



Trafik- och tillgänglighetsprogram 2014

Fastställt av Samhällsbyggnadsutskottet 2014-03-05

2013-11-07

Reviderad 1: 2014-01-08

Reviderad 2: 2014-02-12

Susanna Huttunen
Tillväxtkontoret

Innehåll

Trafiksäkerhet och tillgänglighet viktiga frågor i ett växande Upplands-Bro	3
Arbetet bakom programmet	3
Allmänt om trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder	4
Åtgärder genomförda under 2013	7
Korsningen mellan Granhammarsvägen, Konstvägen och Symmetrivägen	7
Enköpingsvägen vid Upplands-Bro Ryttarförening	7
Gång- och cykelbana från Norrbodarondellen till Rönnbärsvägen	7
Belysning på övergångsställe vid Kungsängens infartsparkering	8
Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Hjortronvägen	8
Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Granhammarsvägen	8
Nya sittplatser vid gång- och cykelväg till Bro kyrka	8
Nya sittplatser i Kockbacka och Österhagen	8
Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2014	9
Övergripande projekt	12
Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Granhammarsvägen	14
Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Enköpingsvägen	16
Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med övriga vägar	18

Trafiksäkerhet och tillgänglighet viktiga frågor i ett växande Upplands-Bro

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

Nollvisionen lägger grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige och är fastställd genom riksdagsbeslut. Målet är en framtid då ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. God tillgänglighet och framkomlighet i den offentliga miljön är en annan viktig fråga eftersom det bidrar till att människor med funktionsnedsättningar kan delta i samhällslivet och i många fall klara sig utan hjälp. Detta vinner både enskilda individer och samhället i stort på.

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

- Sänka de verkliga hastigheterna längs med kommunens vägar, framför allt nära skolor
- Genomföra en hastighetsrevision, vilket bland annat innebär att gå över från hastigheterna 30, 50 och 70 km/h till de internationellt anpassade 30, 40 och 60 km/h
- Genomföra informationsinsatser, inte minst på skolor
- 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, ta bort eller märka ut hinder samt tillgänglighetsanpassa busshållplatser och övergångsställen

Arbetet bakom programmet

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 trafikprojekt som planeras de närmsta åren slås nu de två åtgärdsprogrammen ihop till *Trafik- och tillgänglighetsprogram 2014*.

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. Att anlägga en ny sittplats eller byta ut en gammal kostar mellan 10 000 och 20 000 kronor, beroende på vilka markarbeten som krävs.

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 övergångsstället 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 har 18 av kommunens drygt 40 busshållplatser tillgänglighetsanpassats.

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

försämrar. 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.

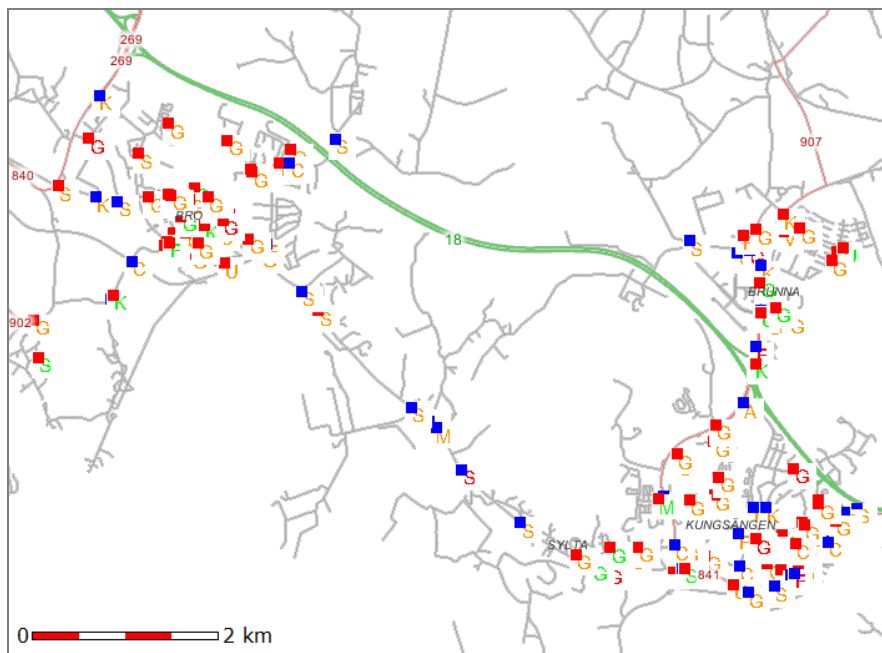
Trafikolyckor på kommunala vägar 2009 – 2013

STRADA är en databas för trafikolyckor som rapporterats in från sjukhus och polis. Det är därför ett mycket användbart verktyg vid trafikplanering, tillsammans med bland annat trafikmätningar, inventeringar av trafikmiljöer, synpunkter från polis, invånare och företag. Det är emellertid viktigt att tänka på att alla sjukhus inte är anslutna till systemet, varför det finns en osäkerhet i statistiken.

Mellan år 2009 och 2013 har 166 trafikolyckor på kommunala vägar i Upplands-Bro rapporterats in till STRADA, varav 18 med svåra personskador som följd, 130 med lindriga personskador och 18 där inga personskador rapporterats. Ingen dödsolycka har rapporterats in de senaste fem åren.

