet om att ha en vattentjänstplan.

## Behöver en undersökning göras?

Vattentjänstplanen upprättas av en kommun, och därmed faller vattentjänstplanen under sådana planer som anges i miljöbalkens 6 kap. 3 §.

Planen är inte en plan för totalförsvaret, finansiell plan eller en plan för räddningstjänsten.

Vattentjänstplanen omfattar inte heller ett Natura 2000-område eller andra områden av det slag som avses i miljöbalkens 7 kap 2 §.

Vattentjänstplanen faller däremot under de punkter som tas upp i miljöbedömningsförordningens 2 § punkt 2.

I nästa steg ställs frågan om planen anger förutsättningar för att bedriva sådana verksamheter som anges i 6 § till miljöbedömningsförordningen:

- 
10. Infrastrukturprojekt som avser
- a) anläggning av industriområden,
  - b) tätortsbebyggelse, inklusive byggande av shoppingcentrum och parkeringsplatser,
  - c) byggande av järnvägar, omlastningsstationer eller terminaler för kombinerad trafik,
  - d) anläggning av flygfält,
  - e) byggande av vägar, hamnar eller hamnanläggningar, inklusive fiskehamnar,
  - f) anläggning av inre vattenvägar eller anläggningar för reglering av vattenflöden,
  - g) dammar och andra fördämningar eller vattenmagasin för långvarigt bruk,
  - h) spårvägar, upphöjda eller underjordiska järnvägar, hängbanor eller liknande banor av speciell typ som endast eller i huvudsak används för passagerartransport,
  - i) byggande av rörledningar för gas eller olja,
  - j) anläggning av vattenledningar över långa avstånd,
  - k) kustanläggningar för att bekämpa erosion eller havsanläggningar i form av vallar, piren, vågbrytare eller andra anläggningar för skydd mot havet eller andra havsanläggningar varigenom kustlinjen kan ändras (andra verksamheter och åtgärder än sådana som avser underhåll eller återuppbyggnad av anläggningar),
  - l) system för utvinning av grundvatten eller konstgjord grundvattenbildning, eller
  - m) anläggningar för överledning av vatten mellan avrinningsområden.

Vattentjänstplanen kan identifiera behov av att genomföra sådana projekt, men planen i sig anger inte förutsättningarna för sådana åtgärder.

Därmed konstateras att en betydande miljöpåverkan inte kan förutsättas, men det krävs en undersökning för att fastslå om strategisk miljöbedömning krävs.

## Bedömning

Enligt §5 miljöbedömningsförordningen framgår att vid en undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken ska identifieringen av omständigheter som i det enskilda fallet talar för eller emot en betydande miljöpåverkan utgå ifrån nio punkter. Nedan följer dessa punkter samt kommunens kommentar:

1. i vilken utsträckning planen, programmet eller ändringen;

a) anger förutsättningar för verksamheter eller åtgärder när det gäller lokalisering, typ av verksamhet, storlek eller driftsförhållanden eller genom att fördela resurser,

*Vattentjänstplanen innehåller plan för utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen för både befintlig och ny bebyggelse. Syftet med utbyggnaderna är att få en miljö- och hälsomässigt hållbar VA-försörjning. Åtgärder för att skydda VA-anläggningen vid skyfall bidrar med positiva miljöeffekter. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

b) har betydelse för de miljöeffekter som genomförandet av andra planer eller program medför,

*Vattentjänstplanen kommer att bidra till att uppnå mål i andra kommunala planer, som exempelvis fördjupad översiktsplan. Det handlar då om positiva miljöeffekter genom att ordna med robusta och hållbara VA-lösningar. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

c) har betydelse för att främja en hållbar utveckling eller för integreringen av miljöaspekter i övrigt, eller

*Vattentjänstplanen syftar till att säkerställa en miljö- och hälsomässigt hållbar VA-försörjning på lång sikt samt att skydda VA-anläggningar vid skyfall. **Enligt kommunen bidrar planen därmed till att främja en hållbar utveckling och anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

d) har betydelse för möjligheterna att följa miljölagstiftningen,

*Vattentjänstplanen kommer inte att påverka möjligheterna att följa miljölagstiftningen. Planen kommer bidra till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

2. miljöproblem som är relevanta för planen, programmet eller ändringen,

*När det gäller utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen bidrar vattentjänstplanen också till minskade miljöproblem genom att en allmän VA-försörjning ordnas i stället för enskilda lösningar i områden där förhållandena gör det svårt att få till väl fungerande enskilda avlopp. Detta medför minskad risk för förorening och/eller övergödning av recipienter. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***



3. de sannolika miljöeffekternas och det påverkade områdets utmärkande egenskaper,

*Utbyggnadsområden: Genom att peka ut VA-utbyggnadsområden informeras fastighetsägare när en säker och miljömässigt god VA-försörjning planeras bli aktuellt för just deras fastighet.*

*Fortsatt enskilda avlopp: Genom att peka ut de områden där kommunalt VA inte är aktuellt ökar möjligheterna att prioritera områden för inventering och att bedriva tillsyn. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

4. i vilken utsträckning det går att avhjälpa de sannolika miljöeffekterna,

*Vid utbyggnaden av allmänt VA-ledningsnät behöver man i varje enskilt projekt hitta den mest fördelaktiga dragningen och anläggningsmetoden som skyddar känsliga områden och ger minst ingrepp i naturen. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

5. miljöeffekternas gränsöverskridande egenskaper,

*Vattentjänstplanen medför inga gränsöverskridande miljöeffekter.*

6. miljöeffekternas omfattning,

*Vattentjänstplanen bedöms inte medföra några negativa miljöeffekter. Att bygga ut kommunalt VA minskar på sikt belastningen på recipienter där övergödning är ett betydande problem. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan i negativ bemärkelse.***

7. riskerna för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter,

*Åtgärder för att skydda VA-anläggningen mot skyfall minskar risk för hälsopåverkan genom att minska risk för förorening av dricksvattnet och risk för smitta i samband med bräddning av orenat avloppsvatten. **Kommunen anser att detta talar emot en betydande miljöpåverkan.***

8. det påverkade områdets betydelse och sårbarhet på grund av intensiv markanvändning, överskridna miljökvalitetsnormer, dess kulturvärden eller andra utmärkande egenskaper i naturen, och

*Vattentjänstplanen syftar till att motverka dålig status i recipienter.*

9. påverkan på områden eller natur som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt.

*Vattentjänstplanen medför ingen påverkan på sådana områden.*

	Påverkan			Kommentar
	Negativ	Ingen	Positiv	
<b>Övergripande miljöbedömning</b>				
Globala mål för hållbar utveckling			X	Aktuella mål är främst: - rent vatten och sanitet - hållbara städer och samhällen - hav och marina resurser - ekosystem och biologisk mångfald
Nationella miljömål			X	Genom minskad näringsbelastning på recipienter
Regionala miljömål			X	Genom minskad näringsbelastning på recipienter
Nationella planer		X		
Regionala planer		X		
Översiktsplan, Fördjupad översiktsplan		X		Vattentjänstplanen tar avstamp i fördjupad översiktsplan, snarare än tvärtom
Övriga kommunala policys, planer och program			X	Exempelvis kommunens avloppspolicy har möjlighet att bli mer strukturerad utifrån vattentjänstplanen
Riksintressen		X		
Kulturvärden		X		Utbyggnad anpassas för att minimera störningar
Naturvärden		X		Utbyggnad anpassas för att minimera störningar
Sociala värden och rekreation		X		Ger möjlighet till planering gällande investeringar för fastighetsägare
Materiella värden		X		
Risker för människors hälsa eller för miljön			X	Fler anslutna till kommunalt VA minskar risken för människors hälsa eller miljön genom kontrollerat dricksvatten och god avloppshantering. De med enskilt VA kan planera och investera i sin anläggning.
Ekosystemtjänster			X	Spillvatten innehållande olika föroreningar riskerar inte att rubba ekosystemtjänster i känsliga mark- och vattenbestånd
Vatten (yt- och grundvattenkvalitet)			X	Risk för kontramining minskar med kommunalt avlopp

Luft		X		
Mark		X		
Klimatförhållanden		X		Transporter vid tömning av enskilda avlopp kommer i förlängningen minska, utbyggnad av allmänt ledningsnät ger dock ett påslag på kort sikt

### Sammanfattande bedömning:

Vid "ja" på följande frågor innebär planen alltid en betydande miljöpåverkan och en strategisk miljöbedömning krävs	Ja	Nej
Påverkar planen ett Natura 2000-område så att tillstånd krävs enligt MB 7 kap 28a §?		X
Anger planen/programmet förutsättningar för att bedriva sådana verksamheter eller vidta sådana åtgärder som anges i 6 § eller bilagan till miljöbedömningsförordningen?		X
Innebär planens genomförande betydande miljöpåverkan? (Ställningstagande utifrån checklistan ovan)		X



Andrea Jansson  
Trafikingenjör  
Gatu- och parkenheten  
+46 0851832182  
Andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum                      Vår beteckning                      Er beteckning  
2023-04-12                      TN 21/0528

Tekniska nämnden

## Begäran om förbättrad trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen - efter återremiss

### Förslag till beslut

1. Tekniska nämnden godkänner Samhällsbyggnadskontorets analys.
2. Begäran att införa 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen avslås.
3. Begäran att skylta företrädesregler vid Kokillbacken och vid utfart från garage i anslutning till Enköpingsvägen avslås.
4. Begäran att målning av övergångsställe samt cykelöverfart i anslutningen med Kokillbacken ska utföras snarast bifalles.

