

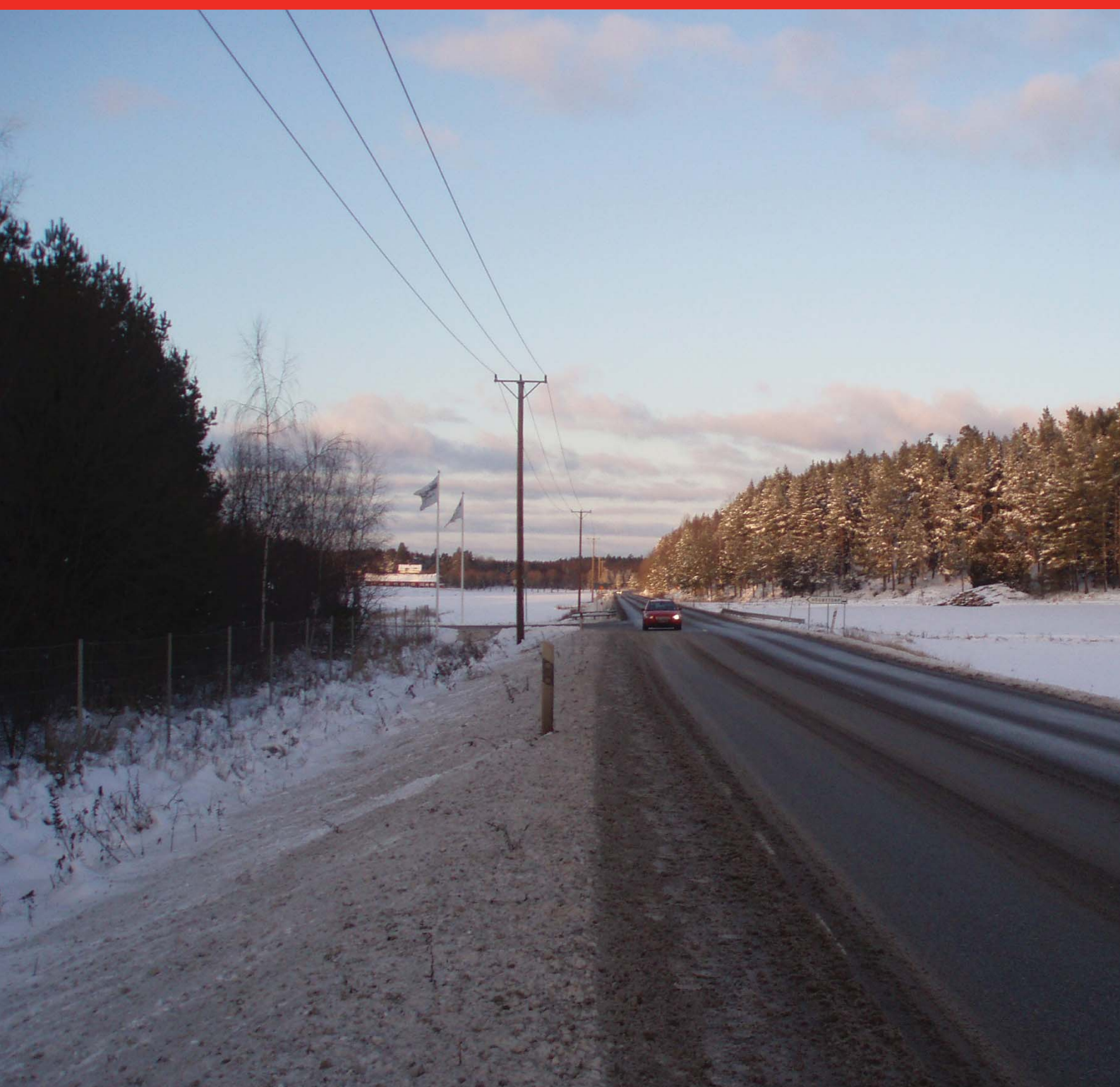
FÖRSTUDIE

# Väg 269, Högbytorp

Upplands-Bro kommun, Stockholms län

Samrådshandling december 2010 - januari 2011

Åtgärdsnummer: 1313



Titel: Förstudie; väg 269, Högbytorp  
Utgivningsdatum: december 2010 - januari 2010  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Sofia Söderberg, Trafikverket Region Stockholm  
Uppdragsansvarig: Tage Tillander, Structor Mark Stockholm AB  
Distributör: Trafikverket Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921.

# Innehåll

SAMMANFATTNING .....	5
1 INLEDNING.....	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Geografisk avgränsning.....	9
1.3 Aktualitet.....	9
1.4 Planer för Högbytorp, kommunens planer .....	11
1.5 Övergripande mål.....	11
1.6 Vägplaneringsprocessen.....	12
2 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN OCH UTVECKLINGSTRENDER.....	14
2.1 Markanvändning/Områdesbeskrivning.....	14
2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter.....	14
2.3 Övrig infrastruktur.....	16
2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen.....	16
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar.....	17
3 FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET.....	18
3.1 Tillgänglighet och transportkvalitet.....	18
3.2 Regional utveckling.....	18
3.3 Trafiksäkerhet och miljö.....	19
4 PROJEKTMÅL.....	19
5 TÄNKBARA ÅTGÄRDER .....	20
5.1 Fyrstegsprincipen.....	20
5.2 Föreslagen åtgärd.....	21
5.3 Konsekvenser .....	23
6 MÅLUPPFYLLELSE.....	24
7 SAMRÅD I FÖRSTUDIEN .....	24
8 FORTSATT ARBETE.....	25
9 REFERENSER .....	25



## Sammanfattning

Högbytorp avfalls- och kretsloppsanläggning ligger i den västra delen av Upplands-Bro kommun, ca 3 km nordväst om Bro samhälle, vid länsväg 269. Ragn-Sells har bedrivit avfallsverksamhet på platsen sedan mitten av 1960-talet.

Upplands-Bro kommun har upprättat ett planprogram för Högbytorp. Planprogrammet syftar till att belysa förutsättningar för att etablera en kraftvärme-/energianläggning i anslutning till den befintliga avfalls- och kretsloppsanläggningen samt tillskapa möjligheter för den befintliga avfallsanläggningen att kunna expandera. I planprogrammet ingår även ett nytt verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial som ligger öster om väg 269 samt Sätra gård.

Vid utbyggnad av befintligt verksamhet samt vid etablering av nya verksamheter vid Högbytorp kommer transportvolymerna att öka. Idag finns kapacitetsproblem i befintlig infart till Högbytorp. Lastbilar kan köa ut på väg 269 vid hög belastning till vågkontrollen. Behov finns att skapa en säkrare in- och utfart till väg 269 med utökad magasinskapacitet. Ragn-Sells har i sitt yttrande över kommunens förslag till ny översiktplan framfört önskemål om att stänga nuvarande infart till anläggningen från väg 269 och anlägga en ny infart. Detta för att uppnå en bättre logistik och ökad trafiksäkerhet.

