

# Trafik- och tillgänglighetsprogram 2018

**Beslutad av Tekniska nämnden 2018-02-26**

[kommun@upplands-bro.se](mailto:kommun@upplands-bro.se)

08-581 690 00

Upplands-Bro i hjärtat av Mälardalen är en av Storstockholms naturskönaste kommuner med 13 mil stränder och en skärgård med 50 öar. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Här kan du kombinera tryggt boende med en aktiv fritid. Allt finns på armlängds avstånd.

Trafik- och tillgänglighetsprogram 2018

Text: Therese Eriksson, Upplands-Bro kommun

Fotografier

Therese Eriksson, Upplands-Bro kommun

[www.upplands-bro.se](http://www.upplands-bro.se)  
[kommun@upplands-bro.se](mailto:kommun@upplands-bro.se)  
08 581 690 00

## Innehåll

1	Trafiksäkerhet och tillgänglighet i ett växande Upplands-Bro .....	5
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Allmänt om trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder .....	6
1.3	Trafik- och tillgänglighetshöjande åtgärder i samband med plan- och exploateringsprojekt.....	7
1.4	Gång- och cykelplanen.....	7
1.5	Säkra skolvägar .....	7
1.6	Trafikolyckor på kommunala vägar 2013–2017 .....	7
2	Åtgärder som genomfördes under 2017 .....	11
3	Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2018 .....	14
3.1	Översikt.....	14



# 1 Trafiksäkerhet och tillgänglighet i ett växande Upplands-Bro

Upplands-Bro är en expansiv kommun med siktet inställt mot ytterligare 10 000 fler invånare år 2030. Detta ställer höga krav på att trafikmiljöerna ska utvecklas på ett effektivt, säkert och tillgängligt sätt.

Nollvisionen, som är beslutad av riksdagen, lägger grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. God tillgänglighet och framkomlighet i den offentliga miljön är en annan viktig fråga eftersom detta bidrar till att människor med funktionshinder kan delta i samhällslivet och i många fall klara sig utan hjälp. Det vinner både enskilda individer och samhället i stort på.

I Upplands-Bro är trafiksäkerhets- och tillgänglighetsarbetet främst inriktat på:

- Gå över från hastighetsbegränsningarna 30, 50 och 70 km/h till de beslutade internationellt anpassade 30, 40 och 60 km/h
- Bygga ut gång- och cykelvägnätet med kommunens gång- och cykelplan som utgångspunkt
- Utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter
- Öka tillgängligheten genom att anlägga och underhålla sittplatser samt tillgänglighetsanpassa busshållplatser och övergångsställen

## 1.1 Bakgrund

År 1999 påbörjade Samhällsbyggnadsnämnden, i samarbete med bland annat dåvarande Vägverket, Polisen och skolelever, ett systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet i Upplands-Bro. Arbetet baserades främst på inventeringar av trafikmiljöer och olycksstatistik.

År 2003 genomfördes en trafiknätsanalys i tätorterna Bro, Brunna och Kungsängen i samverkan med Vägverket, representanter från skolor och förskolor, Polisen samt pensionärs- och motororganisationer. Resultatet visade bland annat att hastigheterna på många kommunala vägar var höga och att det därför fanns ett behov av hastighetsdämpande åtgärder. Dessutom visade analysen att framkomligheten för bilar, bussar och utryckningsfordon var god och att gång- och cykelvägnätet var väl utbyggt i stora delar av tätorterna.

Ett åtgärdsprogram togs fram, som så småningom tillsammans med trafiknätsanalysen resulterade i Program 2005 Trafiksäkerhetsåtgärder, som därefter uppdaterats årligen.

Parallellt med detta trafiksäkerhetsarbete har kommunen arbetat på ett liknande sätt med tillgänglighetsfrågor. År 2000 antogs en nationell plan för hur man ska arbeta med tillgänglighet i Sverige och året därpå fastställdes ytterligare krav i Plan- och bygglagen. År 2003 gav Sveriges Kommuner och Landsting ut skriften Tillgänglig stad, vars syfte var att inspirera och stödja kommunerna att arbeta med tillgänglighet i de offentliga miljöerna. I Upplands-Bro inventerades primära gång- och cykelstråk enligt processbeskrivningen i

skriften, och resultaten från denna inventering fick ligga till grund för åtgärdsprogrammet för ökad tillgänglighet, som därefter uppdaterats årligen.

För att få en bättre helhetssyn över de trafikprojekten som planeras slogs de två åtgärdsprogrammen år 2014 ihop till ett Trafik- och tillgänglighetsprogram.

Med start 2015 sker en utvärdering av genomförda åtgärder i samband med den årliga revideringen av programmet.

## 1.2 Allmänt om trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder

Det finns flera olika metoder att öka tillgängligheten på allmänna platser. I Upplands-Bro arbetar man bland annat mycket med att anlägga sittplatser längs med kommunens gång- och cykelvägar. Sittplatser bör vara placerade på en hårdgjord yta och vara försedda med minst ett armstöd. Den hårdgjorda ytan får gärna fortsätta en bit ut vid sidan av sittplatsen, så att en rullstol får plats bredvid.

Upplands-Bro kommun arbetar också med att tillgänglighetsanpassa övergångsställen. Detta sker bland annat genom att kantstenar tas bort för att underlätta framkomligheten med rullator och rullstol samt att övergångsställen markeras upp med kontrastfärgade och taktila plattor, vilket underlättar orienteringen för synskadade.