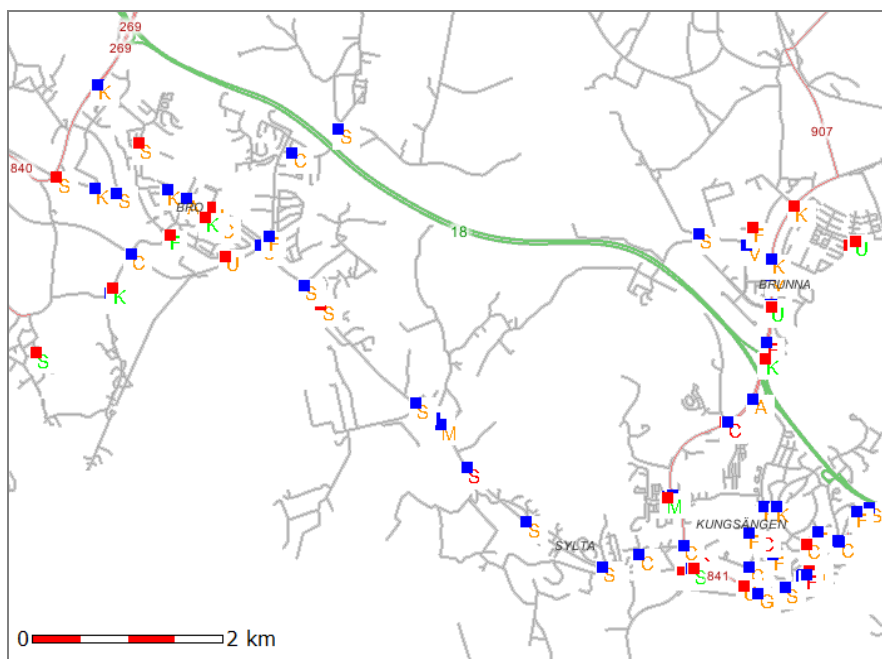
Knappt hälften av de rapporterade olyckorna är singelolyckor för fotgängare, cyklister och mopedister. Dessa olyckor har till stor del inträffat inom centrumområdena samt på kommunens gång- och cykelvägar och är ofta halk- och fallolyckor.

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 12 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.



- S Singel (motorfordon)
- M Möte (motorfordon)
- O Omkörning (motorfordon)
- U Upphinnande (motorfordon)
- A Avsvängande (motorfordon)
- K Korsande (motorfordon)
- C Cykel/Moped (motorfordon)
- F Fotgängare (motorfordon)
- G Fotgängare/Cykel/Moped
- V Övriga

Trafikolyckor på kommunala vägar 2009 – 2013. De röda punkterna symboliserar trafikolyckor som rapporterats in av sjukvården medan de blå punkterna motsvarar olyckor som rapporterats in av polis. Källa: STRADA



Trafikolyckor med motorfordon på kommunala vägar 2009 – 2013. Källa: STRADA

Åtgärder genomförda under 2013

Under år 2013 har flera projekt som ökar trafiksäkerhet och tillgänglighet genomförts. Bland annat har en cirkulationsplats byggts i korsningen mellan Granhammarsvägen, Konstvägen och Symmetrivägen och belysningen har förbättrats på övergångsstället vid Kungsängens infartsparkering.

Korsningen mellan Granhammarsvägen, Konstvägen och Symmetrivägen

En cirkulationsplats har anlagts för att sänka hastigheterna och öka trafiksäkerheten i korsningen mellan Granhammarsvägen, Konstvägen och Symmetrivägen i norra Brunna. I samband med detta har de närliggande busshållplatserna vid Tornålsvägen tillgänglighetsanpassats och försetts med nya gång- och cykelanslutningar. Kommunen beviljades statlig medfinansiering för detta projekt.

Enköpingsvägen vid Upplands-Bro Ryttarförening

Upplands-Bro Ryttarförening är beläget vid Enköpingsvägen, mellan Bro och Kungsängen. Här har Enköpingsvägen tidigare varit mycket bred, vilket inbjuder till höga hastigheter. För att dämpa hastigheterna och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, som ofta är barn i skolåldern som besöker ridskolan, har övergångsstället byggts om och vägen smalnats av med refuger. I samband med detta har busshållplatsen på södra sidan av Enköpingsvägen byggts om och tillgänglighetsanpassats. Korsningen mellan Enköpingsvägen och Ängsuddsvägen samt busshållplatsen på norra sidan återstår att byggas om.

Gång- och cykelbana från Norrbodarondellen till Rönnbärsvägen

En ny gång- och cykelbana anlades utmed den nya delen av Västra Rydsvägen i samband med att Kungsängens nya idrottsplats byggdes, däremot saknades en anslutning till gång- och cykelvägen som går längs med Granhammarsvägen. Därför har en ny gång- och cykelbana byggts längs med Körbärsvägen och kopplats samman med befintliga gång- och cykelvägar med övergångsställen. I samband med detta har övergångsstället där gång- och cykelvägen från Brunna och Gröna dalen knyts samman med IP-området utretts vad gäller trafiksäkerhet.

Belysning på övergångsställe vid Kungsängens infartsparkering

Övergångsstället över Enköpingsvägen vid Kungsängens infartsparkering trafikeras av många gång- och cykeltrafikanter, inte minst av pendeltågsresenärer och centrumbesökare. Dessutom är motortrafikflödena höga på Enköpingsvägen. För att höja trafiksäkerheten och markera övergångsstället ytterligare har skymmande vegetation avlägsnats i närområdet och ny belysning har installerats.

