



# Åtgärdsförslag för gång- och cykeltrafik

Uppdatering av Kap. 3 Åtgärdsförslag i Gång- och cykelplanen  
enligt beslut Ks § 42 2012-04-18

Beslutad av Tekniska nämnden 2015-xx-xx

Förslag 2015-04-14, reviderat 2015-05-26

## Bakgrund

Den 18 april 2012 beslutade Kommunstyrelsen att anta gång- och cykelplanen, med några tillägg, som ett underlag för kommande gång- och cykelinvesteringar, samt att ge Tillväxtkontoret i uppdrag att vartannat år föreslå en uppdatering av gång- och cykelplanen genom att ta bort genomförda åtgärder och lägga till nya vartefter behov uppstår.

Utöver detta fick Tillväxtkontoret i uppdrag av Kommunstyrelsens dåvarande Samhällsbyggnadsutskott att återkomma med en redovisning av genomförandet av gång- och cykelplanen utifrån aspekten att öka andelen gående och cyklande till pendeltågsstationerna i Bro och Kungsängen.

I år sker den första uppdateringen av åtgärdsförslagen i gång- och cykelplanen. Åtgärdsförslagskapitlet har därför lyfts ut ur planen och uppdaterats. Med anledning av uppdraget från Samhällsbyggnadsutskottet har fokus i uppdateringsarbetet till stor del varit att öka gång- och cykeltrafiken till pendeltågsstationerna. Vidare har ett avsnitt med gång- och cykelarbetet 2012 – 2014 lagts till. Dessutom har arbetet med gång- och cykelplanens genomförande förtydligats, både gällande hur planen förhåller sig till kommunens Trafik- och tillgänglighetsprogram, och vilka möjligheter och svårigheter som finns att genomföra projekten beroende på exempelvis väghållarskap, markägoförhållanden och finansiering.

### Gång- och cykelplanens genomförande

I Upplands-Bro finns idag ett gång- och cykelvägnät som täcker stora delar av de tätbebyggda områdena, men behov av kompletteringar finns. Exempel på nya sträckor som föreslås är en regional gång- och cykelväg mellan Bro och Håbo kommun samt en mellankommunal gång- och cykelväg mellan Bro och Sigtuna kommun. Förutom fysiska åtgärder finns förslag på fortsatt arbete med beteendepåverkande åtgärder, såsom information, tips och råd till gång- och cykeltrafikanter på kommunens hemsida.

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, tidssätts och kostnadsberäknas. Vissa av projekten är inte aktuella i dagsläget, men kommer att bli det när planerade exploateringsområden byggs ut. Flera av projekten planeras att samordnas med olika exploateringsprojekt eller med utbyggnad av VA- eller kraftvärmeledningar.

Vissa gång- och cykelprojekt försvåras av att kommunen inte är väghållare för den väg som gång- och cykelvägen är tänkt att gå längs med. Flera av de föreslagna gång- och cykelvägarna är tänkta att gå längs med statliga vägar. Ett exempel är den regionala gång- och cykelvägen från Bro till Håbo kommun. Den regionala cykelplanen är nu framtagen och nu pågår arbetet att ta fram en avsiktsförklaring, som bland annat kommer att behandla finansiering och prioritering av de olika projekten. Mycket pekar på att Trafikverket kommer att finansiera de sträckor av regionala cykelstråk som går längs med statliga vägar. I den regionala cykelplanen ingår emellertid ett stort antal projekt och troligen kommer sträckor med höga cykeltrafikflöden prioriteras. Med andra ord får sannolikt gång- och cykelvägen mellan Bro och Håbo en låg prioritet. Ett sätt att påskynda utbyggnaden kan vara att kommunen finansierar en del av projektering och utbyggnad. Ett viktigt steg är också att inleda ett samarbete med Håbo kommun.

När det gäller gång- och cykelvägar som planeras att gå längs med statliga vägar men som inte är utpekade i den regionala cykelplanen måste projektet i ett första steg förankras hos Trafikverket.