Utöver detta arbetar kommunen bland annat med tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Trafikverket har i samarbete med SL tagit fram riktlinjer för hur busshållplatser ska placeras, bland annat i förhållande till korsningar och övergångsställen, samt hur de ska markeras med taktila och kontrastfärgade plattor. I dagsläget är knappt hälften av kommunens drygt 85 busshållplatser tillgänglighetsanpassade.

Vad gäller trafiksäkerhet är arbetet, som tidigare nämnts, huvudsakligen inriktat på att minska antalet olyckor med personskador, bland annat genom att trafiksäkra korsningspunkter och övergångsställen samt att dämpa hastigheter. Trafiksäkerheten vid korsningspunkter och i övergångsställen kan exempelvis höjas med förbättrad belysning, mittrefuger och upphöjningar medan hastighetsdämpande åtgärder bland annat kan vara överkörningsbara zoner av gatsten, som dämpar biltrafikens hastigheter utan att framkomligheten för tung trafik försämras. En del åtgärder, såsom vissa typer av gupp, kan utgöra problem för vinterväghållning och tung trafik.

Några av kommunens övergångsställen har försetts med aktiva varningssystem i form av blinkande lampor, som varnar bilister när en fotgängare eller cyklist närmar sig. Dessa har blivit mycket populära och efterfrågas ofta, men bör användas med viss försiktighet eftersom de blinkande ljusen kan dra uppmärksamheten från övriga kritiska moment i trafikmiljön.

Övergångsställets samt de anslutande gång- och cykelvägarnas utformning samt trafikflödena är andra faktorer som påverkar om aktiva varningssystem är lämpliga vid ett visst övergångsställe. Det är därför viktigt att undersöka

förutsättningarna vid den aktuella platsen grundligt innan ett beslut om vilken typ av åtgärder som ska genomföras fattas.

### 1.3 Trafik- och tillgänglighetshöjande åtgärder i samband med plan- och exploateringsprojekt

Många trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder längs med befintliga vägar genomförs i samband med plan- och exploateringsprojekt. Dessa åtgärder presenteras inte i detta program utan information finns i handlingarna för respektive projekt. Exempel på sådana åtgärder är gång- och cykelväg längs med Granhammarsvägen och ombyggnation av Brunna trafikplats, som planeras och genomförs i samband med projektet Norrboda-Brunna. En annan åtgärd är gång- och cykelväg längs med samt ny utformning av södra delen av Bydegårdsvägen.

### 1.4 Gång- och cykelplanen

Kommunens gång- och cykelplan beslutades av Kommunstyrelsen 2012 och åtgärdsförslagen har sedan dess uppdaterats. Tanken är att gång- och cykelplanen ska vara ett överordnat styrdokument, näst efter Översiktsplanen, för kommunens planering av framtida gång- och cykelinvesteringar. I takt med att projekten blir aktuella lyfts de ner till Trafik- och tillgänglighetsprogrammet, som är tänkt att vara ett arbetsdokument där projekt som ska genomföras de närmaste åren presenteras mer i detalj, tidsätts och kostnadsberäknas. Projekt som inte är aktuella i dagsläget finns därför inte med i detta program, utan endast i gång- och cykelplanen.

Gång- och cykelplanen kommer att revideras 2018.

### 1.5 Säkra skolvägar

Kommunen genomförde 2017 en enkätundersökning som skickades ut till samtliga kommunala skolor. Barn och föräldrar fick då svara på ett antal frågor gällande bland annat färdmedelsval och vägval till och från skolan. Det fanns även möjlighet för barn och föräldrar att markera ut skolvägen och lägga in beskrivande kommentarer på platser som upplevts otrygga eller trafik osäkra. Kommunen fick på detta sättet in en hel del värdefulla synpunkter som kommer beaktas i kommande arbeten med trafiksäkerhet och trygghetsfrågor. Resultatet av detta har tagits med som en del av bakgrunden till prioriteringarna för trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2018.

### 1.6 Trafikolyckor på kommunala vägar 2013–2017

STRADA är en databas för trafikolyckor som rapporterats in från sjukvård och/eller polis. Det är därför ett användbart verktyg vid trafikplanering, tillsammans med bland annat trafikmätningar, inventeringar av trafikmiljöer, synpunkter från polis, invånare och företag. Det är emellertid viktigt att notera att alla sjukhus inte är anslutna till systemet. Dessutom händer det att olyckor rapporteras in felaktigt, exempelvis att en trafikolycka som skett på statlig väg

istället hamnar på en kommunal väg. På grund av dessa faktorer finns en viss osäkerhet i statistiken.