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Hjortronvägen

Hjortronvägen går genom bostadsområdet Tibble, där det finns flera äldreboenden, bibliotek och annan service. Busshållplatserna vid Tibble torg är, näst efter bussterminalerna vid pendeltågsstationerna, de största busshållplatserna i kommunen, mätt efter antal resande. Under 2013 tillgänglighetsanpassades busshållplatserna i båda riktningarna och kommunen sökte och beviljades statlig medfinansiering för detta projekt.

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Granhammarsvägen

Granhammarsvägen är en av kommunens huvudgator och binder samman bostadsområdet Brunna med Tibble och Kungsängen. Längs med Granhammarsvägen finns flera busshållplatser. Under 2013 tillgänglighetsanpassades den ena busshållplatsen vid Marknadsstigen samt båda busshållplatserna vid Musikvägen. Kommunen ansökte och beviljades statlig medfinansiering för detta projekt.

Nya sittplatser vid gång- och cykelväg till Bro kyrka

För att öka tillgängligheten på den nya gång- och cykelvägen längs med Assurs väg har två nya sittplatser placerats ut, en vid Assurs sten och en närmare korsningen med Ginnlögs väg.

Nya sittplatser i Kockbacka och Österhagen

Österhagen och Kockbacka är nya bostadsområden öster om Bro centrum. I områdena finns nya gång- och cykelvägar, men sittplatser saknas. Därför har fem nya sittplatser anlagts, tre i Kockbacka och två i Österhagen.

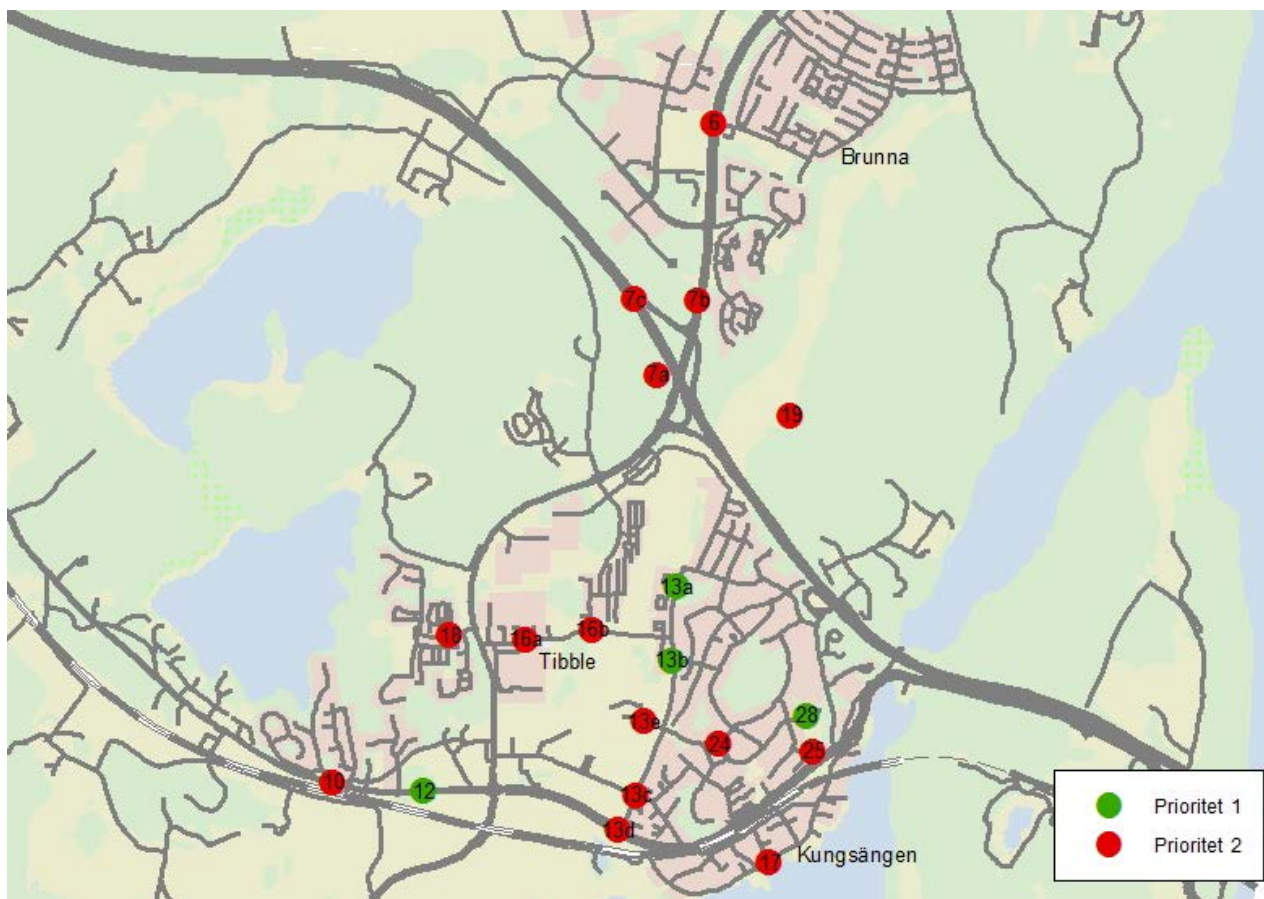
Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2014

I detta program presenteras de trafik- och tillgänglighetsåtgärder som har prioritet 1 eller 2. Prioritet 1 innebär att kommunen planerar att arbeta med projektet i utrednings-, projekterings- eller utförandeskedet under 2014. Projekt med prioritet 2 ligger vilande under 2014. De siffror som står i parentes efter rubriken till varje projekt anger den prioritet som projektet har i årets program, medan numreringen av projekten är kopplade till åtgärdslistan, som presenteras i bilaga 1 samt till kartorna på sidan 10 och 11. Texten **NY!** innebär att åtgärden är ny och har inte funnits med i tidigare års program för trafiksäkerhet och tillgänglighet.