Möjligheten finns att Trafikverket går in och medfinansierar, men sannolikt får kommunen stå för en stor del av eller hela finansieringen.

Gång- och cykelvägar längs med kommunala vägar finansieras av kommunen. Det finns emellertid möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för upp till 50 procent av kostnaden. Statlig medfinansiering kan exempelvis sökas för projekt som ökar trafiksäkerheten, cykelstråk som bidrar till ett sammanhängande cykelvägnät och för säkra skolvägar. Statlig medfinansiering kommer framöver i första hand att beviljas för regionala cykelprojekt.

Gång- och cykelprojekt kan ytterligare försvåras av att kommunen inte är markägare för sträckan där gång- och cykelvägen planeras. Upplands-Bro kommun äger främst mark inom kommunens tätorter. I vissa fall handlar det om en enskild markägare på hela sträckan och i andra fall om ett stort antal markägare eller en samfällighetsförening. Gång- och cykelvägen mellan Håbo-Tibble Kyrkby och Tjustaskolan är ett exempel på ett projekt där flera markägare kommer att beröras. Det finns då olika sätt att lösa in marken, antingen genom avtalsservitut, vilket innebär ett frivilligt avtal mellan parterna, eller att marken tas i anspråk genom en lantmäteriförrättning, ett så kallat officialservitut. Detta är både mer komplicerat och kostsamt. I vissa fall då det rör sig om en samfällighet saknas helt en styrelse, vilket innebär att kommunen vid ett avtalsservitut måste kontakta varje enskild markägare för ett godkännande.

Några åtgärder har tagits bort från gång- och cykelplanen. Ett exempel är gång- och cykelvägen från Österhagen till Hällkana via framtida Kockbacka trafikplats. Anledningen är att det inte kommer att bli någon gång- och cykelväg längs med Kockbackavägen och att det inte kommer att vara någon gång- och cykelbana på bron över E18 vid trafikplatsen.

## Gång- och cykelarbetet 2012 - 2014

### Nya gång- och cykelvägar

En ny gång- och cykelbana har anlagts från Norrbodarondellen till Rönnbärsvägen samt övergångsställen över Rönnbärsvägen och Körsbärsvägen för att knyta samman gång- och cykelvägen längs med Granhammarsvägen med gång- och cykelvägarna kring Kungsängens idrottsplats.

Ett nytt gång- och cykelfält har färdigställts längs med Ängsuddsvägen, vilket gör det möjligt att på ett mer trafiksäkert sätt gå och cykla från gång- och cykelvägen längs med Enköpingsvägen mot Broängarnas naturreservat.

På norra delen av Bygdegårdsvägen pågår utredning och projektering för en ny gång- och cykelväg samt ny utformning av Bygdegårdsvägen. I samband med detta utreds möjligheterna att bygga en gång- och cykelbana vidare längs med Västra Rydsvägen. Korsningen Bygdegårdsvägen/Kyrkvägen har höjts upp och övergångsställena kring korsningen har tillgänglighetsanpassats. Eventuella ytterligare åtgärder utreds i samband med projekteringen av Bygdegårdsvägen.

En ny gångförbindelse har anlagts från Brunna industriområde till Lejondals naturreservat, via Kungsängens golfbana.

### Drift och underhåll

Gång- och cykelvägar har fått en högre prioritet vid snöröjning. Primära gång- och cykelvägar har nu prioritet 1, vilket innebär att de snöröjs först, tillsammans med bussgator och infartsparkeringar.

För att hålla efter kvarlämnade cyklar som tar upp platser på cykelparkeringarna vid pendeltågsstationerna genomförs bortrensning av dessa en till två gånger per år.

### Regionala cykelplanen i Stockholms län

För att möjliggöra cykling över kommungränserna och få till ett sammanhängande cykelvägnät krävs ett samarbete mellan kommunerna. Upplands-Bro kommun har medverkat i arbetet med den regionala cykelplanen och nu fortsätter arbetet med att ta fram en avsiktsförklaring. Detta arbete leds i dagsläget av Trafikverket och KSL och syftet är bland annat att ta fram en plan för hur projekten ska prioriteras och finansieras.