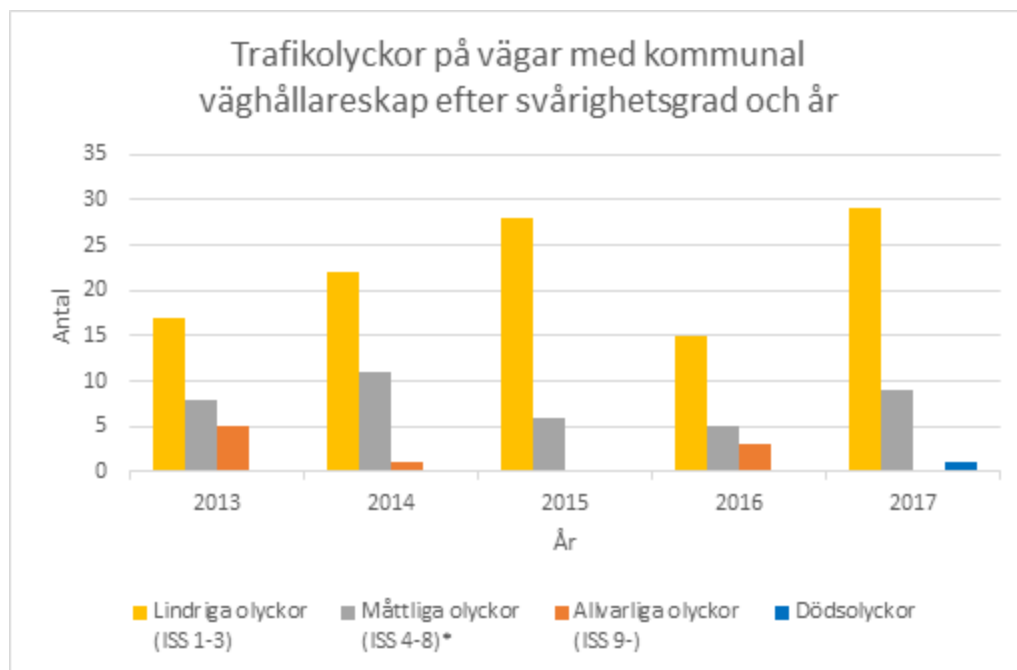
Mellan 1 januari 2013 och 31 december 2017 har 185 trafikolyckor skett på kommunala vägar i Upplands-Bro och rapporterats in från sjukvård och/eller polis till STRADA. Av dessa fick 9 allvarliga personskador som följd, 39 med måttliga personskador och 111 med lindriga personskador. Övriga har okänd eller osäker svårighetsgrad alternativt har 2 personskador. En dödsolycka har rapporterats in september 2017. Enligt rapporten från Rättsmedicinalverket och polisens handlingar berodde dödsolyckan på förarens tillstånd och inte på vägens utformning och karaktär. De sammantagna undersökningsfynden och omständigheterna kan dock tala för att föraren drabbades av en hjärtrytmrubbning som gjorde att han krockade med bilen.

Den största olyckstypen, som står för 34 av de inrapporterade olyckorna, är singelolyckor för fotgängare och därefter kommer singelolyckor för cyklister, som står för 28 av de inrapporterade olyckorna. Dessa har till stor del inträffat inom centrumområden samt på kommunens gång- och cykelvägar och är ofta halk- och fallolyckor.

I de övriga rapporterade trafikolyckorna har motorfordon varit inblandade. Dessa olyckor är främst fördelade till kommunens två större huvudvägar, Enköpingsvägen och Granhammarsvägen. En dryg fjärdedel av dessa olyckor är singelolyckor.

Dessutom har 2 olyckor skett där fotgängare har blivit påkörda av motorfordon samt 14 olyckor där cyklister eller mopedister kolliderat med alternativt blivit påkörda av motorfordon. Värt att notera är också att en relativt stor andel av trafikolyckorna med motorfordon inblandade har skett i korsningspunkter.

Tabell 1. Antal trafikolyckor på kommunala vägar.





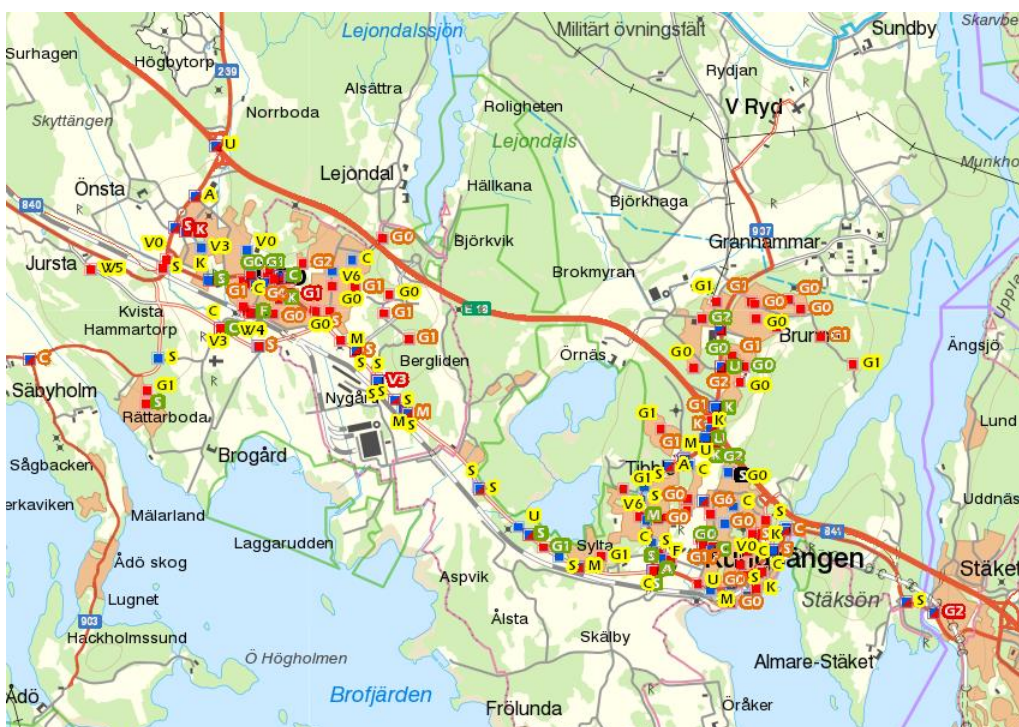
Det finns ingen trend hos trafikolyckorna på de kommunala vägarna enligt uppgifterna från STRADA. Men däremot har olyckstalen sjunkit sedan 2015, sett över hela kommunen. Från 2016 har olyckstalen ökade igen på grund av ökning av folkmängden ålder mellan 16-65 (de som kan köra motorfordon), antal bilar i trafik samt nya bostäder vägar i Norrboda och Jursta områden.