### Sammanfattning

Det har inkommit en skrivelse till Tekniska nämnden med förslag från fyra bostadsrättsföreningar i de nybyggda husen i anslutning till Enköpingsvägen för åtgärder angående trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.

Ärendet behandlades i tekniska nämnden den 14 juni 2022 och beslutade att återremittera ärendet med motivering att samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att genomföra en fördjupad analys av ett antal (7) punkter.

Samhällsbyggnadskontoret har utrett behovet av västersvängsförbud, skyltning av varning för utfart, ytterligare övergångsställe samt möjlighet och lämplighet till färdämpande åtgärder och anser inte att det är motiverat att införa/anlägga dessa.

En ny trafikmätning genomfördes i september 2022.

Kontoret har haft dialog med avfalls- och byggtreprenörerna om trafiksituationen i området kring Kokillbacken. Chaufförerna upplever inga problem och avfallshantering fungerar bra för dem. Utifrån de rådande omständigheterna anser byggtreprenören att det ändå har fungerat förhållandevis bra.



Hastigheten påverkar utgången av en trafikolycka. Lägre hastighet ger mindre skador. Även buller från vägtrafik påverkas av ett fordon's hastighet eftersom bullret ökar med stigande hastighet.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 12 april 2023
- Riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder vid 30 km/h
- Protokollsutdrag från Tekniska nämndens sammanträde den 14 juni 2022
- Skrivelse från bostadsrättsföreningen den 5 december 2021

### Ärendet

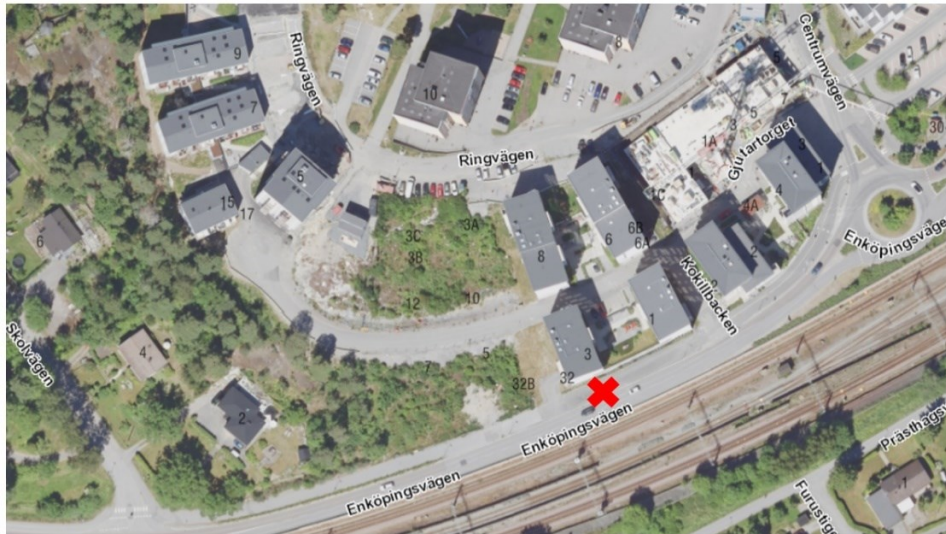
Det har inkommit en skrivelse till Tekniska nämnden med förslag från fyra bostadsrättsföreningar i de nybyggda husen i anslutning till Enköpingsvägen för åtgärder angående trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.

Ärendet behandlades i tekniska nämnden den 14 juni 2022 och beslutade att återremittera ärendet med motivering att samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att genomföra en fördjupad analys av bland annat:

- Ny hastighetsmätning utförs när det inte är pandemi
- Dialog med avfallsentreprenör och byggentreprenör om trafiksituationen i området kring Kokillbacken genomförs och redovisas
- Förbud mot vänstersväng in på Kokillbacken från Enköpingsvägen utreds
- Skyltning på Enköpingsvägen om att det är många utfarter prövas
- Behov av ytterligare övergångsställen prövas
- Möjlighet och lämplighet av fartdämpande åtgärder på Kokillbackens utfart till Enköpingsvägen prövas
- för- respektive nackdelar med 40 respektive 50 km/h som högsta tillåtna hastighet på Enköpingsvägen redovisas

### *Samhällsbyggnadskontorets analys*

- Trafikmätning utfördes på Enköpingsvägen i höjd med Kokillbacken mellan den 5 september och 19 september 2022.



X Trafikräknarens placering

Resultatet av den 14 dagars mätningen redovisas i denna tabell:

Namn / Platsbeskrivning	Riktning	Mättid		ÅDT	Alla fordon	% tunga	Hastigheter				Koordinater WGS 84 Web Mercator	Över skyltad %
		Mån & År	Antal dagar				Medel	85-percentil	Max	Skyltad		
Enköpingsvägen vid Kokillbacken	Incoming	2022-09-05	14	3809	53492	7	45	51	104	50	59.4756775,17.7475001	5%
	Outgoing			3523	49481	6	46	53	147	50		4%

Incoming betyder/innebär trafik västerifrån, från Skolvägen och outgoing är österifrån, från centrumrondellen.

ÅDT är den totala trafikmängden räknat i antal motordrivna fordon som passerar en ”punkt” under ett kalenderår, dividerat med antal dagar under kalenderåret.

85-percentil innebär att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven/skyltad hastighet.

- Dialog har förts med kommunens avfalls- och byggentreprenörerna angående trafiksituationen i området kring Kokillbacken. Chaufförerna upplever inga problem och avfallshantering fungerar bra för dem. Utifrån de rådande omständigheterna anser byggentreprenören att det ändå har fungerat förhållandevis bra.

- Ett förbud mot vänstersväng kan vara motiverat av trafiksäkerhets- och/eller framkomlighets-skäl.

Trafikförordningens 3 kap 26 § anger bl.a. att 'En förare får svänga i en vägkorsning endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra som färdas i samma riktning. Särskild uppmärksamhet skall riktas på den bakomvarande trafiken. Vid vänstersväng skall ett fordon föras så nära körbanans mitt som möjligt eller, på körbanan med enkelriktad trafik, så nära körbanans vänstra kant som möjligt. En sväng skall göras så att fordonet, när det lämnar vägkorsningen, befinner sig till höger på

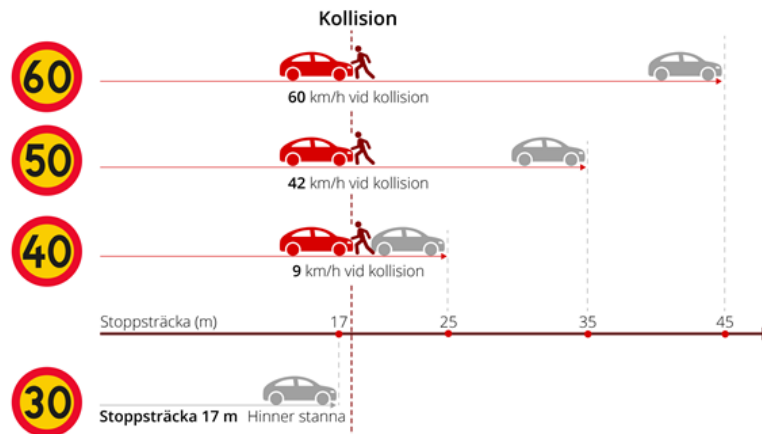


den körbana det förs in på.'

Trafikmätningen visar att på veckodagarna är trafikflödet jämnt fördelat med ca 200 fordon per timme utom mellan klockan 16–18 då det är ett flöde på ca 500 fordon per timme.

Nobinas bussförare har inte upplevt något framkomlighetsproblem p.g.a. fordon som ska ha svängt vänster in på Kokillbacken. Det finns ingen statistik på cyklister och fotgängare som korsar Kokillbacken när de färdas på Enköpingsvägen men enheten uppskattar trafikmängden som ringa. Samhällsbyggnadskontoret anser inte att det är motiverat med ett vänstersvängsförbud vid Kokillbacken.