Förstudien har initierats till följd av behovet av ombyggnadsåtgärder på väg 269 i anslutning till Högbytorp. Planprogrammet går ut för samråd i december 2010 - januari 2011 samtidigt med samrådet för denna förstudie.

Målen för ombyggnaden av väg 269 är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet vid en utbyggnad av befintlig verksamhet och vid etablering av nya verksamheter.

Effekter och konsekvenser har studerats översiktligt utifrån den åtgärd som föreslagits i arbetet med planprogrammet. Den åtgärd som föreslås är en förflyttning av befintlig infart till Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning. I en ny trevägskorsning ansluts infart till både avfalls- och kretsloppsanläggningen och den planerade kraftvärme-/energianläggningen. Den nya infarten anläggs ca 100 m söder om den befintliga. Vidare anläggs även en infart till det nya verksamhetsområdet som planeras öster om väg 269 ca 50 m norr om den nya infarten till Högbytorp.

Förslaget med två förskjutna trevägskorsningar ger förutsättningar för förbättring av trafiksäkerheten på aktuell del av väg 269. Med utökade magasinlängder och vänstersvängkörfält förbättras trafiksäkerheten med en högre andel tung trafik som följer med utökad verksamhet i området. Infart till planerad kraftvärme- /energianläggning utformas så att tillfarten blir en tydlig sekundärväg med väjningsplikt mot trafiken till och från Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning.

En förflyttning av befintlig infart till Högbytorp ger även utökad kapacitet på Ragn-Sells område för transporter vid en hög belastning till vägkontrollen, vilket förhindrar att transporter köar ut på väg 269.

En infart till nytt verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial på den östra sidan om väg 269 är en förutsättning för att transporter ska kunna nå området.

Förslaget med två förskjutna trevägskorsningar kommer att skapa förutsättningar för en fungerande trafikförsörjning till verksamheterna vid Högbytorp i framtiden. Trafiksäkerheten, i synnerhet vid infart till Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning, kommer att förbättras förutsatt att korsningen utformas på ett korrekt sätt.

I den fortsatta planeringen kommer utformning och kapacitet i nya korsningspunkter att detaljstuderas för att uppfylla trafiktekniska krav, god framkomlighet och trafiksäkerhet.



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Högbytorp avfalls- och kretsloppsanläggning ligger i den västra delen av Upplands-Bro kommun, ca 3 km nordväst om Bro samhälle, vid länsväg 269. Ragn-Sells har bedrivit avfallsverksamhet på platsen sedan mitten av 1960-talet. I anslutning till avfalls- och kretsloppsanläggningen ligger Sättra gård där Ragn-Sells har ett besöks- och informationscenter till Högbytorp samt kurs- och utbildningscenter för Ragn-Sellskoncernen. Vid Sättra gård finns även Bro Glasbruk. Övrig mark kring Högbytorp nyttjas huvudsakligen för jord- och skogsbruk.

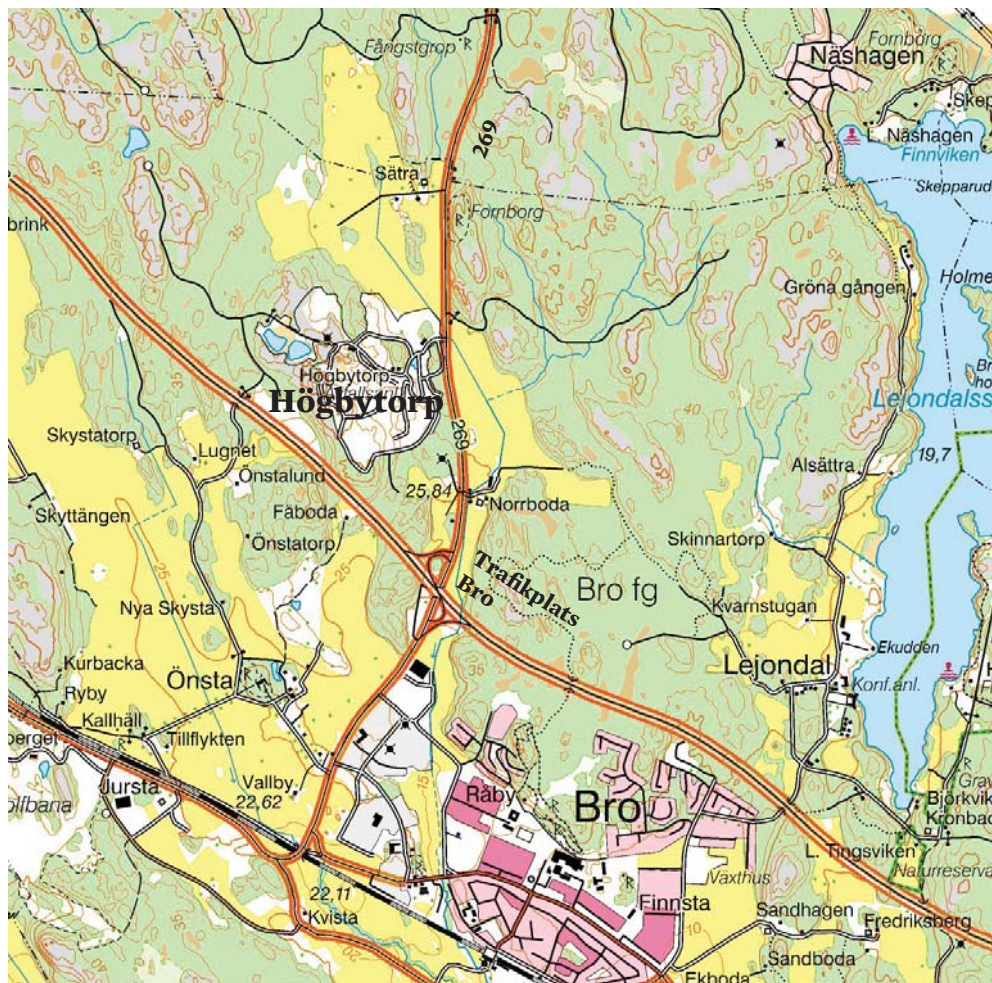
Upplands-Bro kommun har upprättat ett planprogram för Högbytorp. Planprogrammet syftar till att belysa förutsättningar för att etablera en kraftvärme-/energianläggning i anslutning till den befintliga avfalls- och kretsloppsanläggningen. E.ON, som begärt planuppdrag hos kommunen, planerar att anlägga en kraftvärmeanläggning i området. Det kan även bli aktuellt med en biogasanläggning i anslutning till kraftvärmeanläggningen. Planprogrammet syftar även till att skapa möjligheter för den befintliga avfallsanläggningen att kunna expandera. I planprogrammet ingår även ett nytt verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial som ligger öster om väg 269 samt Sättra gård. Planprogrammet omfattar områden både öster och väster om länsväg 269.