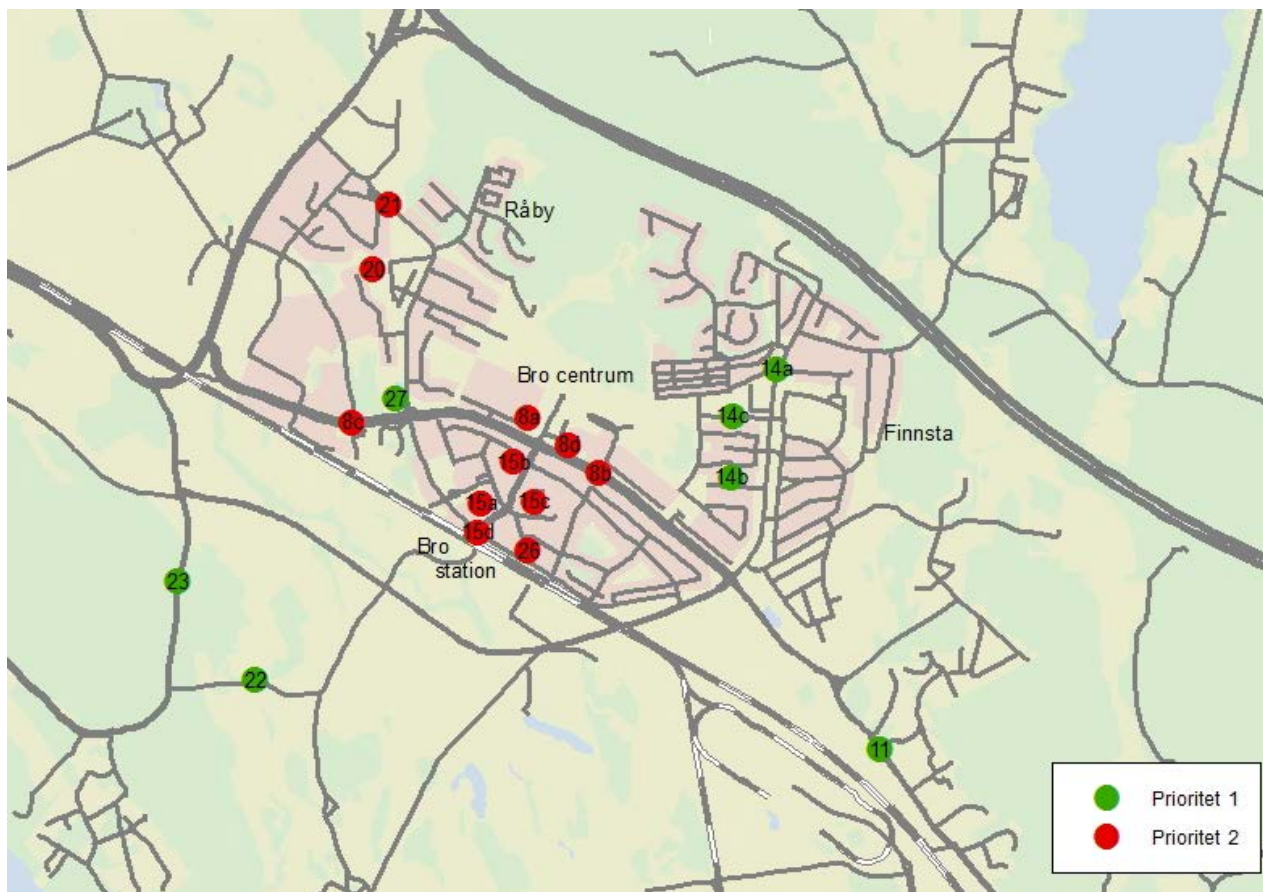
I bilaga 2 presenteras åtgärder med prioritet 3. Detta är projekt som inte är kostnadsberäknade eller tidssatta, men som kan bli aktuella i framtiden.

Åtgärderna i detta program redovisas i följande huvudgrupper:

- Övergripande trafik- och tillgänglighetsprojekt
- Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Granhammarsvägen
- Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Enköpingsvägen
- Trafik- och tillgänglighetsprojekt på övriga vägar



Trafik- och tillgänglighetsprojekt i Kungsängen, Tibble och Brunna



Trafik- och tillgänglighetsprojekt i Bro

Övergripande projekt

Kommunen har ett stort pågående projekt med att se över hastigheterna på hela det kommunala vägnätet. Andra kommunövergripande trafik- och tillgänglighetsåtgärder är exempelvis att se över och underhålla sittplatser, bommar och övergångsställen, vilket kommunen arbetar med kontinuerligt.

1. Genomförande av hastighetsrevision (1)

Det äldre systemet med hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 km/h kom redan år 1971. Sedan dess har mycket hänt, både vad gäller vägutformning, miljömedvetenhet och trafiksäkerhet. Nya vägtyper och ny kunskap om människans förmåga att tåla krockvård har tillkommit. Baserat på denna kunskap har hastighetsgränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h tagits fram. Det långsiktiga målet är att skapa ett jämnt 20-system, det vill säga med hastigheterna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h, kompletterat med hastighetsgränsen 30 km/h. Övriga ojämna hastighetsgränser planeras med andra ord att fasas ut.