- Varningmärken ska, enligt 2 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar (TSFS 2019:74), sättas upp när en fara är svår att upptäcka i tid för en förare som färdas med en hastighet som inte överstiger på den platsen högsta tillåtna. Varningmärken bör användas restriktivt och i trafikmiljöer som avviker från det normala.  
Det finns två utfarter på Enköpingsvägen mellan Centrumvägen och Skolvägen. Den ena är korsningen Kokillbacken och den andra är från ett parkeringsgarage. Samhällsbyggnadskontoret anser inte att det finns behov av märke A40, varning för annan fara, med tilläggstavla för utfart då trafikanter kan upptäcka dessa i tid.
- Ett övergångsställe är en plats där gående kan korsa en gata och som är markerad med vägmarkering och/eller vägmärke. Någon annan plats där gående ska korsa gatan än Kokillbacken finns inte på den aktuella sträckan.
- Kokillbacken är enligt detaljplanen ett gångfartsområde. På ett gångfartsområde får fordon inte föras med högre hastighet än gångfart. Enligt trafikförordningens 3 kap. 61 § har en förare, vid ett obehövt övergångsställe, väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Vidare anges i 21 § 3 punkt att en förare har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från ett gångfartsområde. Kokillbacken uppfyller inte någon av de kriterierna som krävs för att utreda permanent farthinder. Kriterierna är beslutade av Tekniska nämnden i samband med riktlinjerna för hastighetsdämpande åtgärder vid 30 km/h.
- Hastighet påverkar den sammanlagda stoppsträckan som består av reaktionssträcka och bromssträcka. Om olyckan är framme så är hastigheten helt avgörande för hur allvarliga skador man får. Lägre fart ger kortare stoppsträcka vilket framgår av illustrationen.



En person står på vägbanan 17 meter framför dig. Hinner du bromsa?

- Hastigheten påverkar även buller från vägtrafik eftersom bullret ökar med stigande hastighet. En hastighetsändring med 10 km/h, i intervallet 70–30 km/h, ändrar i grova drag, bullernivån med 2 dBA. Vägtrafikbuller beror dock på fler faktorer än bara hastighet; antalet fordon och fordonsslag, körsätt, däck och vägbeläggning är de viktigaste.

## Barnperspektiv

Det är viktigt att skapa trafiksäkra miljöer där oskyddade trafikanter blandas med fordonstrafiken.

## Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell

Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson

Teknisk chef

Jan Helghe

Chef, Gatu- och parkenheten





## Bilagor

1. Riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder vid 30km/h
2. Protokollsutdrag från Tekniska nämndens sammanträde den 14 juni 2022
3. Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 29 mars 2022
4. Skrivelse från bostadsrättsföreningarna den 5 december 2021

## Beslut sänds till

- Brf Kungsvyn
- Brf Mälarfronten
- Brf Mälarbranten
- Brf Furuhällshöjden



Samhällsbyggnadskontoret

Andrea Jansson  
Trafiktekniker  
08-518 321 82  
andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum 2022-02-01  
Vår beteckning TN 22/0050

## Riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder vid 30 km/h

Hastighetsdämpande åtgärder syftar till att öka säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister. Åtgärderna består i huvudsak av fysiska hinder i form av gupp, sidoförskjutningar, avsmalningar och blomlådor.

Faktorer som ska vägas in vid val av typ av åtgärd är vägens geometri, trafikflöden, trafikslag, kostnad samt effekten av åtgärd.

För att en gata ska bli aktuell för att utredas för permanenta farthinder krävs det att flera dessa kriterier är uppfyllda. Kriterierna ska endast vara vägledande och ej utgöra garanti för åtgärder.

- Gatan saknar gångbana eller gång- och cykelväg
- Gatan har genomfartstrafik
- Det finns lekplats, skola eller fritidshem utmed gatan
- Gatan ska vara utsatt för höga trafikmängder
- Medelhastigheten överstiger högsta tillåtna hastighet med 8 km/h och/eller 85-percentilen\* överstiger 15 km/h

\*Med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet.

Inför beslut av farddämpande åtgärder bör följande negativa konsekvenserna beaktas:

- Åtgärderna kan medföra att trafikproblemet flyttas från en gata till en annan. En ytterligare effekt är att en hastighetssänkning erhålls i omedelbar anslutning till åtgärden, men att sträckorna däremellan blir accelerationssträckor.
- Anläggning av farthinder och hastighetsdämpande åtgärder kan medföra vibrationer och skakningar som trafiken genererar i anslutning till åtgärderna. Dessa kan ge upphov till sättningar och sprickbildningar i närliggande fastigheter.
- Hastighetsdämpande åtgärder innebär en försämring av trafikmiljön för kollektivtrafik och utryckningsfordon.

Upplands-Bro kommun

Datum  
2022-02-01

Vår beteckning  
TN 22/0050

2 (2)

Åtgärderna medför ett behov av extra resurser för att kunna utföra vinterväghållning, lösa hanteringen av dagvatten och övrigt gatuunderhåll på ett tillfredsställande sätt.



## § 51 Begäran om förbättrad trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen

*Dnr TN 21/0528*

### Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att ärendet återremitteras och att samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att genomföra en fördjupad analys av bland annat:

- Ny hastighetsmätning utförs när det inte är pandemi
- Dialog med avfallsentreprenör och byggentreprenör om trafiksituationen i området kring Kokillbacken genomförs och redovisas
- Förbud mot vänstersväng in på Kokillbacken från Enköpingsvägen utreds
- Skyltning på Enköpingsvägen om att det är många utfarter prövas,
- Behov av ytterligare övergångsställen prövas
- Möjlighet och lämplighet av färdämpande åtgärder på Kokillbackens utfart till Enköpingsvägen prövas
- för- respektive nackdelar med 40 respektive 50 km/h som högsta tillåtna hastighet på Enköpingsvägen redovisas

### Sammanfattning

Det har inkommit en skrivelse till Tekniska nämnden med förslag från fyra bostadsrättsföreningar i de nybyggda husen i anslutning till Enköpingsvägen för åtgärder angående trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.

- Klassa Enköpingsvägen som stadsgata
- Sänka hastighetsgränsen till högst 40 km/tim
- Genomföra åtgärder för att försvåra att framföra fordon i mycket höga hastigheter
- Klargöra genom skyltning vilka företrädesregler som gäller vid de två nyanlagda T-korsningarna
- Markera genom skyltning och/eller vägmarkeringar att det finns korsande gång- och cykeltrafik i de två nyanlagda T-korsningarna

Gata/park/trafikenheten anser inte att det är motiverat att sänka hastigheten till 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen trots utfarterna från de nybyggda husen.

Enligt 3 kap 21 § 1 punkt trafikförordningen har en förare väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skärs den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en fastighet. Bestämmelsen skyltas inte med vägmärke utan det är alla bilförarens skyldighet att känna till den.



Gata/park/trafikenheten anser vidare att målning av övergångsställe och cykelöverfart på gång- och cykelbanan i anslutningen till Kokillbacken bör utföras snarast av exploatören för att säkerställa säkerheten för de gående och cyklister.

## Beslutsunderlag

- Skrivelsen från bostadsrättsföreningarna, daterad den 5 december 2021

## Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

1. att avslå begäran att införa 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.
2. att avslå begäran att skylta företrädesregler vid Kokillbacken och vid utfart från garage i anslutning till Enköpingsvägen.
3. att bifalla begäran att målning av övergångsställe samt cykelöverfart i anslutningen med Kokillbacken ska utföras snarast.

## Förslag till beslut på sammanträdet

Marcus Sköld (M) och Catharina Andersson (S) yrkar gemensamt att ärendet återremitteras med följande motivering:

Med anledning av att vi har träffat representanter för de fyra bostadsrättsföreningarna angående deras begäran om trafikföringen genom centrala Kungsängen yrkar vi:

att samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att genomföra en fördjupad analys av bland annat:

- Ny hastighetsmätning utförs när det inte är pandemi
- Dialog med avfallsentreprenör och byggentreprenör om trafiksituationen i området kring Kokillbacken genomförs och redovisas
- Förbud mot vänstersväng in på Kokillbacken från Enköpingsvägen utreds
- Skyltning på Enköpingsvägen om att det är många utfarter prövas,
- Behov av ytterligare övergångsställen prövas
- Möjlighet och lämplighet av fartdämpande åtgärder på Kokillbackens utfart till Enköpingsvägen prövas
- för- respektive nackdelar med 40 respektive 50 km/h som högsta tillåtna hastighet på Enköpingsvägen redovisas

Marcus Sköld (M) yrkar bifall till Marcus Sköld (M) och Catharina Anderssons (S) förslag till beslut.

Catharina Andersson (S) yrkar bifall till Marcus Sköld (M) och Catharina Anderssons (S) förslag till beslut.



Kjell A Johansson yrkar bifall till Marcus Sköld (M) och Catharina Anderssons (S) förslag till beslut.

### Beslutsgång

Ordförande finner att det endast finns ett förslag till beslut, Marcus Sköld (M) och Catharina Anderssons (S) förslag till beslut, och att Tekniska nämnden har beslutat i enlighet med detta.