Idag finns kapacitetsproblem i vägsystemet vid Högbytorp. Lastbilar kan köa ut på väg 269 vid hög belastning till vägkontrollen. Behov finns att skapa en säkrare in- och utfart till väg 269 med utökad magasinskapacitet. Ragn-Sells har i sitt yttrande över kommunens förslag till ny översiktplan framfört önskemål om att stänga nuvarande infart till anläggningen från väg 269 och anlägga en ny infart. Detta för att uppnå bättre logistik och ökad trafiksäkerhet.

I programförslaget förordas en flyttning av befintlig infart till Högbytorp för att nå ökad trafiksäkerhet. Den nya infarten som kommer att ligga ca 100 m söder om befintlig infart, föreslås även bli infart till den planerade kraftvärme-/energianläggningen. En ny korsningspunkt på väg 269 föreslås även till det nya verksamhetsområdet öster om väg 269.

Planprogrammet går ut för samråd i december 2010 - januari 2011 samtidigt med samrådet för denna förstudie.





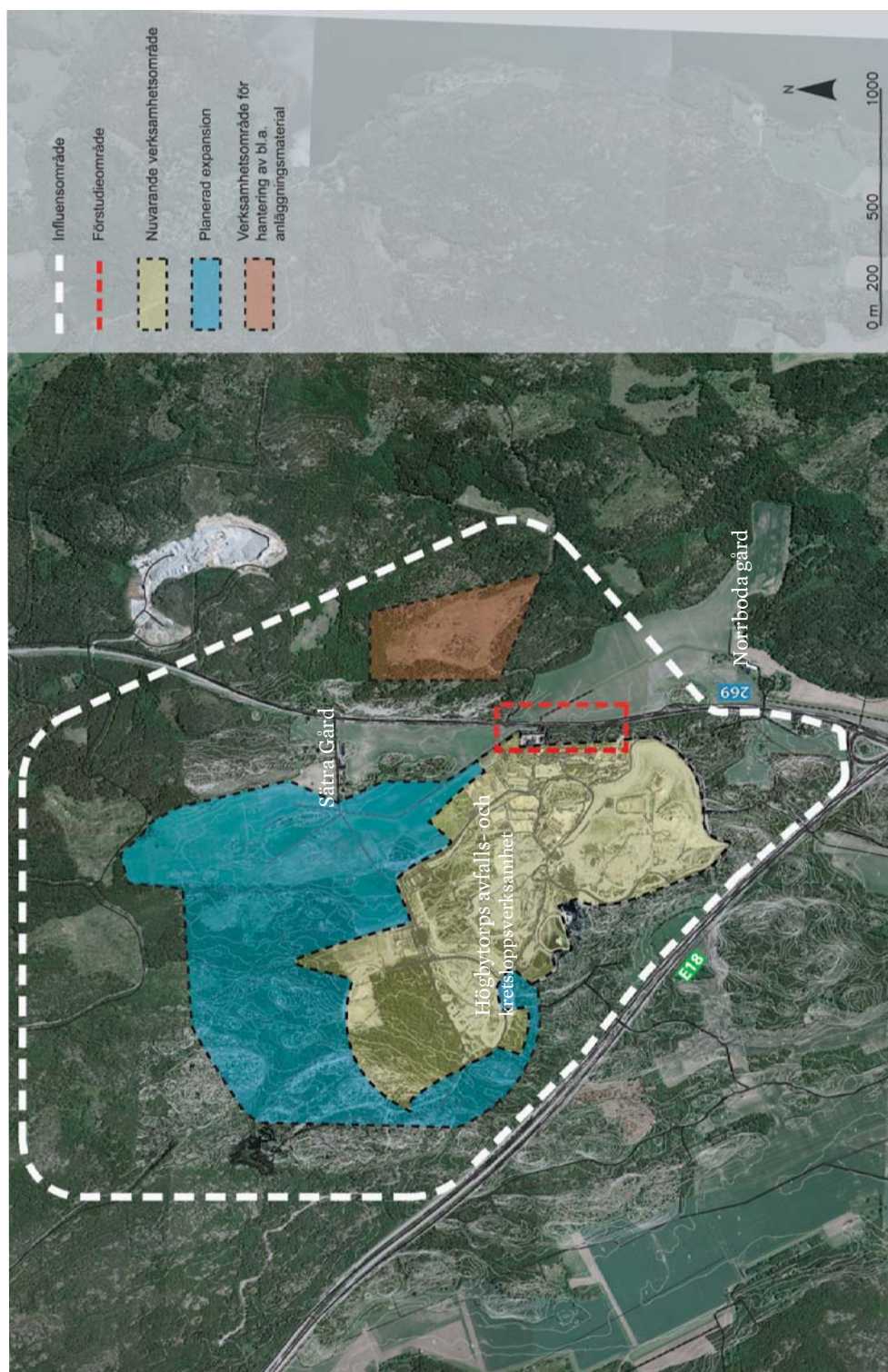
Figur 1. Översikt Högbytorp i anslutning till väg 269.

## 1.2 Geografisk avgränsning

Förstudieområdet utgörs av det område som omfattar de föreslagna fysiska förändringarna på väg 269. Området är beläget norr om Bro trafikplats och sträcker sig ca 1000 m från trafikplatsen och drygt 500 m norrut enligt karta, figur 2. Influensområdet utgörs av det område som omfattas av planprogrammet. I direkt anslutning till influensområdet finns Norrboda gård som bebos permanent.

## 1.3 Aktualitet

Ett planprogram för Högbytorps verksamhetsområde har tagits fram som syftar till att belysa förutsättningarna för att utveckla Högbytorp till att bli ett område för miljö- och energianknutna verksamheter. De verksamheter som planeras i området är en kraftvärme-/energianläggning i anslutning till Ragn-Sells befintliga avfalls- och kretsloppsverksamhet. Den befintliga verksamheten föreslås kunna expandera för att möta framtida behov. Sättra gård, som ligger i anslutning till anläggningen, föreslås kunna utvecklas som kurs-/informations- och utbildningscentrum med koppling till verksamheten på Högbytorp.



Figur 2. Förstudieområde samt influensområde tillsammans med befintliga samt planerade verksamhetsområden.

Öster om väg 269 föreslås ett nytt verksamhetsområde för hantering av bl a anläggningsmaterial. I planprogrammet föreslås två nya korsningspunkter från väg 269 till befintlig och planerade verksamheter inom programområdet. Planprogrammet går ut för samråd i december 2010 - januari 2011 samtidigt med samrådet för denna förstudie.

E.ON planerar att etablera en kraftvärmeanläggning i området. En första detaljplan som omfattar kraftvärme-/energianläggningen samt de två nya korsningspunkterna från väg 269 beräknas kunna vara framme för antagande någon gång under 2011. När detaljplanen vunnit laga kraft kan utbyggnad av det planlagda området ske.