### Beteendepåverkande åtgärder

En ny turist- och fritidskarta, som bland annat innehåller gång- och cykelvägar samt turistmål för gång- och cykeltrafik, har tagits fram. Utöver detta har nya Gå och cykla-sidor lagts till under Gata och trafik på kommunens hemsida. Här finns information samt tips och råd för gång- och cykeltrafikanter.

### Säkra skolvägar

Tekniska avdelningen har tidigare haft ett samarbete med skolorna om säkra skolvägar. Detta arbete fick en nystart och under 2014 byggdes Bergaskolans parkering om för att öka trafiksäkerheten. 2015 anläggs en ny cykelparkering, vilket ska uppmuntra barn att gå och cykla till skolan.



# Åtgärdsförslag

## 1. Mellankommunal gång- och cykelförbindelse till Sigtuna kommun

Längs med väg 840 och väg 269 planeras flera nya verksamhetsområden. Detaljplanen för hästsportanläggningen vid Önsta gård väster om Bro samhälle, dit Täby galopp kommer att flytta, har vunnit laga kraft. Norr om hästsportanläggningen pågår arbetet med ett detaljplaneprogram för verksamhets- och logistikområdet Kärrängen och Klöv. På andra sidan E18 planerar E:ON att anlägga en kraftvärme- och biogasanläggning. De nya verksamheterna ökar behovet av säkra gång- och cykelförbindelser. En ny gång- och cykelväg föreslås därför mellan Bro och Sigtuna kommun, längs med vägarna 840, 269 och 263. Det finns stora möjligheter till samordning med andra projekt, dels med de exploateringar som tidigare nämnts och dels med utbyggnad av kraftvärmeledningar samt anläggandet av kommunens framtida VA-ledningar till Håbo-Tibble och Sigtuna kommun. Gång- och cykelvägen finns med i kommunens Översiktsplan 2010.

Projektet kompliceras av att kommunen varken är väghållare för vägarna 840, 269 eller 263 som är statliga vägar och förvaltas av Trafikverket, eller äger marken.

## 2. Regional gång- och cykelförbindelse genom Bro samhälle och mot Håbo kommun

I dagsläget tar det regionala gång- och cykelstråket som går längs med Enköpingsvägen från Järfälla och genom Kungsängen slut i Bro samhälle. Gående och cyklister som ska vidare mot Håbo kommun hänvisas till blandtrafik på Enköpingsvägen. Den föreskrivna hastigheten på Enköpingsvägen är 50 km/h genom Bro samhälle och därefter 70 km/h, vilket innebär att detta inte är trafiksäkert för oskyddade trafikanter. En ny gång- och cykelväg föreslås därför längs med Enköpingsvägen genom Bro och vidare mot Håbo kommun. Gång- och cykelvägen finns med i den regionala cykelplanen för Stockholms län samt i kommunens Översiktsplan 2010.

Gång- och cykelvägen genom Bro samhälle samt en översyn av gaturummet på Enköpingsvägen finns med i kommunens Trafik- och tillgänglighetsprogram 2015.

Projektet kompliceras av att kommunen varken är väghållare för Enköpingsvägen på sträckan mellan Bro samhälle och Håbo kommun eller äger marken men.

## 3. Skällsta industriområde

Detaljplanen för en hästsportanläggning vid Önsta gård, väster om Bro samhälle, har vunnit laga kraft. Dessutom pågår detaljplanering för verksamhets- och logistikområdet Kärrängen och Klöv. I och med att Bro samhälle växer västerut kommer väg 840 att få en ny funktion och utformning. Det kommer att uppstå ett behov av förbättrade gång- och cykelförbindelser genom Skällsta industriområde samt övergångsställen som ansluter till de nya områdena.

