

Resultat Köpmanvägen

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Skyfallsutredning Bro Torg
Uppdragsnummer	30049028
Kund	Upplands-Bro kommun
Upprättad av	Angeliki Kapoutsi
Datum	2026-04-29
Dokumentreferens	20260429_Resultat_Köpmanvägen

Inledning

Denna rapport har tagits fram som ett komplement till Skyfallsutredning för Bro torg (Sweco, 2026-04-27), med syfte att redovisa översvämningsrisker för den del av detaljplanen för Norra Köpmanvägen som ligger inom samma avrinningsområde som Bro torg. Den södra halvan av Norra Köpmanvägen rinner mot Bro station och har studerats i en annan modellering. Hösten 2025 utförde Sweco tre simuleringar av förslag till ny bebyggelse inom detaljplan för Norra Köpmanvägen i samband med Bro torg med hjälp av en 2D-ytavrinningsmodell, som var avsedd att undersöka effekten av ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 (enligt Stockholmsregn). Dessa har kompletterats under våren 2026, utifrån uppdaterade underlag.

Scenarion beskrivs nedan:

- **Scenario 0:** Befintlig situation i Bro torg med befintlig situation Köpmanvägen och planerad situation i Kockbackagärde.
- **Scenario 1:** Befintlig situation i Bro torg med planerad situation Köpmanvägen och planerad situation i Kockbackagärde.
- **Scenario 2:** Planerad situation i Bro torg med planerad situation Köpmanvägen och planerad situation i Kockbackagärde. Planerad situation för Bro torg innebär bebyggelse och övriga åtgärder i enlighet med detaljplaneförslag (antagandehandling) för Bro torg. Därtill ingår föreslagna skyfallsåtgärder för Bro torg som planeras i Stjärnparken, utanför planområdet. Åtgärder framgår av Skyfallsutredning för detaljplan för Bro torg (Sweco 2026-04-27) Planerad situation Köpmanvägen innebär ny bebyggelse utmed Köpmanvägen i enlighet med detaljplaneförslaget, se illustration nedan. Scenariot omfattar endast den del av Norra Köpmanvägen som avrinner mot Bro torg. Gatuhöjder förändras inte jämfört med nuläget.



Figur 1. Illustrationsplan över Bro torg och planerad bebyggelse i Norra Köpmanvägen.

Resultat

Maximala vattendjup och flöden för Scenario 1 och Scenario 2 jämfördes med maximala vattendjup och flöden i Scenario 0, och slutsatser från resultat presenteras nedan:

1.1 Scenario 1

Jämförelsen av maximala vattendjup i Scenario 1 mot Scenario 0 visade att exploatering av endast Köpmanvägen utan åtgärdsförslag innebär att försämringar sker nedströms på två platser utanför planområdet där vattendjupet ökar med mindre än 5 cm, se svart cirkel nedan. Denna försämring anses vara marginell då den är lägre än 5 cm samt att de kan bero på modellosäkerheter. Skillnader finns även inom planområdet som beror på ändring av höjdsättningen. De ökade vattendjupen inom planområdet till följd av exploateringen kan avhjälpas med hjälp av planerad höjdsättning.



Figur 2. Skillnader i maximala vattendjup vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 i Scenario 1 med Scenario 0. Röda och orangea färger visar en försämring medan gröna färger indikerar en förbättring. Förändringar +/- 0,02 m visas ej.

1.2 Scenario 2

Jämförelsen av Scenario 2 med Scenario 0 visade att exploatering av både Bro torg och Norra Köpmanvägen orsakar en förbättring söder om Enköpingsvägen (i). Ingen försämring nedströms planområdet observeras.



Figur 3. Skillnader i maximala vattendjup vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 i Scenario 2 med Scenario 0. Röda och orangea färger visar en försämring medan gröna färger indikerar en förbättring. Förändringar +/- 0,02 m visas ej.

Slutsats

Modelleringarna visar att Scenario 1, det vill säga exploatering av Norra Köpmanvägen utan genomförandet av Bro torg medför marginella försämringar på Snickarevägen. Påverkan på Snickarevägen anses vara marginell och kan eventuellt bero på modellosäkerheter.

Modelleringen för Scenario 2, det vill säga exploatering av norra delen av Norra Köpmanvägen med exploatering av Bro torg som förutsättning visar inte på några försämringar utanför planområdet utan snarare förbättringar vid ett bostadsområde utanför planområdet.

Ytterligare modellering kan behöva göras i samband med detaljutformning av gatumark vid framtagande av systemhandling.