För att underlätta kommunernas arbete med att skapa ett hastighetssystem enligt de transportpolitiska målen har Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting tagit fram skriften *Rätt fart i staden*. Enligt riktlinjerna ska de nya hastigheterna följa en tydlig struktur med i första hand 30 km/h vid skolor och i bostadskvarter, 40 km/h på lokalgator genom tätorter samt i industriområden samt 60 km/h på huvudgator med färre korsningspunkter. Detta ökar trafiksäkerheten och acceptansen för de nya hastigheterna.

Upplands-Bro kommun har låtit konsultföretaget Trivector ta fram hastighetsplanen *Rätt fart i Upplands-Bro* som följer riktlinjerna i denna skrift. Hastighetsplanen utgör nu ett underlag för en hastighetsrevision i Upplands-Bro kommun. I ett första steg har gränsen för tätbebyggt område samt bashastigheten för tätbebyggt område setts över och ska enligt Samhällsbyggnadsutskottets beslut nu ut på en andra remissrunda hos bland annat Trafikverket och Polisen för att inhämta ytterligare synpunkter innan ärendet tas upp till beslut i utskottet på nytt.

2. Besiktning och underhåll av sittplatser (1)

De senaste åren har omkring 90 nya sittplatser anlagts längs med gång- och cykelvägarna i Upplands-Bro kommun. Tyvärr utsätts kommunens sittplatser ofta för skadegörelse och klotter. Därför behöver sittplatserna ses över och underhållas eller bytas ut vid behov. Tillväxtkontoret och Socialkontoret har ett samarbete gällande detta. Att byta ut en sittplats kostar 10 000- 20 000 kronor, beroende på vilka markarbeten som behöver utföras.

3. Markering och borttagning av hinder (1)

Hinder är föremål som försämrar framkomligheten och utgör en säkerhetsrisk, inte minst för personer med synskador eller rörelsehinder. Utstickande vegetation, bommar och fållor samt uteserveringar som inte är avgränsade är exempel på vanliga hinder. För att synskadade ska upptäcka hinder är det viktigt att de markeras med kontrasterande färg och har en sarg eller kant nertill.

För att förbättra tillgängligheten arbetar kommunen kontinuerligt med att ta bort eller markera hinder. Arbetet kan bland annat innebära att bommar målas i en färg som kontrasterar mot omgivningen och därför är lättare att se. Andra åtgärder kan vara att laga beläggningsskador, ta bort höga kantstenar samt att röja bort vegetation som sticker ut över gång- och cykelvägar.

4. Besiktning och underhåll av bommar (1)

På vissa platser är bommar nödvändiga av trafiksäkerhetsskäl och för att stänga ute motordriven trafik från gång- och cykelvägar. Bommarna ses över regelbundet och repareras eller byts ut vid behov. Detta är något som kommunen arbetar med kontinuerligt.

5. Målning av övergångsställen (1)

För att förstärka synintrycket behöver övergångsställen målas om regelbundet. Detta är något som kommunen arbetar med kontinuerligt och ett antal övergångsställen målas om varje år.

Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Granhammarsvägen

Granhammarsvägen är en högt trafikerad huvudled som utgör en av entrévägarna till Kungsängen från E18 och är den enda infarten till bostadsområdet Brunna. På sträckan söder om E18 har hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar genomförts och en gång- och cykelväg har byggts längs med vägen. På sträckan norr om E18 har Granhammarsvägen kvar sin ursprungliga bredd på 12- 13 meter, vilket inbjuder till höga hastigheter.

6. Korsningen mellan Granhammarsvägen och Artistvägen (2)

Hastigheterna är höga genom korsningen mellan Granhammarsvägen och Artistvägen. För att dämpa hastigheterna och höja trafiksäkerheten utreds möjligheterna att anlägga refuger och ett vänstersvängsfält. På Artistvägen planeras också en gång- och cykelbana längs med den södra sidan av vägen samt tillgänglighetsanpassning av övergångsställen.

7. Trafiksäkerhet kring Brunna trafikplats (2)

I samband med planläggningen av verksamhetsområdena som planeras i Norrboda och Brunna ses trafiksäkerheten över kring Brunna trafikplats. Flera trafiksäkerhetshöjande åtgärder planeras. Projekten ingår även i kommunens gång- och cykelplan.

a. Brunna trafikplats (2)

Vid Brunna trafikplats möts trafik till och från Brunna, Tibble, Stockholm och Enköping på Granhammarsvägens bredaste avsnitt. De stora, öppna korsningarna, vägbredden och de dubbla körfälten inbjuder till höga hastigheter. Dessutom saknas belysning på av- och påfarterna till E18.

Korsningen behöver en ny utformning och anpassas för en gång- och cykelväg längs med Granhammarsvägen. Ombyggnationen av trafikplatsen kommer att ske i samarbete med Trafikverket och ingår i planläggningen för verksamhetsområdet i Brunna och Norrboda.

b. Gång- och cykelväg längs med Granhammarsvägen (2)

Gång- och cykelvägen längs med Granhammarsvägen tar i dagsläget slut strax norr om Norrbodarondellen. För att förbättra gång- och cykelförbindelserna mellan Brunna och Tibble föreslås en förlängning av gång- och cykelvägen förbi Brunna trafikplats och vidare mot Livgardet. Projektet kommer att ske i samarbete med Trafikverket och i samband med exploateringen av Norrboda-Brunna handels- och verksamhetsområde.

c. Gång- och cykelväg under E18 (2)

Mellan Brunna industriområde och bostadsområdet Norrboda finns idag en grusväg som går genom en gångtunnel under E18. Denna grusväg föreslås rustas upp, beläggas med asfalt och förses med belysning. Projektet kommer att genomföras i samband med exploateringen av Norrboda-Brunna handels- och verksamhetsområde.

Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med Enköpingsvägen

Enköpingsvägen förbinder Kungsängen med Bro och fortsätter genom Järfälla kommun i öster och Håbo kommun i väster. På vissa sträckor har hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar genomförts och en gång- och cykelväg har byggts längs med delar av vägen. På andra sträckor har vägen kvar karaktären av en landsväg, vilket inbjuder till höga hastigheter. Målet är att få ner hastigheterna inom tätbebyggt område, vilket både ökar trafiksäkerheten och minskar bullernivåerna.

8. Regional gång- och cykelväg genom Bro tätort samt översyn av gaturummet på Enköpingsvägen (2)

Gång- och cykelvägen som går längs med Enköpingsvägen från Järfälla kommun i öster och genom Kungsängen, tar idag slut i Bro tätort. Stråket utgör en viktig del i den av Trafikverket utpekade regionala gång- och cykelförbindelsen mellan Kungsängen, Bro och Bålsta.

Enköpingsvägen är på denna sträcka bred, vilket inbjuder till högre hastigheter än de föreskrivna 50 km/h. Därför planeras en översyn av gaturummet och samtliga korsningar på sträckan i samband med anläggandet av gång- och cykelvägen.

Det finns planer på att samordna projektet med E:ONs utbyggnad av fjärrvärmeledningar om det blir aktuellt med ett nytt kraftvärmeverk vid Högbytorp. Projektet ingår även i kommunens gång- och cykelplan.

a. Korsningen mellan Enköpingsvägen och Köpmanvägen (2)

I nära anslutning till Brorondellen, där Enköpingsvägen och Köpmanvägen korsas, finns flera in- och utfarter som behöver en ny utformning för att bli mer trafiksäkra. Detta projekt ingår i översynen av gaturummet på Enköpingsvägen.

b. Korsningen mellan Enköpingsvägen och Blomstervägen (2)

Blomstervägen, som fungerar som infart till en del av bostadsområdet Finnsta, ansluter till Enköpingsvägen i en bred trevägskorsning. På detta avsnitt av Enköpingsvägen är den föreskrivna hastigheten 50 km/h, men de verkliga hastigheterna är ofta högre. För att dämpa hastigheterna och höja trafiksäkerheten föreslås en förlängning av mittrefugen och en avsmalning av körfälten. Detta projekt ingår i översynen av gaturummet på Enköpingsvägen.

c. Korsningen mellan Skällstavägen och Enköpingsvägen (2)

Skällstavägen är en bred industrigata och utgör en av infarterna till Skällsta industriområde. Korsningen med Enköpingsvägen är stor och öppen, vilket inbjuder till höga hastigheter. Korsningen behöver en ny utformning för att bli mer trafiksäker. Detta projekt ingår i översynen av gaturummet på Enköpingsvägen.

d. Övergångsställen vid korsningen mellan Enköpingsvägen, Köpmanvägen och Norrgrindsvägen (2)

Övergångsställena kring Brorondellen behöver tillgänglighetsanpassas. Detta projekt ingår i översynen av gaturummet på Enköpingsvägen.

9. Enköpingsvägen vid Upplands-Bro Ryttarförening (1) NY!

Övergångsstället över Enköpingsvägen vid Upplands-Bro Ryttarförening har under 2013 byggts om och vägen har smalnats av med refuger för att öka trafiksäkerheten och dämpa hastigheterna. I samband med detta har busshållplatsen på södra sidan av vägen tillgänglighetsanpassats.

I ett andra steg planerar kommunen att bygga om även busshållplatsen på norra sidan av vägen samt se över korsningen mellan Enköpingsvägen och Ängsuddsvägen.

10. Belysning av gång- och cykelvägen utmed Enköpingsvägen mitt för Höganäsvägen (2)

Gång- och cykelvägen utmed Enköpingsvägen behöver förses med belysning mitt för Höganäsvägen.

11. Nya busshållplatser på Enköpingsvägen vid Österhagen (1)

Avståndet till närmaste busshållplats är långt från Österhagen, som är ett nytt bostadsområde öster om Bro centrum. För att öka möjligheterna att åka kollektivt föreslås två nya busshållplatser vid Enköpingsvägen, strax söder om Österhagen. Kommunen äger inte den anslutande Skogsbackavägen, vilket innebär att ägandeförhållandena behöver utredas i ett första skede. Gång- och cykelanslutningar samt övergångsställen planeras att ses över i samband med detta.

12. Enköpingsvägen förbi Sylta och Sandgrind (1) NY!

Enköpingsvägen är på denna sträcka bred, vilket inbjuder till högre hastigheter än de föreskrivna 50 km/h. Därför behöver gaturummet samt utformningen av övergångsställena ses över.

Trafik- och tillgänglighetsprojekt längs med övriga vägar

Utöver Granhammarsvägen och Enköpingsvägen finns behov av trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder på flera av Upplands-Bro kommuns övriga vägar. Längs med lokalgatorna Bygdegårdsvägen, Lejondalsvägen och Köpmanvägen planeras större utredningar för att få ett helhetsgrepp över trafiksäkerhets- och tillgänglighetsfrågorna.