Hela Upplands-Bro	Antal bilar i trafik
2015	9 939
2016	10 313

*Biltäthet, jämförelse mellan 2015 och 2016 (Källa: Bostadspak 2016, Tab3KD och SCB)*

Ålder	2013	2014	2015	2016	2017
0–15	5 190	5 383	5 623	5 888	5 800
16–65	15 873	16 109	16 200	16 778	17 400
66-w	3 640	3 795	3 966	4 089	4 400
<b>Summa</b>	24 703	25 287	25 789	26 755	27 600

*Folkmängd samtliga områden i kommunen. (Källa: SCB)*



Trafikolyckor på kommunala vägar 2013 – 2017 (under fem år). De röda punkterna symboliserar trafikolyckor som rapporterats in av sjukvården medan de blå punkterna motsvarar olyckor som rapporterats in av polis. De gula, röda och gröna punkterna med text beskriver vilka typer av olika olyckor som hänt. (Källa: STRADA)

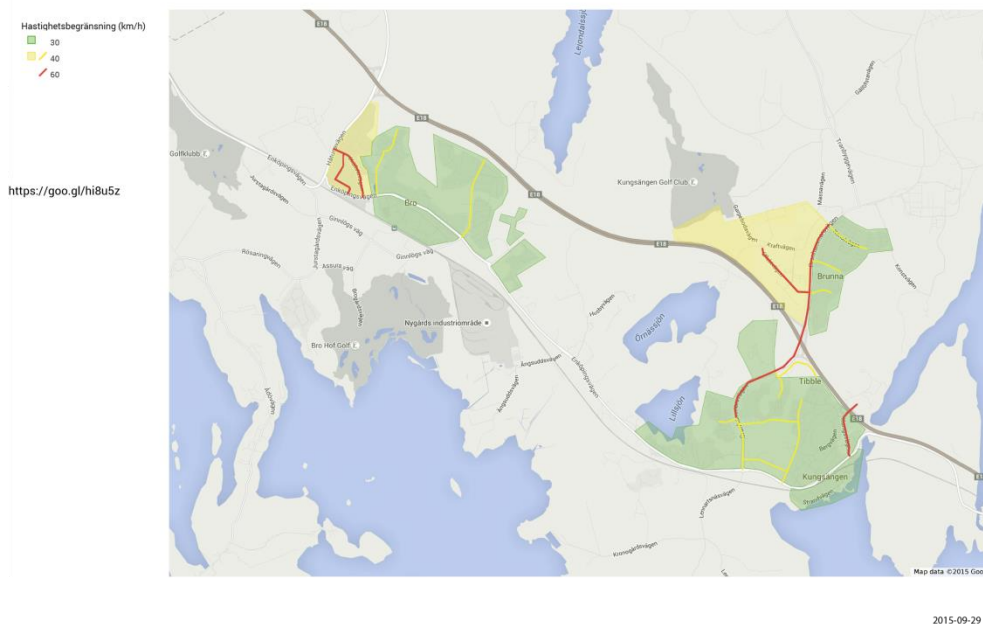


Trafikolyckor med motorfordon på kommunala vägar 2016 – 2017. (Källa: STRADA)

## 2 Åtgärder som genomfördes under 2017

Som ett led i att övergå till de nya hastighetsnivåerna och att öka trafiksäkerheten i kommunen genomfördes 2015 en stor hastighetsrevision för Bro, Brunna och Kungsängen med undantag för Enköpingsvägen och E18. Denna revision har kommunen arbetat vidare med och genomfördes under 2016.

### Förslag till ny hastighetsplan



Figur 1: Den hastighetsplan som antogs och verkställdes under 2015 för Bro, Brunna och Kungsängen.

Fortfarande finns vägar inom kommunalt tätbebyggt område (där kommunen har möjlighet att besluta om hastighetsbegränsning) som bör få ändrade hastigheter, antingen för att de inte togs med i hastighetsplanen eller för att synpunkter har inkommit som belyser omständigheter som inte beaktades inför planens antagande. Samhällsbyggnadskontoret fortsätter att jobba vidare med dessa.

Övriga Trafik- och tillgänglighetsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret har arbetat med under 2017 men som ännu inte är slutförda finns presenterade i respektive projektbeskrivning i bilaga 2.