#### **1.4 Planer för Högbytorp, kommunens planer**

I kommunens översiktsplan anges att det är viktigt att fler arbetsplatser lokaliseras till kommunen. Området vid Högbytorp är markerat som område för avfallshantering. Ett förslag till ny översiktsplan, ÖP 2010, har varit utsänt för samråd under hösten 2009. I förslaget anges att miljö- och energiföretag ska lokaliseras till Högbytorp. I samrådsförslaget anges att området kring Högbytorp bör detaljplaneläggas.

I gällande översiktsplan och i förslag till ny översiktsplan framgår att befolkningen förväntas öka avsevärt i Bro fram till år 2030. Den fortsatta bostadsutbyggnaden planeras till stor del ske söder om järnvägen. Ingen bostadsbebyggelse är planerad norr om E 18.

I kommunens grönplan framgår att det inte finns några rekreations- eller friluftssintressen i det aktuella området. Öster om väg 269 finns ett naturobjekt som utgörs av granskog och där finns även förekomst av sumpskogar.

Högbytorp omfattas inte av några detaljplaner och det finns inga detaljplaner i anslutning till området.

I programförslag för Högbytorp redovisas att en förfrågan har inkommit till kommunen via Transportstyrelsen om att få etablera en flygplats för civilflyg norr om Högbytorp i anslutning till influensområdet. I programförslaget redovisas även att Önsta Gård, på den södra sidan av E 18, är ett av de lägen som är aktuellt för ett nytt hästsportcentrum i Stockholm.

#### **1.5 Övergripande mål**

Trafikverkets samlade verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska mål som fastställts av riksdagen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Målet genomsyrar vägprocessen inklusive förstudieskedet. Detta övergripande mål stöds av två huvudmål; funktionsmålet och hänsynsmålet.

- Funktionsmålet handlar om tillgänglighet genom resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att de av riksdagen fastslagna miljö kvalitetsmålen uppnås.

Riksdagen har även fattat beslut om den sk nollvisionen, dvs att ingen människa ska behöva dödas eller skadas svårt i trafiken. Grundtanken är att vägmiljön ska vara utformad på ett sådant sätt att trafikanter kan göra misstag utan att drabbas av allvarliga konsekvenser. Fokus flyttas på så sätt från den enskilde trafikanten till systemutövarna, t ex vägghållare.

## **1.6 Vägplaneringsprocessen**

Vägplaneringen styrs av väglagen (SFS 1971:948) som i sin tur hänvisar till vissa kapitel i miljöbalken (SFS 1998:808).

### **1.6.1 Förstudie**

Enligt väglagen ska den som avser bygga en väg eller göra förändringar på en statlig väg som inte kan klaras inom befintligt vägområde upprätta en förstudie. Förstudien ska översiktligt identifiera och analysera problem i nuvarande transportsystem, ge underlag för beslut om objektet ska utredas vidare och avgränsa ett förstudieområde, innehållsmässigt och geografiskt. Förstudien ska även klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Länsstyrelsen ska, med förstudien som grund, besluta om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede i vilket befintlig information, problemskrivning och mål sammanställs. Hur problemen kan åtgärdas samt vad det får för effekter och konsekvenser behandlas översiktligt. I samband med förstudien ska samråd hållas med kommun, länsstyrelse, olika intressenter samt med allmänheten. Länsstyrelsen ska efter genomförd förstudie besluta om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därefter fattar Trafikverket beslut om hur arbetet ska drivas vidare. Arbetet kan gå vidare med en vägutredning eller direkt till en arbetsplan. Förstudien kan även leda fram till att det inte finns behov av att driva projektet vidare, eller att en del av problemet kan avhjälpas med enklare åtgärder.

### **1.6.2 Vägutredning**

En vägutredning ska behandla möjliga alternativ, utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard och jämföra de olika alternativen med befintlig väg (nollalternativ). Vägutredningen ska innehålla en av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Om betydande miljöpåverkan föreligger krävs ett förfarande med utökat samråd beträffande miljökonsekvensbeskrivningen.

I förstudie och vägutredning sker samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, organisationer och allmänhet. Samråden syftar till att inhämta synpunkter på arbetet och att erhålla information som kan vara betydelsefull i det fortsatta utredningsarbetet. Efter beaktande av synpunkter tar väghållaren ställning till alternativ.

En vägutredning förutsätts inte vara aktuell i detta fall då det rör sig om två nya korsningspunkter på befintlig vägsträckning.

### **1.6.3 Arbetsplan**

Vägprojekteringen inleds med att en arbetsplan upprättas. Arbetsplanen syftar till att i första hand erhålla vägrätt inom vägområdet. I arbetsplanen ska man finna den lämpligaste vägsträckningen inom det alternativ som vägutredningen föreslagit. I detta skede sker ingående överläggningar med markägare och andra intressenter. Trafikverket fastställer arbetsplanen som därmed ger Trafikverket rätt att mot ersättning ta i anspråk marken inom vägområdet för vägutbyggnaden. Arbetsplanen kan överklagas av sakägare.

### **1.6.4 Bygghandling**

Bygghandlingen utgör underlag för uppföljning och genomförande av anläggningsarbetet.

## 2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

### 2.1 Markanvändning/Områdesbeskrivning

I direkt anslutning till förstudieområdet, på den västra sidan om väg 269, bedriver Ragn-Sells avfallsverksamhet på Högbytorp som de har gjort sedan mitten av 1960-talet. Verksamheten har utvecklats från en konventionell avfallstipp till att bli en av Sveriges ledande avfalls- och kretsloppsanläggningar. Norr om verksamhetsområdet ligger Sättra gård där Ragn-Sells har ett besöks- och informationscenter till Högbytorp samt kurs- och utbildningscenter för Ragn-Sellskoncernen. Vid Sättra gård finns även Bro Glasbruk.

Marken öster om förstudieområdet nyttjas idag huvudsakligen för jord- och skogsbruk.

Det finns inga bostäder i direkt anslutning till förstudieområdet. Sydöst om förstudieområdet ligger Norrboda gård som är i privat ägo. Avståndet från Norrboda gård till förstudieområdet är ca 600 meter.

Det finns inga detaljplaner i anslutning till förstudieområdet. Pågående markanvändning har stöd i gällande översiktsplan och genom erforderliga tillstånd.

### 2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter

#### 2.2.1 Biltrafik

Väg 269 går förbi Högbytorp och är en förbindelse mellan Bro tätort och orter norröver. Vägen är av landsvägskarakter med ett körfält i vardera riktningen och den totala vägbredden är ungefär 8 m. Hastighetsbegränsningen är 60 km/tim förbi befintlig infart till Högbytorp och ca 200 m före och efter korsningspunkten. Resterande del av väg 269 inom förstudieområdet har en hastighetsbegränsning på 80 km/tim.