Beslutet skickas till:

- Brf Kungsvyn
- Brf Mälarfronten
- Brf Mälarbranten
- Brf Furuhällshöjden



Andrea Jansson  
Trafiktekniker  
Enheten Gata/Park/Trafik  
+46 0851832182  
Andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum 2022-03-29 Vår beteckning TN 21/0528 Er beteckning

Tekniska nämnden

## Begäran om förbättrad trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

1. att avslå begäran att införa 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.
2. att avslå begäran att skylta företrädesregler vid Kokillbacken och vid utfart från garage i anslutning till Enköpingsvägen.
3. att bifalla begäran att målning av övergångsställe samt cykelöverfart i anslutningen med Kokillbacken ska utföras snarast.

### Sammanfattning

Det har inkommit en skrivelse till Tekniska nämnden med förslag från fyra bostadsrättsföreningar i de nybyggda husen i anslutning till Enköpingsvägen för åtgärder angående trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.

- Klassa Enköpingsvägen som stadsgata
- Sänka hastighetsgränsen till högst 40 km/tim
- Genomföra åtgärder för att försvåra att framföra fordon i mycket höga hastigheter
- Klargöra genom skyltning vilka företrädesregler som gäller vid de två nyanlagda T-korsningarna
- Markera genom skyltning och/eller vägmarkeringar att det finns korsande gång- och cykeltrafik i de två nyanlagda T-korsningarna

Gata/park/trafikenheten anser inte att det är motiverat att sänka hastigheten till 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen trots utfarterna från de nybyggda husen.

Enligt 3 kap 21 § 1 punkt trafikförordningen har en förare väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skärs den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en fastighet. Bestämmelsen skyltas inte med vägmärke utan det är alla bilförarens skyldighet att känna till den.



Gata/park/trafikenheten anser vidare att målning av övergångsställe och cykelöverfart på gång- och cykelbanan i anslutningen till Kokillbacken bör utföras snarast av exploatören för att säkerställa säkerheten för de gående och cyklister.

## Beslutsunderlag

- Skrivelsen från bostadsrättsföreningarna, daterad den 5 december 2021

## Ärendet

Det har inkommit en skrivelse till Tekniska nämnden med förslag från fyra bostadsrättsföreningar i de nybyggda husen i anslutning till Enköpingsvägen för åtgärder angående trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.

I skrivelsen anges bland annat följande:

Enköpingsvägen, med sin nuvarande karaktär av genomfartsled, är ett betydande hinder för att på sikt ska bli mer av en stadsgata genom Kungsängen än en traditionell landsväg, trots att enligt kommunens översiktsplan ska Kungsängen göras till en bättre integrerad tätort med lägre grad av funktionsseparation, i synnerhet i lägen nära stationen, där tillgängligheten för cyklister och gående ska ökas.

Det aktuella avsnittet av Enköpingsvägen har mycket livlig trafik, av dem håller ca 5 % en anmärkningsvärt högre hastighet än den gällande 50 km/h. Det händer alltför ofta att lättare fordon accelererar kraftigt efter Centrumvägen på väg västerut eftersom de uppfattar sträckan som en genomfartsruta utan någon korsande trafik.

Det finns två nya in- och utfartsvägar som mynnar ut på Enköpingsvägen genom att de korsar gång- och cykelbanan. Det finns inga som helst varningsmarkeringar för varken gång- och cykeltrafiken, för utfartstrafiken eller för genomfartstrafiken. Vidare anges att på sträckan mellan rondellen och Bygdgårdsvägen görs ofta trafikfärliga omkörningar.

Med anledning ovan föreslås följande åtgärder:

- Klassa Enköpingsvägen som stadsgata
- Sänka hastighetsgränsen till högst 40 km/timme, både i syfte att minska medelhastigheten, framför allt för att markera att detta inte längre är genomfartsled
- Genomföra åtgärder för att försvåra att framföra fordon i mycket höga hastigheter
- Klargöra genom skyltning vilka företrädesregler som gäller vid de två nyanlagda T-korsningarna
- Markera genom skyltning och/eller vägmarkeringar att det finns korsande gång- och cykeltrafik i de två nyanlagda T-korsningarna





### Gata/park/trafikenhetens synpunkter

Begreppet stadsgata används i kommunens översiktsplaner för att beskriva karaktären av en stadsdel. Betydelsen är *ett stadsrum som är aktivt under dygnets flesta timmar. Husens entréer vetter direkt mot gatan. Det finns en mänsklig närvaro i fasadlivet med till exempel balkonger eller lokaler.* Begreppet har ingen koppling till trafikjuridiken varför en klassning saknar betydelse när det gäller trafikreglering.

Hastighet ska anpassas till vägens standard samtidigt som säkerheten för de oskyddade trafikanterna måste upprätthållas. Rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet olyckor. Det bidrar också till förståelse och ökad hänsyn i trafiken. Hastighetsöverträdelse är en polisiär fråga.

Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen har endast bebyggelse på ena sidan. Längs hela den sidan finns det gång- och cykelbana anlagd. De relativt få korsningspunkterna är reglerade med övergångsställen och en cirkulationsplats. Vid Bygdegårdsvägen är korsningen signalreglerad främst för att buss i linjetrafik ska ha prioritet.

Mellan Centrumvägen och Skolvägen, utanför husen på Kokillbacken, är gång- och cykelbanan 3,5 meter bred.

De senaste fem åren har 5 lindriga olyckor med egendomsskador rapporterats på sträckan mellan Kungsvägen och Bygdegårdsvägen.

Gata/park/trafikenheten anser inte att det är motiverat att sänka hastigheten till 40 kilometer i timmen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen trots utfarterna från de nybyggda husen.

Enligt 3 kap 21 § 1 punkt trafikförordningen har en förare väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skärs den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en fastighet. Bestämmelsen skyltas inte med vägmärke utan det är alla bilförarens skyldighet att känna till den.

Det kommer att målas övergångsställe och cykelöverfart på gång- och cykelbanan i anslutningen till Kokillbacken efter att de återstående planerade husen har uppförts och finplanering av gatan färdigställts, om cirka 2 - 3 år.

Gata/park/trafikenheten anser att målning enligt ovan bör utföras snarast av exploitören för att säkerställa säkerheten för de gående och cyklister.

### Barnperspektiv

Säkra och trygga trafikmiljöer är viktiga för att barn ska få möjligheten till att självständigt gå och cykla. En väl genomtänkt hastighetsbegränsning bidrar till en trygg och säker trafikmiljö.



## Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell

Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson

Avdelningschef

Jan Helghe

Enhetschef Gata/Park/Trafik

## Bilagor

1. Skrivelsen från bostadsrättsföreningarna den 5 december 2021

## Beslut sänds till

- Brf Kungsvyn
- Brf Mälarfronten
- Brf Mälarbranten
- Brf Furuhällshöjden

Upplands-Bro Kommun  
Tekniska nämnden  
196 81 Kungsängen

## Trafikföring på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen

### 1. Bakgrund

Enköpingsvägen mellan korsningarna med Kungsvägen och Bygdegårdsvägen är huvudgata och en av de mest trafikerade gatorna genom centrala Kungsängen. Den har ett betydande trafikflöde från E18 till Kungsängen och kommundelarna i nordväst, men även tät busstrafik västerut från Kungsängens station.

Kommunens översiktsplan (antagen 2011-12-15) anger att Kungsängen skall göras till en bättre integrerad tätort med lägre grad av funktionsseparation, i synnerhet i lägen nära stationen, där tillgängligheten för cyklister och gående skall ökas.

Enköpingsvägen, med sin nuvarande karaktär av genomfartsled, är uppenbart ett betydande hinder för att uppnå detta mål, och planen anger därför att den skall "på sikt bli mer av en stadsgata genom Kungsängen än en traditionell landsväg".

Detaljplan Nr 0803 (antagen 2017-02-20) anger att området norr om Enköpingsvägen, mellan Centrumvägen, Ringvägen och Skolvägen, skall bebyggas med ca 300 nya bostäder med underbyggda garage. Angöring till fastigheterna och trafik till och från garagen sker genom två nya vägar som mynnar ut på Enköpingsvägen. Den ena av dessa vägar, Kokillbacken, utgör in- och utfart till Brf Mälarfrontens garage, till Brf Kungsvyns markparkering samt till garaget tillhörande Tornets fastighet på Kokillbacken 15. Den andra vägen, i höjd med Enköpingsvägen 32, utgör in- och utfart till garagen tillhörande Brf Kungsvyn samt Upplands-Brohus och kommer enligt bygglov att få gatuliknande karaktär.

Vid Enköpingsvägen 20 finns vidare in- och utfart till kommunens och Brf Mälarbrantens gemensamma garage.

I ovan refererade detaljplan anges att Enköpingsvägen skall "få en mer stadsmässig utformning med inramning av den föreslagna bebyggelsen". Som det nu är framstår det dock som att det är Enköpingsvägen som ramar in bebyggelsen snarare än tvärt om!