### Projekt som genomförts 2017:

#### *Projekt nr 1 Artistvägen samt korsningen Granhammarsvägen och Artistvägen*

Projektet har delats in i två etapper på grund av omfattningen. Etapp 1 inkluderar vändplanen, övergångställen, gång- och cykelväg samt en hämtning-/lämningszon mellan korsningen Artistvägen/Flamencovägen och vändplanen på Artistvägen. Etapp 2 innefattar gång- och cykelväg, parkering, samt korsningen Granhammarsvägen/Artistvägen. Båda projekten är färdigprojekterade under 2017 och klara att byggas 2018.

*Projekt nr 2 Regional gång- och cykelväg genom Bro*

Etapp 1 (mellan busshållplatsen Finnsta Östra och Bro rondellen) genomfördes 2016. På sträckan har det byggts en gång- och cykelväg med regional standard. Åtgärderna har genomförts för att höja trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Etapp 2 (mellan Bro rondellen och Råbyrondellen) är färdigprojekterad och klar för byggstart 2018. För Etapp 3 (mellan Råbyrondellen och Håtunavägen) är projektering påbörjad och kommer slutföras och byggas 2018.

*Projekt nr 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser*

Budgeten för projektet innefattade två busshållplatser. Projektet genomfördes 2017. Projektering och byggnation av tillgänglighetsanpassade busshållplatser vid Ekhammarskolans busshållplats är färdigt.

*Projekt nr 4 Gång- och cykelväg genom korsningen Assurs väg och Brogårdsvägen*

Projektet är genomfört 2017. En förlängning av gång- och cykelbanan längs med Assurs väg förbi korsningen med Brogårdsvägen är projekterad och byggd. För att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har ett räckes med belysning satts upp i korsningen.

*Projekt nr 13 Gång- och cykelväg längs med Råbyvägen förbi busshållplats Råby*

Projektet har genomförts 2017. Projektering och byggnation är färdig. Projektet inkluderar nya övergångsställen samt en gång- och cykelväg som ansluter mellan befintlig gång- och cykelväg på Råbyvägen och Klövtorpsvägen.

*Projekt nr 14 Parkering Lillsjöskolan*

Projektering och upphandling av entreprenör är genomförd 2017. På grund av anpassningar för väderlek och skolans verksamheter planeras projektet att byggstarta våren 2018.

*Projekt nr 17 Mindre trafiksäkerhetsåtgärder vid Kungsängens IP*

En del trafiksäkerhetshöjande åtgärder har genomförts 2015 vilket har resulterat i ökad trafiksäkerhet och lägre hastigheter. Tekniska avdelningen har tydliggjort hastighetsbegränsningen med att måla 30 i körbanan med jämna mellanrum längs med Västra Rydsvägen.

*Projekt nr 24 Ledstänger längs med kommunens gång- och cykelvägar*

Projektet genomfördes 2017. Ledstänger är uppsatta på utvalda platser enligt den utredning som genomfördes 2016. Totalt har 200 meter räckes satts upp. Platser som fått ledstänger är: Gång- och cykeltunneln på Rönnbärsvägen,

*Projekt nr 26 Asfaltsgupp för hastighetsrevisionen*

Projektet genomfördes 2017. Asfaltsgupp samt upphöjda övergångsställen är anlagda på strategiskt valda platser för att öka trafiksäkerheten för oskyddade

trafikanter. Vägar som fått gupp är Blåsarvägen, Snickarvägen, Lantmätarvägen och Sandgrindsvägen.