Väg 269 trafikeras genom förstudieområdet av ca 4 300 fordon/dygn (ÅDT 2004). Andelen tung trafik är ca 15 %. Till Högbytorps avfalls- och kretsloppsanläggning kommer idag ca 57 000 transporter per år. Dagligen anländer upp till 350 transporter/dygn. Vid hög belastning kan det förekomma upp till 450 transporter/dygn. Till detta tillkommer ca 100 personbilar/dygn. Anslutningen från Högbytorp till väg 269 är reglerad med stoppskyldighet för trafiken från anläggningen.

Transporterna till och från Högbytorps avfalls- och kretsloppsanläggning sker med lastbil. En utökad verksamhet vid Högbytorp samt en etablering av nya verksamheter inom programområdet innebär ett ökat antal transporter. En trolig utveckling av Ragn-Sells verksamhet är en 50 % ökning av trafiken till och från Högbytorp fram till år 2030. En 50 % ökning skulle för ett maxdygn innebära ca 700 transporter/dygn samt ca 150 personbilar/dygn.

(inkluderat verksamheten öster om väg 269). Antalet tunga transporter till kraftvärmeanläggningen bedöms uppgå till ca 40 transporter/dygn. En eventuell biogasanläggning bedöms medföra ytterligare ca 60 transporter/dygn. Utan trafik genererad av de nya eller utökade verksamheterna bedöms den årliga trafikökningen på väg 269, enligt Trafikverket, till 1,5 % per år vilket innebär en ökning med ca 47 % fram till år 2030. Det innebär en ökning till ca 6 400 fordon/dygn år 2030. Planerade verksamheter inom Högbytorp innebär att trafiken på väg 269 kommer att öka med mindre än 10 % till år 2030. Trafikvolymen ryms väl inom vägens kapacitet.

Samtliga transporter till Högbytorp går på väg 269 som är sekundär transportled för farligt gods. Påfart till E 18 sker via trafikplats Bro, som ligger ca 1000 m från förstudieområdet, alternativt via väg 263 norrifrån.

Idag finns kapacitetsproblem i vägsystemet vid Högbytorp. Lastbilar kan köa ut på väg 269 vid hög belastning till vågkontrollen. Med ett ökat transportflöde till och från området kan kapacitetsproblemen komma att förvärras.

### **2.2.2 Kollektivtrafik**

I dagsläget finns det ingen kollektivtrafik som passerar området.

### **2.2.3 GC-nätet och de oskyddade trafikanterna**

Det finns inga separerade gång- och cykelvägar i anslutning till förstudieområdet. Väg 269 används för rekreativ cykling.

### **2.2.4 Trafiksäkerhet**

Olycksstatistik gällande polisrapporterade olyckor har i förstudiearbetet inhämtats med hjälp av Trafikverkets olycksdatabas STRADA för femårsperioden 2005-01-01 till 2009-12-31. Inom influensområdet har det under denna tidsperiod inträffat tre polisrapporterade olyckor. En av dessa olyckor var en singelolycka med svår personskada. De två resterande var viltolyckor, vilka innehöll lindriga personskador.

Avsaknad av separerade gång- och cykelvägar tillsammans med en förhållandevis intensiv trafik med många tunga transporter och hög hastighet på vägen gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter inom förstudieområdet.

Med ett ökat transportflöde till och från området kan kapacitetsproblemen som uppkommer vid hög belastning till vågkontrollen komma att förvärras. På den del av väg 269 som ligger inom förstudieområdet finns därför ett behov av en säkrare in- och utfart till Högbytorp med utökad magasinskapacitet.

## **2.3 Övrig infrastruktur**

### **2.3.1 E 18**

Förstudieområdet ligger vid E 18 som är den primära vägförbindelsen för Stockholmsregionens nordvästra delar. Påfart till E 18 sker via trafikplats Bro som ligger ca 1000 m från förstudieområdet. Enligt Trafikverket finns idag inga kapacitetsproblem i trafikplatsen. Kommunen och Trafikverket planerar ytterligare en trafikplats vid Kockbacka, ca 5 km öster om trafikplats Bro. Om trafikplats Kockbacka anläggs så skulle det innebära att trafikplats Bro avlastas.

## **2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen**

Verksamheterna medför ökade transporter som bidrar till ökade ljudnivåer inom och utanför influensområdet. Antalet transporter är emellertid få i förhållande till övrig trafik på E 18 och väg 269 varför trafiken inte bedöms öka det ekvivalenta ljudbidraget vid bostäder nämnvärt. Genomförd ljudutredning visar att de sammanlagda ljudnivåerna från industriverksamheterna underskrider riktvärdena för industri.

Enligt kommunens grönplan finns det inte några rekreatons- eller friluftintressen som berör influensområdet, se figur 3. I den norra delen av influensområdet ligger ett område med naturvärden av kommunalt intresse. Inom influensområdet finns ett antal naturvärden i form av sumpskogar och öster om väg 269 finns ett naturvärde i form av en granskog. Förstudieområdet berörs inte av några naturvärden.

I anslutning till väg 269, inom förstudieområdet, ligger två fornlämningar som utgörs av rester av gammal väg eller övrig kulturhistorisk lämning (Bro 227:1). En ligger i anslutning till förstudieområdet på den östra sidan av väg 269 och avser övrig kulturhistorisk lämning (Bro 225:1).

Förstudieområdet berör inte direkt något riksintresse och inte heller influensområdet. Ungefär 5 km sydöst om influensområdet finns ett Natura 2000-område (Broviken). Influensområdet ligger inom dess tillrinningsområde.

Mälaren utgör dricksvattentäkt för de flesta kommuner i Stockholms län varför ett skyddsområde av råvattentäkten finns. Den sydöstra delen av influensområdet gränsar till den sekundära skyddszonen för vattenskyddsområdet för östra Mälaren. Enligt förslag till ny översiktsplan så ingår stora delar av det aktuella programområdet, tillika influensområdet, i ett ekologiskt känsligt tillrinningsområde till vattenskyddsområdet. Det finns inga skyddsföreskrifter för tillrinningsområdet till vattenskyddsområdet.