**Vi är fyra bostadsrättsföreningar i området – med tillsammans 472 medlemmar – som anser att då den föreslagna bebyggelsen till betydande delar nu är på plats, är det hög tid att säkerställa att trafikföringen på Enköpingsvägen ändras från genomfartsled till stadsgata, såsom kommunen sedan länge har planerat.**

I följande avsnitt pekar vi särskilt ut varför vi anser detta vara av mycket stor betydelse både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, ur ett boendeperspektiv och ur perspektivet att ge Kungsängen den gestaltning som kommunens planering sedan länge föreskriver.

## **2. Dagens förhållanden**

Aktuellt avsnitt av Enköpingsvägen har mycket livlig trafik, med en blandning av motorcyklar, personbilar, bussar samt tunga och lätta lastbilar. Längs norra sidan löper en gång- och cykelväg. De två nya in- och utfartsvägarna till den nya bebyggelsen korsar gång- och cykelvägen och mynnar ut på Enköpingsvägen som två tätt intill varandra belägna T-korsningar. Det finns inga som helst varningsmarkeringar varken för gång- och cykeltrafiken, för utfartstrafiken eller för genomfartstrafiken.

Flertalet trafikanter på Enköpingsvägen framför sina fordon i hastigheter nära nu gällande hastighetsgräns, som är satt till 50 km/tim. Enligt uppgift har kommunen gjort stickprov som tyder på att medelhastigheten är ca 50 km/tim och att 85-percentilen är 56–57 km/tim. Att notera är dock att 50 km/tim är betydligt högre hastighet än den norm som gäller för andra gator i centrala Kungsängen, som har 30 eller 40 km/tim som gräns. Vi boende, som har god kontinuerlig utsikt över Enköpingsvägen, har dock noterat att en icke obetydlig del (5%?) av fordonen håller en anmärkningsvärt mycket högre hastighet. T ex händer alltför ofta att lättare fordon vid utfarten från rondellen vid Centrumvägen på väg västerut accelererar kraftigt och till mycket höga hastigheter, eftersom de uppfattar Enköpingsvägen mellan Centrumvägen och Granhammarsvägen som en genomfartsgata utan korsande trafik. På sträckan mellan rondellen och Bygdegårdsvägen görs ofta trafikfarliga omkörningar. Just det faktum att vägen "inbjuder" till olika hastigheter med resulterande oövertänkta omkörningar utgör en stor trafikfara. Även vissa fordon som svänger in på Enköpingsvägen från Kungsvägen har uppfattningen att det är en raksträcka utan korsningar och alltså fritt fram att hålla hög hastighet fram till rondellen vid Centrumvägen, trots att det finns utfarter både från garage och infartsparkeringar längs denna sträcka.

### 3. Konsekvenser

Som framgår ovan anser vi att trafiken på Enköpingsvägen fortfarande till stor del är av karaktär "genomfartsled", och att detta medför betydande risker för allvarliga olyckor i takt med att den korsande trafiken från de nybyggda områdena ökar. Olyckor kan drabba både oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägar och trafikanter som färdas på eller korsar Enköpingsvägen.

För oss boende innebär det en stor otrygghet, inte minst för våra barn, att den lokalgata som förespeglades oss i kommunens planering i själva verket är en genomfartsruta som stryker förbi våra bostadshus.

Till sist vill vi påtala att Enköpingsvägens nuvarande trafiktempo motverkar ambitionen att knyta samman Kungsängens olika delar med stationen.

### 4. Förslag

Vi föreslår att kommunen skyndsamt vidtar följande åtgärder för att mildra ovanstående konsekvenser:

- Klassa Enköpingsvägen som stadsgata
- Sänk hastighetsgränsen till högst 40 km/tim, både i syfte att minska medelhastigheten men kanske framför allt för att markera att detta inte längre är en genomfartsled
- Genomför åtgärder för att försvåra att framföra fordon i mycket höga hastigheter.
- Klargör genom skyltning vilka företrädesregler som gäller vid de två nyanlagda T-korsningarna
- Markera genom skyltning och/eller vägmarkeringar att det finns korsande gång- och cykeltrafik i de två nyanlagda T-korsningarna

Kungsängen 2021-12-05

Brf Kungsvyn

Brf Mälarfronten

Brf Mälarbranten

Brf Furuhällshöjden



Andrea Jansson  
Trafikingenjör  
Gatu- och parkenheten  
+46 0851832182  
Andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum 2023-07-26 Vår beteckning TN 22/0094 Er beteckning

Tekniska nämnden

## Medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för väg 902, Rösaringvägen

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden tackar för medborgarförslaget men beslutar att inte verka för ett övertagande av väg 902, Rösaringvägen.

### Sammanfattning

Den 7 december 2021 inkom ett medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för väg 902, Rösaringvägen där Trafikverket är väghållare idag. Förslagsställaren föreslår att kommunen tar över väghållningsansvaret för Rösaringvägen som en naturlig följd av att kommunen våren 2021 tog över väghållarskapet för Ådövägen. Vidare anser medborgaren att med ett kommunalt drifhållaransvar ges möjlighet till att göra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder både för de boende men framför allt för de oskyddade trafikanter som kommer använda denna väg.

Väghållaransvaret ska vara rätt avgränsat mellan statlig, kommunal och enskild väghållare för att uppnå samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning. Samhällsbyggnadskontoret anser inte att ett övertagande av Rösaringvägen enkom för att ha rådighet över hastighetsbestämmelser är att uppnå samhällsekonomisk effektivitet.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse daterad den 26 juli 2023
- Medborgarförslag inkomna den 7 december 2021 och den 7 februari 2022
- Protokollsutdrag från Kommunfullmäktiges sammanträde den 16 februari 2022

### Ärendet

Den 7 december 2021 inkom ett medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för väg 902, Rösaringvägen där Trafikverket är väghållare idag. Förslagsställaren föreslår att kommunen tar över väghållningsansvaret för Rösaringvägen som en naturlig följd av att kommunen våren 2021 tog över väghållarskapet för Ådövägen.



Den 7 februari 2022 inkom samma medborgare med ytterligare argument för ett övertagande. Förslagslämnaren har önskat sänka hastigheten p.g.a. den tillfälligt ökade tunga trafiken men Trafikverket avslag begäran. En utbyggnad av de planerade områden såsom Säbyholm och Tammsvik kommer att generera ytterliga fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Ett kommunalt driftansvar bör därför införas för att ha valfrihet samt möjlighet att göra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder både för de boende men framför allt för de oskyddade trafikanter som kommer använda denna väg.

### Samhällsbyggnadskontorets synpunkter

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. Väghållningsansvaret ska vara rätt avgränsat mellan statlig, kommunal och enskild väghållare för att uppnå samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning. Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort. Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätorter med undantag för det övergripande statliga vägnätet. En kommun får utses till att vara väghållare enligt väglagen om det främjar god och rationell väghållning. Beslut om förändrat väghållningsansvar av det allmänna vägnätet tas av Trafikverket.

Utbyggnad av vatten- och avloppsledningar, förtätning samt förändring av campingområdet var anledningen till att kommunen ville ta över väghållningsansvaret på väg 903, Ådövägen. Samhällsbyggnadskontoret anser inte att ett övertagande av Rösaringvägen enkom för att ha rådighet över hastighetsbestämmelser är att uppnå samhällsekonomisk effektivitet.

### Barnperspektiv

Oavsett väghållare ska vid väghållning enligt väglagen tillbörlig hänsyn tas till trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö.

### Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell

Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson

Teknisk chef

Jan Helghe

Chef, Gatu- och parkenheten



### Bilagor

1. Medborgarförslagen inkomna den 7 december 2021 och 7 februari 2022
2. Protokollsutdrag från Kommunfullmäktiges sammanträde den 16 februari 2022

### Beslut sänds till

- Kommunfullmäktige, dnr KS 21/0663
- Förslagsställaren





## Lämna ett medborgarförslag

Ärendenummer	211207-medborgarforslag-QK10
Inskickat	2021-12-07 12:43

### Skicka in ditt förslag

Förnamn	[REDACTED]
Efternamn	[REDACTED]
Gatuadress	[REDACTED]
Postnummer	[REDACTED]
Postort	[REDACTED]
Telefonnummer	[REDACTED]
E-post	[REDACTED]
Bekräfta e-post	[REDACTED]

Förslaget - presentera kort ditt medborgarförslag här	Övertagande av väghållaransvar Rösaringvägen/902
---	--

Trafikverket är idag väghållare för väg 902 - Rösaringvägen, som ett led i att kommunen växer framförallt med tanke på den procentuella ökningen av trafiken på denna väg - både historisk samt ur ett planeringsperspektiv - såsom Säbyholm, Tammsvik och Lindormsnäs, vore det naturligt att kommunen tog över som väghållare.

Kommunen tog över väghållaransvaret på Ådövägen våren 2021 - och det borde således vara naturligt att även vara trafikållare på denna väg.