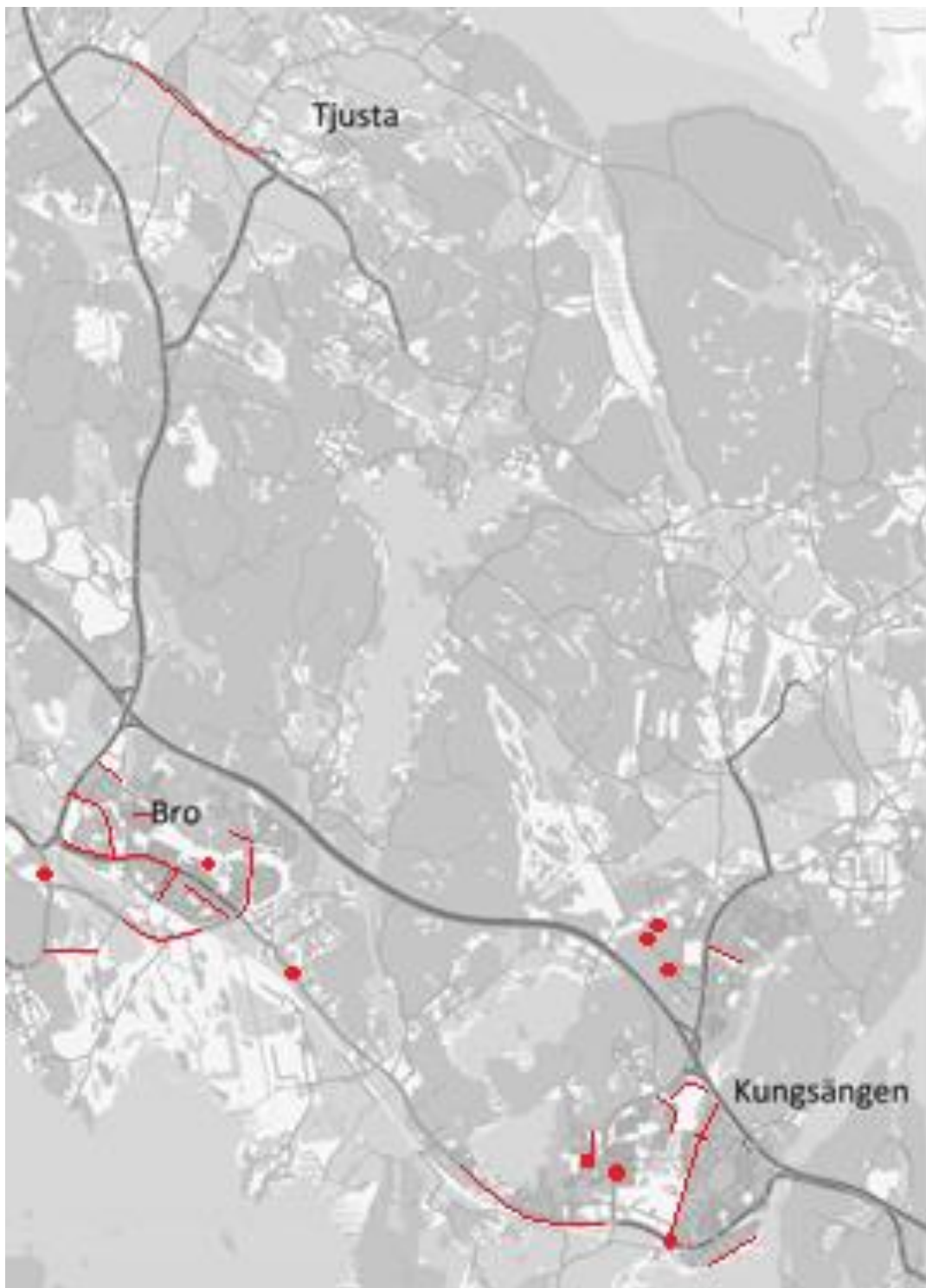
*Projekt nr 27 Vägräcke vid gång- och cykelbanan längs med Granhammarsvägen*

Projektet genomfördes 2017. Ett FMK vägräcken av sluten rörprofil är anlagd på sträckan mellan busshållplatsen Rönnbärsvägen och korsningen Granhammarsvägen/Hallonvägen. Syftet är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



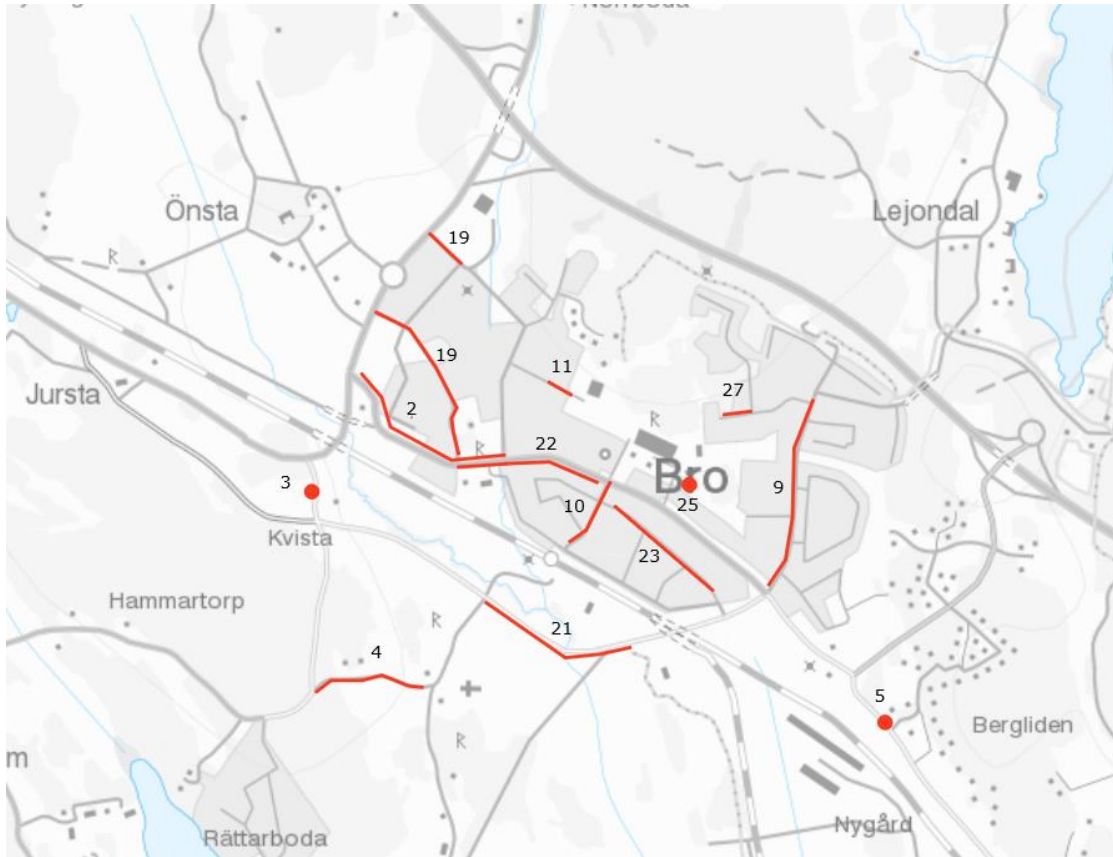
## 3 Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2018