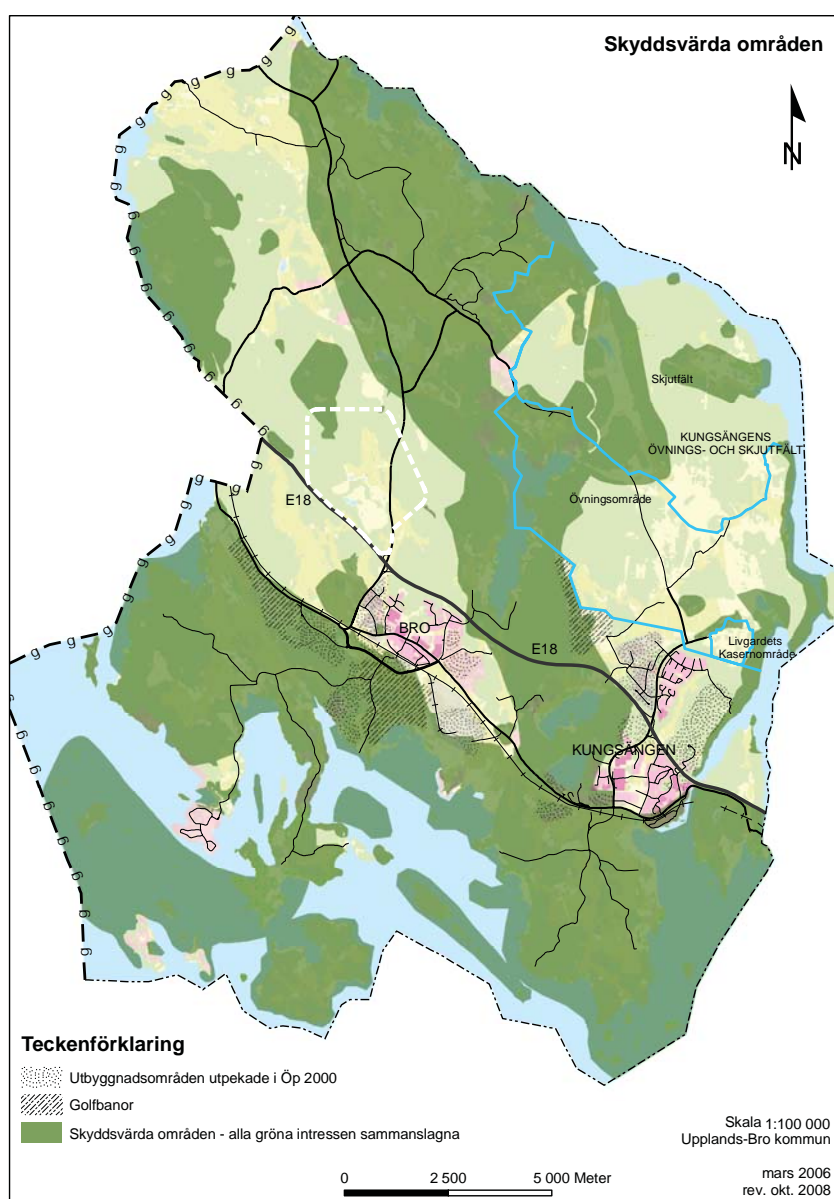
En eventuell breddning av väg 269, vid anläggning av ny infart till verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial, kan komma att påverka avvattningsföretaget i anslutning till infarten.



De verksamheter som planeras vid Högbytorp bedöms ge positiva konsekvenser för resurshushållningen. En samlokalisering av verksamheterna inom området minimerar transporterna.

## 2.5 Byggnadstekniska förutsättningar

I samband med planprogramarbetet har geologiska förhållanden i området studerats översiktligt. Förstudieområdet ligger inom en låglänt plan terräng med åkermark där det förekommer lera (postglacial och glacial) som underlagras av morän som sannolikt är sandig. Moränen underlagras i sin tur av berg. Lerans mäktighet är som mest ca 10 m.



Figur 3. Skyddsvärda områden, Upplands Bro grönplan.

## 3. Funktionsanalys av transportsystemet

### 3.1 Tillgänglighet och transportkvalitet

Väg 269 är mest väsentlig för lastbilstransporter och biltrafik. Vägen saknar gång- och cykelbana och trafikeras inte av kollektivtrafik.

Den viktigaste målpunkten i influensområdet är Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsverksamhet. Samtliga transporter till och från verksamheten går via väg 269. Merparten av transporterna når väg 269 via E 18 och trafikplats Bro. Andra målpunkter är Sättra Gård och Bro glasbruk.

Planerade tillkommande målpunkter inom influensområdet är ny kraftvärme- och energianläggning i anslutning till Ragn-Sells befintliga avfalls- och kretsloppsverksamhet samt verksamhetsområde för hantering av bl a anläggningsmaterial öster om väg 269.

Högbytorp är idag endast möjligt att nå från väg 269 via E 18 och trafikplats Bro, alternativt via väg 263 norrifrån.

Idag finns kapacitetsproblem i vägsystemet vid Högbytorp. Lastbilar kan köa ut på väg 269 vid hög belastning till vågkontrollen. Planerade verksamheter genererar ett ökat trafikflöde till och från området och ställer krav på nya väganslutningar från väg 269.

### 3.2 Regional utveckling

Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsverksamhet är en av Sveriges ledande avfalls- och kretsloppsanläggningar. För att möta branschens ständiga utveckling anses det vara nödvändigt att verksamheten vid Högbytorp har möjlighet till fortsatt expansion och utveckling.

En etablering av energiproduktion i anslutning till avfallsverksamhet överensstämmer med vad som presenteras i förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010). I förslaget fastslås att kraftvärmeproduktionen i länet måste öka avsevärt till år 2030 och att den bör förläggas till logistiskt goda lägen. Högbytorp pekas i planen ut som en ny möjlig plats för etablering av en ny större kraftvärmeanläggning. I planen anges att Högbytorp är en regionalt betydelsefull avfallsanläggning som bör behållas och utvecklas.

Det är väsentligt för verksamheterna att det finns en fungerande infrastruktur i området. Väg 269 och säkra av- och påfarter är en viktig del i denna infrastruktur.

### **3.3 Trafiksäkerhet och miljö**

Det finns inga separerade gång- och cykelvägar i anslutning till förstudieområdet. Väg 269 används för rekreativ cykling. Den förhållandevis intensiva trafiken med många tunga transporter och den höga hastigheten på vägen gör trafikmiljön osäker för gång- och cykeltrafikanter.

På den del av väg 269 som ligger inom förstudieområdet finns behov av en säkrare in- och utfart till Högbytorp med utökad magasinsskapacitet.

Den miljöpåverkan som idag förekommer på aktuell sträcka av väg 269 är framförallt buller och avgasutsläpp.

## **4. Projekt mål**

Målen för ombyggnaden av väg 269 är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet vid en utbyggnad av befintlig verksamhet och vid etablering av nya verksamheter.

## 5. Tänkbara åtgärder

### 5.1 Fyrstegsprincipen

Trafikverket strävar i enlighet med regeringens direktiv i första hand efter att förbättra befintliga vägar. När detta inte bedöms som tillräckligt anläggs vägar i ny sträckning. Syftet är att hushålla med resurser och minska negativa effekter av transportsystemet.

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärderna analyseras i fyra steg:

*Steg 1- Åtgärder som kan påverka transportbehov och val av transportsätt. Omfattar ofta åtgärder för ändring av beteendemönster, så som ökat användande av kollektivtrafik.*

*Steg 2- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon. Åtgärder så som annan ljusreglering eller skyltning för att effektivisera det befintliga vägnätets kapacitet.*

*Steg 3- Begränsade ombyggnadsåtgärder. Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning.*

*Steg 4- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.*

Inom aktuellt förstudieområde är inte åtgärder enligt steg 1 och 2 tillämpbara för att uppfylla projekt målet och nå avgörande resultat. Väg 269 trafikeras i dagsläget inte av kollektivtrafik. Om det i framtiden blir aktuellt med en utbyggnad av kollektivtrafiken finns möjlighet till anslutning till Högbytorp. Detta kräver dock att det finns tillräckligt med underlag av resenärer. Kollektivtrafik på väg 269 räcker dock inte för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet vid en utbyggnad av befintlig verksamhet och vid etablering av nya verksamheter.