Motivering - Här kan du lämna en mer utförlig beskrivning av ditt medborgarförslag. Motivera gärna varför du anser att förslaget ska genomföras och hur det i så fall skulle kunna ske

Mitt medborgarförslag är således att kommunen tar över väghållaransvar på Rösaringvägen, som minst sträckan från Tegelhagen till korsningen Smidövägen/Rösaringvägen - dvs "infarten" till Säbyholm

Lite statistik från <https://vtf.trafikverket.se/setrafikinforation>  
 Punkt 11810177 (mellan Rättarboda och Hammartorp)  
<https://vtf.trafikverket.se/tmg101/AGS/tmg102.aspx?punktlista=11810177&laenkrollista=1&typ=Stickprov>  
 Punkt 10830002 (inne på Säbyholm)



## § 6 Medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för Rösaringvägen (902)

*Dnr KS 21/0663*

### Beslut

Medborgarförslaget överlämnas till Tekniska nämnden för beslut.

### Sammanfattning

Den 7 december 2021 inkom ett medborgarförslag om övertagande av väghållningsansvar för Rösaringvägen (902). Trafikverket är idag väghållare för väg 902 – Rösaringvägen. Förslagsställaren föreslår att kommunen tar över ansvaret för väghållningen på Rösaringvägen. Som minst sträckan från Tegelhagen till korsningen Smidövägen/Rösaringvägen (infarten till Säbyholm). Förslagsställaren uppger att kommunen tog över väghållaransvaret på Ådövägen våren 2021 och att det borde vara naturligt att även vara trafikållare på denna väg.

### Beslutsunderlag

- Medborgarförslag inkommet den 7 december 2021.

### Förslag till beslut

Medborgarförslaget överlämnas till Tekniska nämnden för beslut.

### Beslutsgång

Ordföranden finner att det endast finns ett förslag till beslut och att Kommunfullmäktige har beslutat i enlighet med detta.

Beslutet skickas till:

- Förslagsställaren
- Tekniska nämnden



## Lämna ett medborgarförslag

Ärendenummer	220207-medborgarforslag-JJ86
Inskickat	2022-02-07 08:51

### Skicka in ditt förslag

Förnamn	[REDACTED]
Efternamn	[REDACTED]
Gatuadress	[REDACTED]
Postnummer	[REDACTED]
Postort	[REDACTED]
Telefonnummer	[REDACTED]
E-post	[REDACTED]
Bekräfta e-post	[REDACTED]

Förslaget - presentera kort ditt medborgarförslag här	Övertagande av drifhållaransvar - väg 902 Rösaringvägen (sträckan Tegelhagen-Säbyholm) från Transportstyrelsen till Upplands-Bro kommun.
---	--

#### Bakgrund

Trafiken på Ådöhalvön har de senaste 20 åren ökat markant pga ökad exploatering av denna halvö - mkt tack vara kommunalt VA. Denna väg är smal och just utanför oss på Hammartorp rak och just här passar man på att utföra omkörningar i mycket högre hastighet än den tillåtna 70km/h. När Säbyholm fortfarande var en skola var det många oskyddade trafikanter som gick/cyklade mellan Bro samhälle samt Säbyholm

#### Nuläge

Rösaringvägen agerar idag en genomfartsväg för boende på Ådöhalvön, enligt senaste mätningen vid transportstyrelsens mätpunkt vid Kvistaberg nästan 2000 fordonsrörelser per dygn. Just för närvarande utökas denna trafik med ca 200 lastbilstransporter per dygn mkt pga den utfyllnad som sker av Lindormsnäs 1:5

Då vi bor på Hammartorp ser/hör vi nästan dagligen tillbud på Rösaringvägen - (då jag arbetar hemifrån på övervakningen med lång utsikt) – dessa tillbud är ofta i form av oskyddade trafikanter som får kliva ner i diket från väggkanten då fordon inte håller avstånd till dessa oskyddade trafikanter ofta pga möte med annan trafik.

Idag är Trafikverket drifhållaransvarig för denna väg och kommunen kan inte på något sätt förbättra trafiksituationen för de boende samt kommande boende på Ådöhalvön. Så sent som 2021 ansökte kommunen om en nedsatt hastighet från 70km/h till 50km/h - pga den risk den tunga trafiken till Lindormsnäs - men utan bifall. Ett tydligt bevis på att önskan finns - men ingen möjlighet för kommunen att påverka utfallet.

#### Kommande

Upplands-Bro kommun planerar att möjliggöra utökad exploatering av Ådöhalvön i denna prioriteringsordning Säbyholm - Tammsvik - Lindormsnäs. Detta kommer generera ytterligare trafik på Rösaringvägen - samt en ökning av

Motivering - Här kan du lämna en mer utförlig beskrivning av ditt medborgarförslag. Motivera gärna varför du anser att förslaget ska genomföras



## UPPLANDS-BRO KOMMUN

och hur det i så fall skulle kunna ske

oskyddade trafikanter på denna smala väg med bitvis mycket snabb trafik.

IOM utbyggnad av Säbyholm samt Tammsvik kommer även fler oskyddade trafikanter färdas på denna väg – vilket kommer medföra en ökad risk för boende som kommer använda denna väg som transportsträcka då det inte finns något alternativ – framför allt tonåringar utan körkort/fordon som kommer ta sig till från Bro samhälle – men även boende i Tegelhagen som kanske vill cykla till Ådöbadet eller den planerade badplatsen vid Säbyholm.

Detaljplanerna på utbyggnad av Säbyholm kommer generera ca 1000 fordonsrörelser/dygn enligt det trafik PM som gjorts baserat på 160ytterliggare bostäder – och då det på Tammsvik planeras ca 230 bostäder – borde trafiken här bli minst 1400 fordonsrörelser.

Och de hundratalet bostäder (125 om jag kommer ihåg rätt)? som planeras på Lindormsnäs generera minst 780 fordonsrörelsen per dygn – dvs över 5000 fordonsrörelser per dygn.

Onsdagen den 2 feb 2022 antog SBU och KS den fördjupade översiktsplanen (FÖB 2040) som nu angett utredningsuppdrag för en ny väg "förbifart Tegelhagen" - detta pga den rådande och kommande trafiksituationen som uppstår vid ny exploatering - och åter igen att bevis på att trafiksituationen för fordonstrafik samt oskyddade trafikanter bör förbättras.

### Slutsats

Ett kommunalt drifhållaransvar av väg 902 Rösaringvägen, minst sträckan Torparerondellen (Tegelhagen) till den kommande infarten till Säbyholm bör införas för att ha valfrihet samt möjlighet att göra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder både för de boende men framför allt för de oskyddade trafikanter som kommer använda denna väg.



Andrea Jansson  
 Trafikingenjör  
 Gatu- och parkenheten  
 +46 0851832182  
 Andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum	Vår beteckning	Er beteckning
2023-07-27	TN 22/0269	

Tekniska nämnden

## Medborgarförslag om att stänga av Skolvägen för genomfartstrafik

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden tackar för medborgarförslaget men beslutar att inte stänga av Skolvägen för genomfartstrafik.

### Sammanfattning

En medborgare har föreslagit att Skolvägen ska stängas av för genomfartstrafik med undantag för SL-trafiken i likhet med Hjortronvägen. Skolvägen är inte en säker skolväg p.g.a. att gatan är starkt trafikerad.

Avstängning av en väg är möjlig om alternativa vägar finns och där ingen annan trafik behöver förekomma. Längs Skolvägen mellan Bygdegårdsvägen och Granhammarsvägen finns det förskolor, grundskolor, gymnasium, idrottshallar, företag, matställe och en bensinmack. In- och utfarter till dessa inrättningar samt tillhörande parkeringsplatser sker från Skolvägen. Någon annan alternativ finns inte.

Den högsta tillåtna hastigheten är 30 km i timmen. Åtgärder har vidtagits för att säkra skolvägen bl.a. genom avsmalningar.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse daterad den 27 juli 2023
- Medborgarförslaget inkommet den 19 april 2022
- Protokollsutdraget från Kommunfullmäktiges sammanträde den 15 juni 2022

### Ärendet

En medborgare har föreslagit att Skolvägen ska stängas av för genomfartstrafik med undantag för SL-trafiken i likhet med Hjortronvägen. Anledningen till det är att Skolvägen är en starkt trafikerad gata och med närliggande skolor och förskola är det inte en säker skolväg. Den långa raksträckan på Skolvägen blir lätt en fartsträcka för bilförare.



### Samhällsbyggnadskontorets synpunkter

Avstängning av en väg är möjlig om alternativa vägar finns och där ingen annan trafik behöver förekomma. Längs Skolvägen mellan Bygdegårdsvägen och Granhammarsvägen finns det förskolor, grundskolor, gymnasium, idrottsbuss, företag, matställe och en bensinmack. In- och utfarter till dessa inrättningar samt tillhörande parkeringsplatser sker från Skolvägen. Någon annan alternativ finns inte.

Den högsta tillåtna hastigheten på Skolvägen är 30 km i timmen. Gångbana finns på ena sidan av den aktuella delen. Nedanför Ekhammarskolan är körbanan avsmalnad med en lång refug så att endast ett fordon kan passera åt gången. Även busshållplatsen 'Ekhammarsvägen' är anlagd så att inget fordon kan passera medan bussen står i hållplatsen.