13. Utredning av Bygdegårdsvägen och Västra Rydsvägen (1)

Bygdegårdsvägen är en lokalgata som fungerar som infart till Kungsängens idrottsplats och Kasko industriområde. Sträckan mellan Enköpingsvägen och Hjortronvägen trafikeras av SL-bussar. En utredning pågår för hela sträckan avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet samt gång- och cykeltrafik och ett förslag till ny utformning av vägen har tagits fram. Ombyggnationen av den södra delen av Bygdegårdsvägen kommer att samordnas med utbyggnaden av det planerade bostadsområdet Korsängen.

a. Gång- och cykelväg längs med Bygdegårdsvägen och Västra Rydsvägen (1)

Idag saknas cykelbana längs med Bygdegårdsvägen, men däremot finns en gångbana på delar av sträckan. En ny utformning av Bygdegårdsvägen planeras för att en ny gång- och cykelväg ska få plats på västra sidan av vägen. Projektet ingår i kommunens gång- och cykelplan.

b. Korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Tvärvägen (1)

För att öka trafiksäkerheten vid korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Tvärvägen planeras mittrefuger och förbättrad belysning vid övergångsstället.

c. Korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Skolvägen (2)

Övergångsstället vid korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Skolvägen har byggts om och körbanan har smalnats av för att dämpa hastigheterna. Ytterligare åtgärder krävs emellertid för att öka trafiksäkerheten och dessa kommer att samordnas med utbyggnaden av Korsängen.

d. Korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Enköpingsvägen (2)

Korsningen mellan Bygdegårdsvägen och Enköpingsvägen är idag signalreglerad, men det finns planer på att ersätta signalregleringen med en cirkulationsplats. Gång- och cykelbanan som går längs med Enköpingsvägen med överfart över anslutningen till Bygdegårdsvägen har idag en bristfällig utformning genom korsningen och förbi den närliggande busshållplatsen. För att öka trafiksäkerheten planeras därför en översyn av geometrin. Projektet kommer att samordnas med utbyggnaden av Korsängen.

e. Övergångsställe vid Kungsängens kyrka (2)

Övergångsstället över Kyrkvägen vid Kungsängens kyrka är i behov av tillgänglighetsanpassning. Projektet kommer att samordnas med utbyggnaden av Korsängen.

14. Utredning av Lejondalsvägen (1)

Lejondalsvägen är en lokalgata som fungerar som infart till flera bostadsområden i östra Bro samt till Lejondals naturreservat. Trafiksäkerhetshöjande och hastighetsdämpande åtgärder har genomförts i form av avsmalningar och timlashållplatser, men en helhetssyn behövs bland annat för att komplettera med gång- och cykelanslutningar på punkter där det saknas. Dessutom pågår en utredning för framkomlighet för räddningstjänst.

a. Övergångsställe samt gångbana på Lejondalsvägen och Finnstabergsvägen (1)

Busshållplatserna vid Rosenlundsvägen byggdes om och tillgänglighetsanpassades i samband med färdigställandet av Bo Klok-området i Finnsta. Busshållplatserna behöver emellertid kompletteras med gång- och cykelanslutningar norrut mot Finnstabergsvägen. I samband med detta planeras tillgänglighetsanpassning av ett övergångsställe beläget strax söder om busshållplatserna.

b. Gång- och cykelväg mellan Lejondalsvägen och Björklyckestigen (1)

För att förbättra gång- och cykelförbindelserna mellan Finnstaområdet och Bro centrum föreslås en ny gång- och cykelväg Lejondalsvägen och Björklyckestigen. Projektet ingår även i kommunens gång- och cykelplan.

c. Asfaltering av gångväg mellan Lejondalsvägen och Björklyckestigen (1)

För att öka tillgängligheten på den idag grusade gång- och cykelvägen som går förbi koloniområdet vid Lejondalsvägen, föreslås att den beläggs med asfalt. I samband med detta ses också behovet av eventuell gatubelysning över.

15. Utredning av Köpmanvägen (2)

Köpmanvägen utgör tillsammans med Norrgrindsvägen huvudstråket mellan Bro centrum och Bro pendeltågsstation. I området finns äldreboenden, skolor och service. Längs med Köpmanvägen finns en gångbana och flera övergångsställen. Utredning pågår för hela sträckan vad gäller tillgänglighet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik. Projektet ingår även i kommunens gång- och cykelplan.

a. Övergångsställe på Köpmanvägen mellan Prästvägen och Stationsvägen (2)

Tillgänglighetsanpassning av övergångsstället.

b. Övergångsställe vid korsningen mellan Köpmanvägen och Lantmätarvägen (2)

Tillgänglighetsanpassning av övergångsstället.

c. Övergångsställe vid korsningen mellan Köpmanvägen och Prästvägen (2)

Tillgänglighetsanpassning av övergångsstället.

d. Övergångsställen vid korsningen mellan Köpmanvägen och Stationsvägen (2)

Tillgänglighetsanpassning av övergångsstället.

16. Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder längs med Hjortronvägen (2)

Hjortronvägen går genom bostadsområdet Tibble, där det finns flera äldreboenden, bibliotek och annan service. Busshållplatserna vid Tibble torg tillgänglighetsanpassades under 2013, men ytterligare åtgärder planeras.

a. Gång- och cykelväg längs med Hjortronvägen (2)

För att förbättra möjligheterna att gå och cykla mellan Tibblehöjden och Tibble torg föreslås en ny gång- och cykelbana längs med Hjortronvägen på sträckan mellan Granhammarsvägen och Tibble torg.

b. Övergångsställen längs med Hjortronvägen (2)

Längs med Hjortronvägen finns flera övergångsställen som är i behov av tillgänglighetsanpassning.

17. Gång- och cykelbana längs med Strandvägen (2)

För att öka trafiksäkerheten utmed Strandvägen föreslås en ny gång- och cykelväg på sträckan från Kungsängens båtklubb till dagvattendammen på Strandvägen. I projektet ingår även en ny gång- och cykelförbindelse från korsningen mellan Strandvägen och Prästhagsvägen till Kungsängens pumpstation samt trappvägar ned från Bergstigen och Furustigen. Projektering pågår för detta projekt.

18. Gång- och cykelbana längs med Mineralvägen (2)

För att förbättra möjligheterna att gå och cykla mellan Tibblehöjden och Tibble torg föreslås en ny gång- och cykelbana längs med Mineralvägen på sträckan mellan Lillsjöskolan och Granhammarsvägen.

19. Belysning på gång- och cykelväg genom Gröna dalen (2)

Gång- och cykelvägen genom Gröna dalen utgör en del av förbindelsen mellan Brunna och Kungsängens centrum. Vägen används mycket dagtid, men eftersom belysning saknas på delar av sträckan är den mörk kvällstid. För att göra gång- och cykelvägen tryggare under dygnets mörka timmar föreslås belysning längs med hela gång- och cykelvägen.

20. Gång- och cykelväg mellan Beckasinvägen och Brushanevägen (2)

För att knyta samman de nya bostadsområdena i de västra delarna av Bro föreslås en gång- och cykelväg mellan Beckasinvägen och Brushanevägen.

21. Gång- och cykelväg längs med Råbyvägen (2)

För att förbättra möjligheterna att gå och cykla mellan Bro centrum och norra delarna av Skällsta industriområde behöver den befintliga gång- och cykelvägen längs med Råbyvägen knytas samman med en befintlig anslutning upp mot Klövtorpsvägen. Klövtorpsvägen är från korsningen med Råbyvägen fram till Willys privat och eftersom kommunens åtagande är på kommunal mark är inga åtgärder planerade på denna vägsträcka. En diskussion med fastighetsägaren om dennes eventuella åtaganden på dennes mark kommer att göras i samband med detta projekt.

22. Gång- och cykelväg mellan Bro kyrka och Jurstabergsvägen (1)

Idag finns en gång- och cykelbana längs med Assurs väg på sträckan mellan Ginnlögs väg och Bro kyrka. Planen är att förlänga detta stråk vidare mot utvecklingsområdena söder om Bro tätort. Idag gäller genomfartsförbud för motordriven trafik, i undantag för moped klass II och buss i linjetrafik, på sträckan mellan Ginnlögs väg och Jurstabergsvägen. Ett förslag är att förbättra belysningen utmed sträckan mellan Bro kyrka och Jurstabergsvägen för att öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

23. Belysning av gång- och cykelväg mellan Gamla Landsvägen och Tallrisvägen (2)

Gång- och cykelvägen som går förbi Bergaskolan, från Gamla Landsvägen till Tallrisvägen är väldigt mörk. Här föreslås därför ny gatubelysning.

24. Belysning på delar av Tunavägen (2)

Tunavägen är väldigt mörk på sträckan mellan Stationsvägen och Bagarvägen. Här föreslås därför ny gatubelysning.

25. Belysning av gång- och cykelväg runt Råbydammen (1)

På gång- och cykelvägen runt Råbydammen saknas idag belysning. Här föreslås därför ny gatubelysning.

26. Parkering vid Bergaskolan (1) NY!

Parkeringsplatsen vid Bergaskolan behöver ses över för att öka trafiksäkerheten. Mindre åtgärder, såsom målning av övergångsställen och röjning av skymmande vegetation har genomförts under 2013.

27. Övergångsställe över Ginnlögs väg (1) NY!

Övergångsstället i korsningen mellan Ginnlögs väg och Assurs väg utgör en del av länken mellan Bro kyrka och Rättarboda samt Bro pendeltågsstation. Åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid övergångsstället utreds.

28. Övergångsställe vid Kungsängens IP (1) NY!

Under 2013 byggdes en gång- och cykelanslutning från Granhammarsvägen samt övergångsställen till de nya gång- och cykelvägarna vid Kungsängens idrottsplats. Övergångsstället där gång- och cykelvägen från Brunna och Gröna dalen knyts samman med IP-området återstår emellertid att trafiksäkra. En ny utformning av gång- och cykelvägen, mittrefuger samt förbättrad belysning föreslås för att öka trafiksäkerheten och minska biltrafikens hastigheter.

29. Gång- och cykelväg mellan Håbo-Tibble Kyrkby och Tjustaskolan (1)

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och förbättra möjligheterna att gå och cykla mellan Håbo-Tibble Kyrkby och Tjustaskolan föreslås en ny gång- och cykelbana på sträckan. Projektet kompliceras av att Upplands-Bro kommun varken är väghållare för väg 912, som gång- och cykelvägen planeras att gå längs med eller markägare på sträckan. I ett första skede ska därför projektet förankras hos Trafikverket och markägoförhållandena ska utredas.