Genom åtgärder enligt steg 3 och 4 erhålls långsiktiga resultat som uppfyller projekt målet. I samband med arbetet med planprogrammet har det framkommit att nya anslutningar behövs. Detta för att skapa en säker in- och utfart vid en utökning av befintlig verksamhet och för tillkommande verksamheter vid Högbytorp. Det behövs även för angöring av nytt verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial på den östra sidan om väg 269.

I programförslaget förordas en flyttning av befintlig infart till Högbytorp. Den nya infarten som kommer att ligga ca 100 m söder om befintlig infart, föreslås även bli infart till den planerade kraftvärme-/energianläggningen. En ny trevägskorsning på väg 269 föreslås även till det nya verksamhetsområdet öster om väg 269.

Ytterligare en åtgärd som utretts i arbetet med programförslaget är en fyrvägs korsning. Åtgärden ansågs dock inte vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt, varvid alternativet inte studerats vidare. Fyrvägs korsningar är generellt de mest olycksdrabbade platserna i trafikmiljön. Utformningen innefattar ett större antal konflikerande trafikrörelser, ofta i höga hastigheter. Antalet korsande trafikrörelser är färre i en trevägs korsning, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Alternativet att utforma korsningen som en cirkulationsplats sänker hastigheten i korsningen i jämförelse med en fyrvägs korsning. Alternativet anses dock inte vara lämpligt med en hög andel tunga transporter.

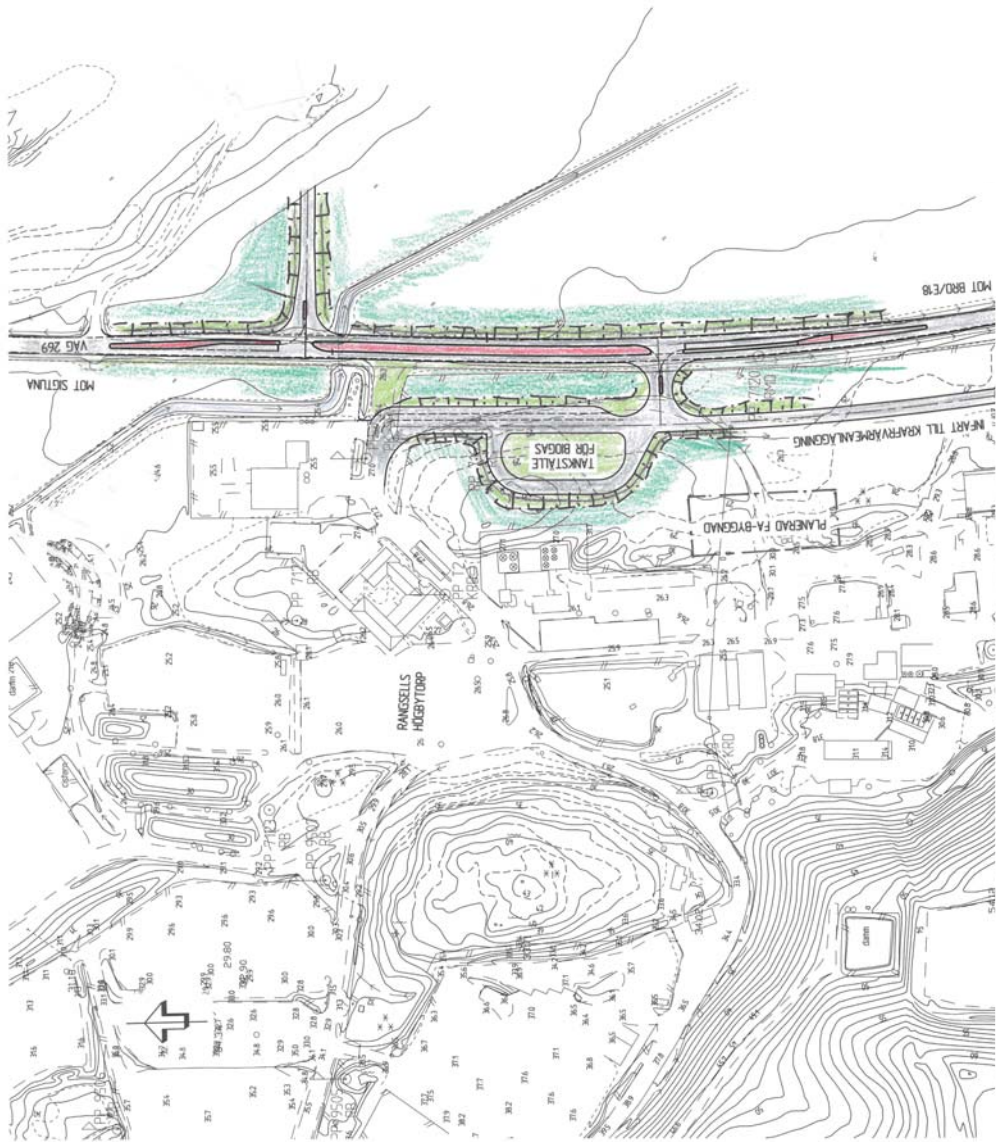
I dagsläget finns det ingen separerad gång- och cykelväg i anslutning till förstudieområdet. Den förhållandevis intensiva trafiken med många tunga transporter och den höga hastigheten på vägen gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. Med en ökning av den redan förhållandevis höga andelen tung trafik, som en utökning av verksamhetsområdet genererar, kan det finnas ett behov av en separerad gång- och cykelväg alternativt en breddning av vägen, för att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Väg 269 används i dagsläget för rekreationscykling. Behovet av en särskild gång- och cykelväg för cykelpendlare och övriga oskyddade trafikanter bedöms dock vara lågt med de fåtal målplatser och den glesa bebyggelse som finns utmed väg 269. Fysiskt bedöms det dock inte finnas något hinder att anlägga en gång- och cykelväg förbi Högbytorp.

## **5.2 Föreslagen åtgärd**

Den åtgärd som föreslås och som anses svara bäst mot projektmålen är två förskjutna trevägs korsningar. Effekter och konsekvenser har studerats översiktligt utifrån föreslagen åtgärd.

Förslaget innefattar en förflyttning av befintlig infart till Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning. I ny trevägs korsning ansluts infart till både avfalls- och kretsloppsanläggning och den planerade kraftvärme-/energianläggningen. Den nya infarten anläggs ca 100 m söder om den befintliga. Vidare anläggs även en infart till det nya verksamhetsområdet som planeras öster om väg 269 ca 50 m norr om den nya infarten till Högbytorp, se skiss från planprogrammet i figur 4.