### Barnperspektiv

Trafiken skulle inte minska på Skolvägen vid en avstängning beroende på alla inrättningar som är belägna längs gatan. Åtgärder för att säkra skolvägen har vidtagits i form av avsmalningar på gatan.

### Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell

Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson

Teknisk chef

Jan Helghe

Chef, Gatu- och parkenheten

### Bilagor

1. Medborgarförslaget inkommet 19 april 2022
2. Protokollsutdraget från Kommunfullmäktiges sammanträde den 15 juni 2022

### Beslut sänds till

- Kommunfullmäktige, dnr KS 22/0294
- Förslagsställaren



## § 75 Medborgarförslag om att stänga av Skolvägen i Kungsängen för genomfartstrafik med undantag för SL trafiken

*Dnr KS 22/0294*

### Beslut

Medborgarförslaget överlämnas till Tekniska nämnden för beslut.

### Sammanfattning

Den 19 april 2022 inkom ett medborgarförslag om att stänga av Skolvägen i Kungsängen för genomfartstrafik med undantag för SL-trafiken.

Förslagsställaren menar att Skolvägen är en starkt trafikerad väg och med närliggande skolor och förskola blir det inte en säker skolväg. Den långa raksträckan på Skolvägen blir lätt en fartsträcka för bilförare.

### Beslutsunderlag

- Medborgarförslag inkommet den 19 april 2022.

### Förslag till beslut

Medborgarförslaget överlämnas till Tekniska nämnden för beslut.

### Beslutsgång

Ordförande finner att det finns ett förslag till beslut och att Kommunfullmäktige beslutar i enlighet med detta.

Beslutet skickas till:

- Förslagsställaren
- Tekniska nämnden



## Lämna ett medborgarförslag

Ärendenummer	220419-medborgarforslag-EB96
Inskickat	2022-04-19 21:33

### Skicka in ditt förslag

Förnamn	[REDACTED]
Efternamn	[REDACTED]
Gatuadress	[REDACTED]
Postnummer	[REDACTED]
Postort	[REDACTED]
Telefonnummer	[REDACTED]
E-post	[REDACTED]
Bekräfta e-post	[REDACTED]

Förslaget - presentera kort ditt medborgarförslag här	Stäng av Skolvägen för genomfartstrafik , med undantag för SL buss.. Bygg ett sånt hinder, vid busshållplatsen som bara bussen kan köra över. ( sånt som finns vid bussgatan mellan Tvärvägen och Tibble Torg )
---	--

Motivering - Här kan du lämna en mer utförlig beskrivning av ditt medborgarförslag. Motivera gärna varför du anser att förslaget ska genomföras och hur det i så fall skulle kunna ske

Skolvägen är starkt trafikerad. Den långa raksträckan blir en fartsträcka. På ena sidan av vägen ligger en förskola samt den nya kulturskolan. På andra sidan Källskolan och Ekhammarskolan med många elever i låg/mellanstadieålder som ska kunna gå säkert till/från skolan.





Andrea Jansson  
Trafikingenjör  
Gatu- och parkenheten  
+46 0851832182  
Andrea.jansson@upplands-bro.se

Datum 2023-08-02 Vår beteckning TN 23/0132 Er beteckning

Tekniska nämnden

## Medborgarförslag om gång- och cykelväg från Brogårdstaden till Jurstarondellen

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden tackar för medborgarförslaget och anser det besvarat i och med att projektering av en gång- och cykelväg längs med Rösaringvägen har påbörjats.

### Sammanfattning

En medborgare har inkommit med förslag om att anlägga en gång- och cykelväg på den vägbanken som går längs med Rösaringvägen mellan Brogårdstaden och Jurstarondellen. Dagligen går fotgängare, föräldrar med barn/barnvagn, barn och andra på Rösaringvägen trots avsaknad av gångbana vilket är en synnerligen trafikfarlig lösning för gång och cykeltrafiken.

Tekniska nämnden beslutade den 6 mars 2023 att en gång- och cykelväg ska anläggas längs med Rösaringvägen. Då kommunen saknar markåtkomst kommer gång- och cykelvägen att byggas ovan på det servitutet som finns för vatten- och avloppsledningarna.

Byggnation av vägen kommer att påbörjas efter att projekteringen som är i gång, är avslutad.

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse daterad den 2 augusti 2023
- Medborgarförslag inkommit den 20 januari 2023
- Protokollsutdrag från kommunfullmäktiges sammanträde den 15 februari 2023, § 3
- Protokollsutdrag från tekniska nämndens sammanträde den 6 mars 2023, § 18

### Ärendet

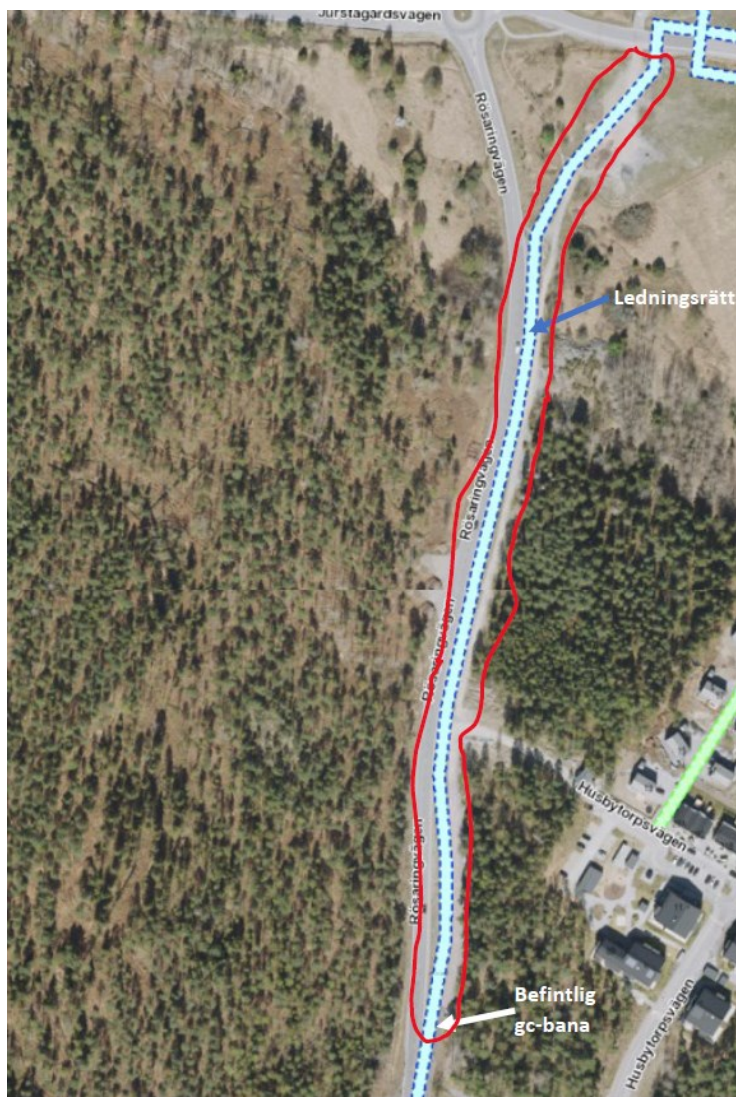
En medborgare har inkommit med förslag om att anlägga en gång- och cykelväg på den vägbanken som går längs med Rösaringvägen mellan Brogårdstaden och Jurstarondellen. Dagligen går fotgängare, föräldrar med



barn/barnvagn, barn och andra på Rösaringvägen trots avsaknad av gångbana vilket är en synnerligen trafikfarlig lösning för gång och cykeltrafiken.

### Samhällsbyggnadskontorets synpunkter

Tekniska nämnden beslutade den 6 mars 2023 att en gång- och cykelväg ska anläggas längs med Rösaringvägen. Då kommunen saknar mark kommer gång- och cykelvägen att byggas ovan på det servitutet som finns för vatten- och avloppsledningarna. Byggnation av vägen kommer att påbörjas efter att projekteringen som är i gång, är avslutad.



Bilden visar vatten- och avloppsledningarna

### Barnperspektiv

Säkra och trygga trafikmiljöer är viktiga för att barn ska få möjligheten till att självständigt gå och cykla.



## Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell

Samhällsbyggnadschef

Maja Taaler Larsson

Teknisk chef

Jan Helghe

Chef, Gatu- och parkenheten

## Bilagor

1. Medborgarförslag inkommit 20 januari 2023
2. Protokollsutdrag från kommunfullmäktiges sammanträde den 15 februari 2023, § 3
3. Protokollsutdrag från tekniska nämndens sammanträde den 5 mars 2023, § 18

## Beslut sänds till

- Kommunfullmäktige, dnr KS 23/0076
- Förslagsställaren

**From:** [REDACTED] >  
**Sent:** den 20 januari 2023 12:03  
**To:** Kommun  
**Subject:** Medborgarförslag.

Skickades från [E-post](#) för Windows  
Medborgarförslag. Tidigare insänt till Upplands Bro kommun mars 2021.