### 3.1 Översikt



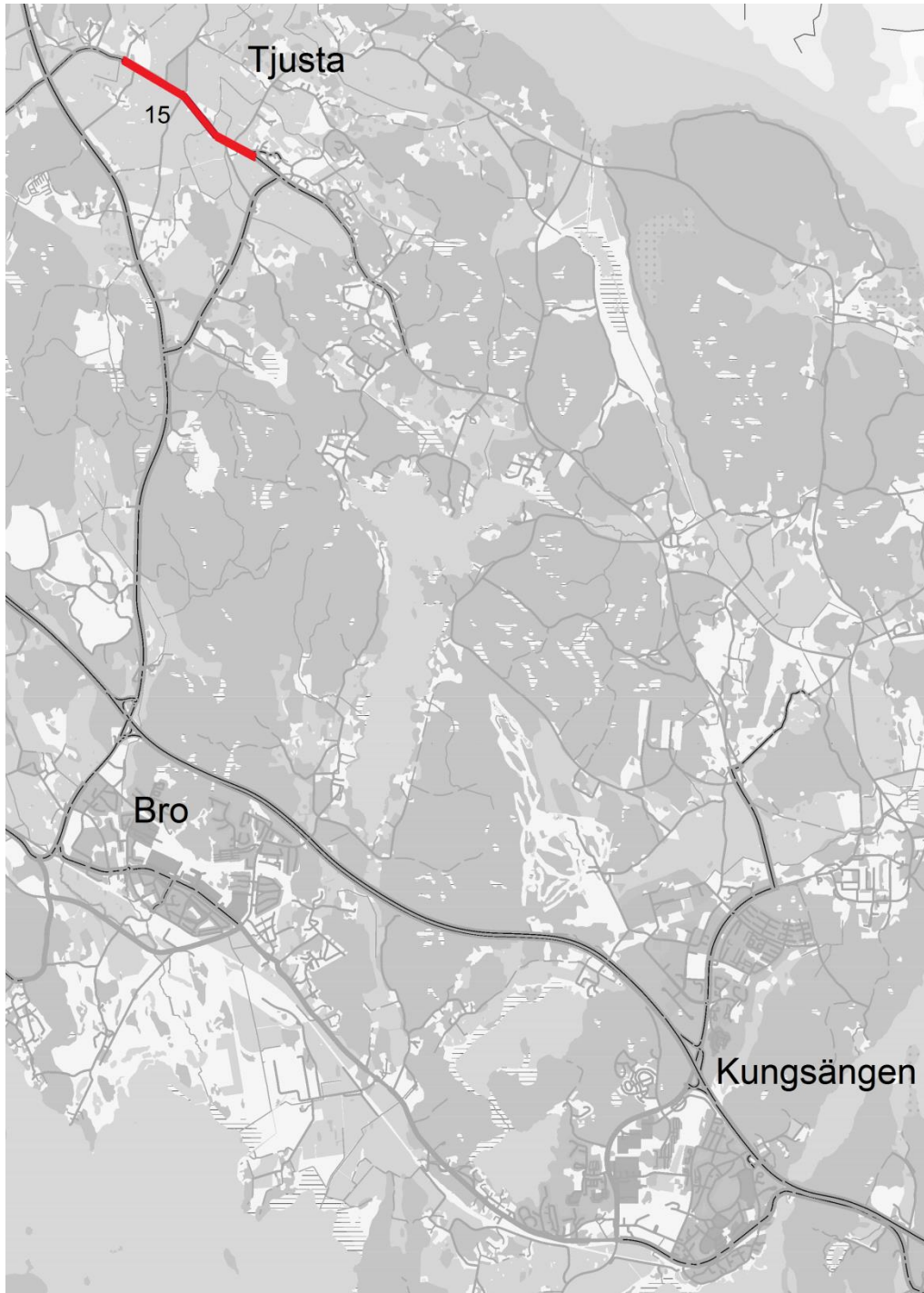
Figur 2: Översiktsskarta

Översiktsskartan visar alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2018.



Figur 3: Projekt i Bro.