I den fortsatta planeringen kommer utformning och kapacitet i de nya korsningspunkterna att detaljstuderas för att uppfylla trafiktekniska krav, god framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen bör studeras utifrån att väg 269 kan komma att trafikeras av kollektivtrafik och att busshållplatser kan komma att anläggas med närhet till infarter till Högbytorp. Hänsyn bör också tas för eventuell framtida anläggande av en gång- och cykelväg förbi Högbytorp inom förstudieområdet.



Figur 4: Skiss, föreslagen åtgärd med två förskjutna trevägskorsningar med anslutning till befintlig och nya verksamheter.

### **5.3 Konsekvenser**

Utgångspunkten för en jämförelse är de framtida förhållanden som bedöms uppkomma om inga åtgärder utöver normalt underhåll genomförs, det s.k. Nollalternativet.

#### **5.3.1 Tillgänglighet/ Framkomlighet**

Förslaget ger en god tillgänglighet till befintliga och nya verksamheter i förstudieområdet. Väg 269 förblir den enda trafikförsörjningsmöjligheten till området.

Trafik till Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning får en förlängd resväg med ca 100 meter jämfört med Nollalternativet. Ur framkomlighetssynpunkt är infartens läge bättre jämfört med befintlig då det ger en utökad möjlighet för en förbättrad logistik av transporter inom Ragn-Sells eget område. Det medför en utökad kapacitet vid hög belastning till vågkontrollen.

En infart till ett nytt verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial på den östra sidan om väg 269 är en förutsättning för att transporter ska kunna nå området.

Utbyggnad av befintlig verksamhet vid Högbytorp och etablering av nya verksamheter genererar ett ökat antal transporter till och från området. En eventuell flygplatsetablering i närheten av Högbytorp bidrar också till ett ökat trafikflöde på väg 269, vilket även ett eventuellt hästsportcentrum söder om E 18 kan göra i viss mån. De två förskjutna trevägskorsningarna som föreslås ger en bra förutsättning för att erhålla god framkomlighet på väg 269 inom förstudieområdet med ett ökat trafikflöde, förutsatt att dessa utformas på ett korrekt sätt.

#### **5.3.2 Transportkvalitet**

För transporter till Högbytorps avfalls- och kretsloppsanläggning kommer förhållandet att förbättras med en förflyttning av befintlig infart jämfört med Nollalternativet. Detta förutsatt att infarten förses med vänstersvängkörfält. Ny infart ger en god förutsättning även för en tillfredsställande angöring till planerad kraftvärme-/energianläggning.

Föreslagen åtgärd anses vara nödvändig för att försörja nya verksamheter samt för expansion av befintlig verksamhet.

#### **5.3.3 Regional utveckling**

Förslaget med två förskjutna trevägskorsningar bidrar till att skapa förutsättningar för en utveckling av befintlig verksamhet och för nya verksamheter vid Högbytorp.

### 5.3.4 Trafiksäkerhet

Föreslagen åtgärd ger förutsättningar för förbättrad trafiksäkerhet på aktuell del av väg 269 jämfört med Nollalternativet. Med utökade magasinlängder och vänstersvängkörväg förbättras trafiksäkerheten med befintliga och nya verksamheter i förstudieområdet. Infart till planerad kraftvärme- /energianläggning utformas så att tillfarten blir en tydlig sekundärväg med väjningsplikt mot transporter till och från Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning.

En ny infart till Högbytorp kan dessutom ge en utökad kapacitet på Ragn-Sells område för transporter vid en hög belastning till vägkontrollen, vilket förhindrar att transporter köar ut på väg 269.

### 5.3.5 Miljö

En utökning av befintlig verksamhet samt tillkommande verksamheter alstrar mer transporter till och från influensområdet, vilket lokalt påverkar miljön negativt med ökat buller och avgasutsläpp.

En eventuell breddning av väg 269, vid anläggning av ny infart till verksamhetsområde för bl a anläggningsmaterial, kan komma att påverka avvattningsföretaget i anslutning till infarten.

Med två förskjutna trevägskorsningar som uppfyller trafiktekniska krav och erhåller en god framkomlighet skapas en bättre förutsättning för att minska negativ inverkan på miljön totalt sett.

## 6. Måluppfyllelse

Förslaget med två förskjutna trevägskorsningar kommer att skapa förutsättningar för en fungerande trafikförsörjning till verksamheterna vid Högbytorp i framtiden. Förslaget ger även förutsättningar för förbättrad trafiksäkerhet på aktuell del av väg 269, i synnerhet vid infart till Ragn-Sells avfalls- och kretsloppsanläggning.

## 7. Samråd i förstudien

Ett samråd hålls för att skapa dialog mellan berörd allmänhet, myndigheter, näringsliv m fl samt för att inhämta fakta och synpunkter. Under samrådet kan även tänkbara lösningar diskuteras. Resultatet av samrådet redovisas i en sk samrådsredogörelse som fogas till förstudien. I samrådsredogörelsen redovisas hur samrådet har genomförts, de synpunkter som framförts samt väghållningsmyndighetens bedömning och eventuella beaktande av synpunkterna.



## 8. Fortsatt arbete

Ett planprogram för Högbytorps verksamhetsområdet har tagits fram. Planprogrammet omfattar en utökning av befintligt verksamhetsområde och tillkomst av nya verksamheter, dels i anslutning till den befintliga verksamheten, dels öster om väg 269. Planprogrammet går ut för samråd i december 2010 - januari 2011 samtidigt med samrådet för denna förstudie.

De nya korsningspunkterna kommer att medföra förutsättningar för förbättring av trafiksäkerheten samt möjliggöra en utbyggnad av befintlig verksamhet och etablering av nya verksamheter. För de delar som kommer att ingå i Trafikverkets driftsansvar måste en arbetsplan upprättas.

En första detaljplan som omfattar kraftvärme-/energianläggningen samt de två nya korsningspunkterna från väg 269 beräknas kunna vara framme för antagande någon gång under 2011.

Vägprojekteringen inleds med att en arbetsplan upprättas. Arbetsplanens syfte är bland annat att tillförsäkra att mark finns tillgänglig för byggande av vägen. När föreliggande förstudie godkänts av Trafikverket kan arbetsplaneprocessen påbörjas.

## 9. Referenser

Planprogram för Högbytorp - område för miljö- och energianknutna verksamheter, Upplands-bro kommun, förhandskopia 2010-03-10

Övergripande miljökonsekvensbeskrivning – Planprogram för Högbytorp - område för miljö- och energianknutna verksamheter, Upplands-bro kommun, förhandskopia 2010-03-10

Översiktsplan 2000 , Upplands-Bro kommun, 2002-02-04

Förslag till ny översiktsplan för Upplands-Bro kommun 2010 , Upplands-Bro kommun, samrådshandling



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Sundbybergsvägen 1, Solna.  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)