Längs med stora delar av Råbyvägen och Ullevivägen finns idag gång- och cykelbanor. Nya gång- och cykelbanor föreslås därför på de sträckor där det idag saknas, nämligen längs med Skällstavägen, på sträckan mellan Ullevivägen och väg 840, samt längs med Klövtorpsvägen, på sträckan mellan Råbyvägen och väg 840. Projekten kommer att samordnas med den nya hästsportanläggningen öster

om Bro samhälle. Kommunen är både väghållare för Klövtorpsvägen och Skällstavägen, samt äger marken närmast vägen.

Dessa sträckor finns även med i Trafik och tillgänglighetsprogram 2015.

#### **4. Fliesbergshuset**

I norra delen av Skällsta industriområde ligger Fliesbergshuset, med livsmedelsbutik och annan handel. Det finns idag en gång- och cykelväg längs med stora delar av Råbyvägen. En förlängning av gång- och cykelvägen längs med Råbyvägen och vidare längs med Klövtorpsvägen mot Fliesbergshuset föreslås därför. Kommunen är väghållare för Klövtorpsvägen, men äger inte den omgivande marken varför projektet måste genomföras i samarbete med fastighetsägaren.

#### **5. Gång- och cykelväg mellan Håbo-Tibble Kyrkby och Tjustaskolan**

Håbo-Tibble kyrkby ligger på landsbygden i den norra delen av kommunen. Många barn som bor i Håbo-Tibble går i Tjustaskolan och trafiksäkra gång- och cykelförbindelser är därför efterfrågat. En ny gång- och cykelbana föreslås därför längs med väg 912, på sträckan mellan Håbo-Tibble kyrkby och Tjusta skolväg. I samband med detta kommer kommunen också titta närmare på möjligheterna att anlägga en gång- och cykelväg vidare mot väg 269 och Killinge busshållplats.

Projektet kompliceras av att kommunen varken är väghållare för väg 912 eller äger marken på sträckan. Projektet finns med i Trafik- och tillgänglighetsprogram 2015 och har där fått prioritet 1. I dagsläget pågår en utredning av markägoförhållandena. Projektet måste dessutom förankras hos Trafikverket, som är väghållare för väg 912.

#### **6. Gång- och cykelväg till nya områden söder om Bro samhälle**

Söder om Bro samhälle planeras flera nya områden med bostäder, skolor, förskolor och annan service. Närmast Bro pendeltågsstation planeras Trädgårdsstaden, som ska inrymma cirka 1000 bostäder. Väster om Trädgårdsstaden, vid Jursta, pågår utbyggnad av omkring 130 bostäder. Söder om Trädgårdsstaden planeras området Tegelhagen med cirka 2000 nya bostäder. Dessutom pågår detaljplanearbete för att möjliggöra ytterligare bostäder på Ådöhalvön. Idag finns en gång- och cykelbana på delar av sträckan mellan Bro pendeltågsstation och Rättarboda, längs med Assurs väg samt Jurstabergsvägen. Utredning pågår för sträckan mellan Bro kyrka och Jurstabergsvägen. Detta finns med som en åtgärd med prioritet i Trafik- och tillgänglighetsprogram 2015.

De nya bostadsområdena kommer att öka behovet av en gång- och cykelväg vidare från Rättarboda mot Ådö skog samt Smidö. Dessutom föreslås en gång- och cykelbana längs med Jurstabergsvägen när behov av detta uppkommer. Utbyggnaden av gång- och cykelvägar planeras att samordnas med de tidigare nämnda exploateringsprojekten.

Upplands-Bro äger idag en del mark vid Kvista och Ådö skog, men är inte väghållare för Rösaringvägen eller Ådövägen.

## 7. Norrboda – Brunna verksamhetsområde

I Norrboda och Brunna pågår arbete med flera detaljplaner för att möjliggöra en utökning av Norrboda samt Brunna verksamhetsområde. På södra sidan av E18 planeras för handel samt viss bostadsbebyggelse. På norra sidan av E18 planeras ett verksamhets- och logistikområde.