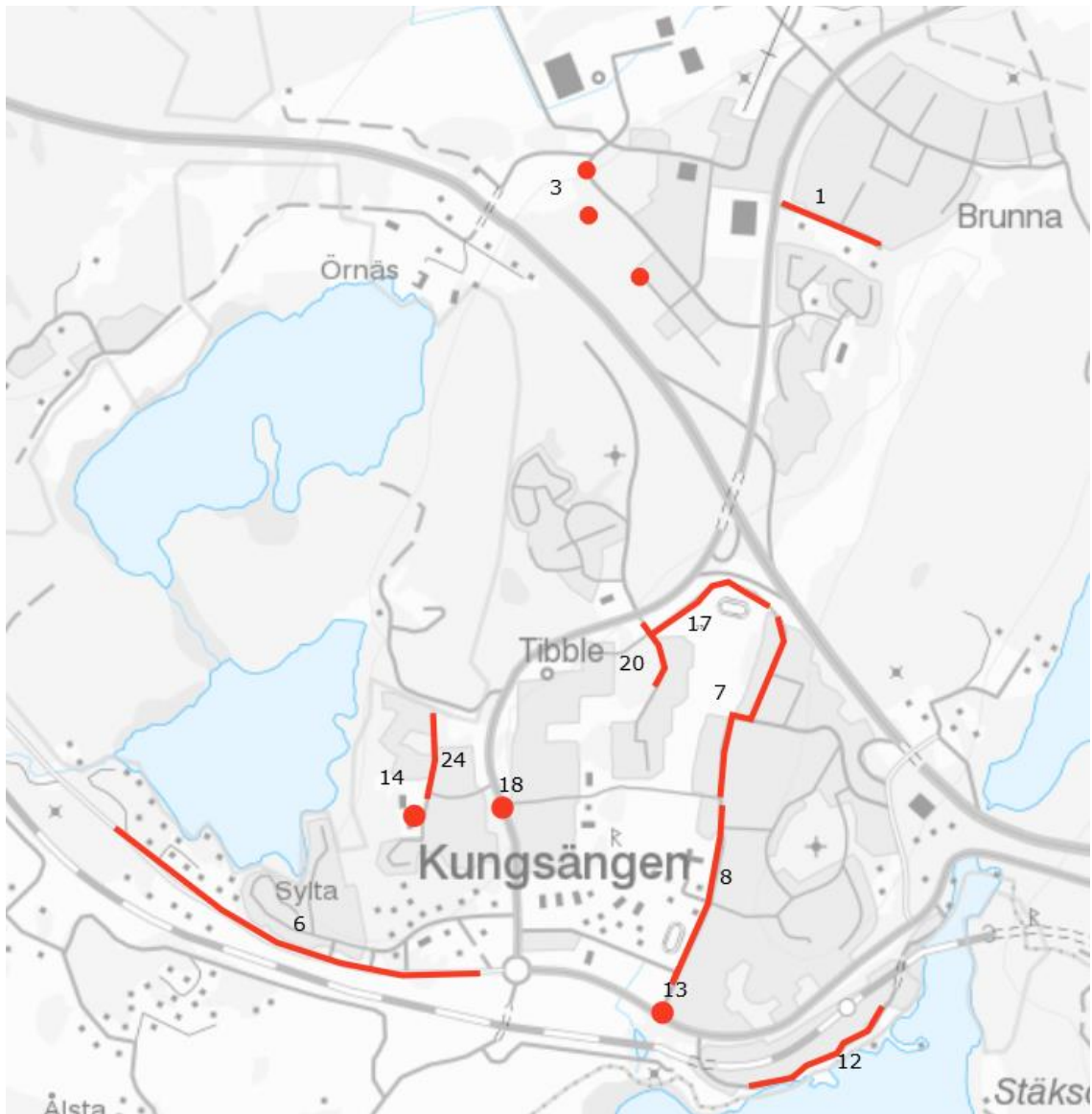
- 2 Regional gång- och cykelväg genom Bro
- 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser
- 4 Gång- och cykelväg längs med Assurs väg mellan Brogårdsvägen och Jurstabergrsvägen
- 5 Nya busshållplatser på Enköpingsvägen vid Österhagen
- 9 Förbättringsåtgärder vid Lejondalsvägen
- 10 Åtgärder längs med Köpmanvägen
- 11 Gångbana på Fågelvägen mot Råbyskolan
- 17 Gångbana på Finstabergrsvägen mellan Finnsta förskola och busshållplats Finnsta
- 19 Gång- och cykelvägar på Skällstavägen och Klövtorpsvägen mellan Råbyvägen och Håtunavägen
- 21 Gång- och cykelväg längs med Ginnlögs väg
- 22 Enköpingsvägen mellan Blomstervägen och Råbyvägen
- 23 Tillgänglighetsanpassa trottoar längs Lantmätarvägen
- 25 Blomman förskola



Figur 4: Projekt i Håbo-Tibble.

15 Gång- och cykelväg mellan Håbo-Tibble kyrkby och Tjustaskolan





Figur 5: Projekt i Kungsängen.

- 1 Artistvägen samt korsningen mellan Granhammarsvägen och Artistvägen
- 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser
- 6 Hastighetssäkring på Enköpingsvägen vid Sylta och Sandgrind
- 7 Gång- och cykelförbindelse mellan Västra Rydsvägen och längs med Bygdegårdsvägen
- 8 Gång- och cykelväg längs Bygdegårdsvägen
- 12 Gång- och cykelbana längs med Strandvägen
- 13 Cirkulationsplats i korsningen Enköpingsvägen/Bygdegårdsvägen
- 14 Parkering Lillsjöskolan
- 16 Tillgänglighetsanpassade övergångsställen
- 18 Korsningen Granhammarsvägen/Hjortronvägen
- 20 Gång- och cykelväg längs med Körbärsvägen
- 24 Gångbana längs med Geologivägen

I bilaga 2 listas alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2018. De som har tilldelats prioritet 1 planeras arbetas med under 2018, medan de som har tilldelats prioritet 2 planeras arbetas med senare. Projekten är listade utan inbördes ordning.

Projekten med prioritet 1 väljs utifrån följande kriterier: Nollvisionen (riksdagen – ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken)

- Projekt som påverkar så många medborgare som möjligt
- Förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten
- Inkomna synpunkter
- Förbättringsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret sett behov av
- Samarbete med exploateringsområden
- Gång- och cykelplanen
- Säkra skolvägar
- Olycksstatistik
- Budget och resurser