Sak: Gång och cykelväg från Bro Gårdsstaden till rondellen vid Jursta.

Vi har nu under en längre tid levt med en synnerligen trafikfarlig lösning för gång och cykeltrafik längs Jurstagårdsvägen.

Trots upprepade kontakter med trafikansvarig i Upplands Bro har ingen säker lösning presenterats trots att vi påpekat att personer, föräldrar med barn/ barnvagn och andra, även barn dagligen går denna vägsträcka.

Nu har det kommit till vår kännedom att ingen hänsyn tagits för att lösa problemen avseende trafiksäkerheten trots det att fortsatta planeringsarbeten för Bro Mälarstad pågår och därmed fortsatt utbyggnad.

Vi önskar att en gång och cykelväg snarast anläggs avskilt från befintlig väg/körbanor.

Varför inte utnyttja den vägbank och gångväg som finns på vägens högra sida.

Tillägg 2023.

Vi kan nu konstatera att inget skett förutom att det enligt uppgift ska planeras för en ny förbifart mot Ådö och Lindormsnäs.

Genomförandetiden kommer säkert bli lång varför det är hög tid att skapa en trafiksäker lösning redan nu.

Vi har sett den nya vägen ned mot Bro Mälarstrand som nu är öppen för trafik. Den har separerade delar dels för fordonstrafik samt även för gång och cykel. Allt är helt klart trots det att det varken finns bostäder eller annat i området. Är detta rätt sätt att prioritera??

**NYTT MEDBORGQRFÖRSLAG.**

medborgarförslag angående genomfartstrafik i Brogårdsstaden.

Fordonstrafiken är intensiv genom området och vägen är inte anpassad för detta, särskilt som en skola ligger på ena sidan och huvuddelen av bostadsbebyggelsen finns på andra sidan.

Förändringar är enligt uppgift på gång men åtgärder måste ske redan nu.

Efter kontakter med kommunens tjänstemän finns det inte pengar till hastighetsdämpande åtgärder.

Vårt förslag är att kommunen tillför medel och låter sätta upp trafiksignaler vid något

eller några av de övergångsställen som finns.

Vänligen

[Redacted signature]



## § 3 Medborgarförslag om gång- och cykelväg från Brogårdstaden till Jurstarondellen

*Dnr KS 23/0076*

### Beslut

Medborgarförslaget överlämnas till tekniska nämnden för beslut.

### Sammanfattning

Den 20 januari 2023 inkom ett medborgarförslag om hastighetsdämpande åtgärder i Brogårdstaden. Förslagsställaren uppger att det inte finns någon säker lösning för gång- och cykeltrafik längs Jurstagårdsvägen och att åtgärder behöver göras. Förslagsställaren anser att en gång- och cykelbana bör anläggas.

### Beslutsunderlag

- Medborgarförslag inkommet den 20 januari 2023.

### Förslag till beslut

Medborgarförslaget överlämnas till tekniska nämnden för beslut.

### Beslutsgång

Ordförande finner att det finns ett förslag till beslut, liggande förslag, och att Kommunfullmäktige har beslutat i enlighet med detta.

Beslutet skickas till:

- Förslagsställaren
- Tekniska nämnden



## § 18 Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023

*Dnr TN 22/0480*

### Beslut

1. Tekniska nämnden antar samhällsbyggnadskontorets förslag till Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023 som underlag för beslut om kommande investeringar.
2. Samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att verkställa Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023.

### Reservationer och särskilda uttalanden

Catharina Anderssons (S), Jan Lannefelt (S) och Maikki Lemne (S) reserverar sig till förmån för eget förslag.

### Sammanfattning

Trafik- och tillgänglighetsprogrammet utgör underlag för beslut om investeringar till de trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärderna som genom förslag, önskemål och synpunkter inkommit kontoret, huvudsakligen från kommuninvånare.

Åtgärderna som presenteras i programmet har prioritet 1 respektive 2.

Prioritet 1 innebär att Samhällsbyggnadskontoret planerar att arbeta med projektet i utrednings-, projekterings-, utförande- eller uppföljningsskedet under 2023. Projekt med prioritet 2 ligger vilande under 2023.

Projekt som föreslås genomföras 2023:

- Gång- och cykelväg längs Tjustavägen mellan Tibble Kyrkby och Tjustaskolan
- Regionala gång- och cykelbana genom Bro, etapp 3, mellan Råbyvägen och Håtunavägen
- Gång- och cykelbana längs med Ginnlögs väg mellan Jurstarondellen och Bro IP
- Gång- och cykelbana längs med Rösaringvägen mellan Jurstarondellen och Husbytorp

### Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 6 februari 2023
- Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023
- Projektlista 2023
- Prioriteringslista 2023



## Förslag till beslut

1. Tekniska nämnden antar samhällsbyggnadskontorets förslag till Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023 som underlag för beslut om kommande investeringar.
2. Samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att verkställa Trafik- och tillgänglighetsprogram 2023.

## Förslag till beslut på sammanträdet

Catharina Andersson (S) yrkar för Socialdemokraternas räkning på följande:

1. att anta Socialdemokraternas förslag till Trafik- och tillgänglighetsprogram för år 2023 som underlag för kommande investeringar med följande prioriteringar:

### **Projekt som ges prioritet 1.**

Dessa projekt ska genomföras eller detaljprojekteras under år 2023:

- GC-väg längs Tjustavägen etapp 1 av 2.
- Regional GC-väg genom Bro etapp 3.
- GC-väg längs med Ginnlögs väg.
- GC-väg längs med Rösaringsvägen med anslutning till Säbyholms bostadsområde med medfinansiering av exploitör.
- Trafiksäkerhetsutredning i Brunna med fokus på industriområdet.
- Tillgänglighetsanpassning på ett trafiksäkert sätt av busshållplatser.
- Binda ihop GC-vägnätet i Kommunen på ett trafiksäkert sätt.
- Gångbana längs med Västra Rydsvägen vid Kasmö.
- Trafiksäkerhetsåtgärder vid Kungsängens IP med bland annat färdämpande åtgärder vid ingången till IP och Drömparken.
- Trafiksäkerhetsutredning enligt Tekniska nämndens beslut §51; 20220614 om trafikföringen på Enköpingsvägen genom centrala Kungsängen.
- GC-väg längs med Körsbärsvägen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på Konstvägen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder vid Hagnässkolan.
- Upplevelsepromenad på gångvägen Fjärilsstigen-Blomstervägen.

### **Projekt som ges prioritet 2 (kan lyftas till prio 1 om utrymme uppstår)**

- Etapp 2 av GC-väg längs Tjustavägen.
- Fortsatt tillgänglighetsanpassning på ett trafiksäkert sätt av busshållplatser.
- Fortsätta binda ihop GC- vägnätet i kommunen på ett trafiksäkert sätt.
- Gångbana och övergångsställe på Målarvägen och Lantmätarvägen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen och Prästhagsvägen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på Skolvägen (tillhör exploateringen av bland annat Korsängen).





- Gångbana längs med Geologivägen.
- Hastighetssäkrande åtgärder på Enköpingsvägen vid Sylta och Sandgrind.
- Gång- och cykelväg längs med Bygdegårdsvägen (tillhör exploateringen av bland annat Korsängen)
- Korsningen Hjortronvägen/Granhammarsvägen.
- Tillgänglighetsanpassa trottoar längs Lantmätarvägen.
- Gångbana på Finnstabergsvägen.
- Inventera behovet av kompletterande gångbanor och GC-vägar som också beaktar behov av att kunna färdas över kommungränsen.

Finansieras med i nämndbudgeten för året anslagna investeringsmedel för TTP, överförda medel från år 2022 samt medel från statlig medfinansiering och exploatör. Etapp 1 av GC-väg längs Tjustavägen finansieras av de av Kommunfullmäktige §104, 20220824 överförda 21 mkr.

2. Samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att verkställa det Socialdemokratiska förslaget till Trafik- och tillgänglighetsprogram för år 2023.

## Beslutsgång

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut, liggande förslag och Catharina Anderssons (S) förslag. Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att tekniska nämnden beslutar enligt liggande förslag. Votering begärs och genomförs där de som röstar för liggande förslag säger "Ja" och de som röstar bifall till Catharina Anderssons (S) förslag säger "Nej". Vid votering lämnas 7 Ja-röster och 4 nej-röster.

## Omröstningsresultat

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Catharina Andersson (S)		x	
Jan Lannefelt (S)		x	
Maikki Lemne (S)		x	
Marcus Sköld (M)	x		
Jan Ramstedt (SD)	x		
Jan Hellman (SD)	x		
Khalouta Simba (V)		x	
Karl-Erik Lindholm (KD)	x		
Anders Bjurefors (C)	x		
Sören Fridman (L)	x		
Andreas Åström (M) (ordf)	x		



**UPPLANDS-BRO  
KOMMUN**

Tekniska nämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

14 (21)

Sammanträdesdatum:  
2023-03-06

Beslutet skickas till:

- Kommunstyrelsen