Idag finns gång- och cykelbanor på vissa sträckor i Brunna verksamhetsområde. Utbyggnaden av området medför att trafiksituationen kommer att förändras. Bland annat kommer Mätarvägen att förlängas och anslutas till Granhammarsvägen. Nya gång- och cykelbanor planeras längs med de större vägarna i de nya delarna av verksamhetsområdet. Det kommer även att anläggas en cykelparkering i anslutning mot Lejongdals naturreservat, så att det blir möjligt att fortsätta till fots in i naturreservatet.

I utökningen av verksamhetsområdet ingår också en ny väg med tillhörande gång- och cykelbana mellan Norrboda och Brunna verksamhetsområde, genom vägportarna under E18.

## 8. Granhammarsvägen och Brunna trafikplats

I dagsläget tar gång- och cykelvägen som går längs med Granhammarsvägen från Tibblegårdsrondellen och förbi Norrboda slut vid Brunna trafikplats. Stora, öppna korsningar inbjuder till höga hastigheter. I samband med exploateringsprojektet Brunna – Norrboda handelsområde planeras därför trafikplatsen att ses över. Gång- och cykelvägen längs med Granhammarsvägen kommer att passera påfarten till E18 i en tunnel för att sedan ansluta till befintliga gång- och cykelbanor vidare mot norra Brunna och Svea Livgarde samt planerade gång- och cykelbanor i de nya delarna av Brunna verksamhetsområde.

## 9. Gång- och cykelväg längs med Bygdegårdsvägen och Västra Rydsvägen

Bygdegårdsvägen och Västra Rydsvägen fungerar som en infart till Kasko industriområde och Kungsängens idrottsplats. På den södra delen av Bygdegårdsvägen finns idag en gångbana och längs med den norra delen av Västra Rydsvägen, förbi Kungsängens idrottsplats, finns en gång- och cykelbana.

Vid Bygdegårdsvägen ligger exploateringsområdet Korsängen, där det pågår detaljplanearbete för att möjliggöra nya bostäder samt service. I samband med detta projekt kommer Bygdegårdsvägens utformning att ses över på den södra delen av vägen och en ny gång- och cykelbana anläggs på samma sträcka.

På norra delen av Bygdegårdsvägen pågår utredning och projektering för en ny utformning av Bygdegårdsvägen samt en ny gång- och cykelbana. Detta ingår som ett projekt med prioritet 1 i Trafik- och tillgänglighetsprogram 2015. I samband med detta utreds också möjligheterna att anlägga en förlängning av gång- och cykelbanan längs med södra delen av Västra Rydsvägen. Här är emellertid utrymmet begränsat och kommunen äger inte marken vid sidan av vägen. Dessutom finns ett flertal in- och utfarter på båda sidor av vägen, vilket gör det svårt att åstadkomma en trafiksäker gång- och cykelbana. Vidare finns i dagsläget redan en alternativ friliggande gång- och cykelbana förbi Kungsängens idrottsplats. Ett alternativ är därför att förbättra vägvisningen för att styra gående och cyklister att använda den friliggande gång- och cykelvägen.

## 10. Lejondalsvägen

Längs med Lejondalsvägen pågår utbyggnad av villor och radhus i de nya bostadsområdena Kockbacka och Rosenängarna. I samband med exploateringen har nya gång- och cykelvägar byggts ut i de nya områdena. Den nya bebyggelsen ökar också behoven på gång- och cykelförbindelser vidare mot Bro centrum samt kraven på trafiksäkra övergångsställen över Lejondalsvägen.

En översyn av Lejondalsvägen, med bland annat tillgänglighetsanpassning av övergångsställen, ombyggnation av en busshållplats samt tillhörande gånganslutningar samt utredning av en ny gång och cykelväg mellan Lejondalsvägen och Björklyckestigen, strax norr om Fjärilsstigen, ingår i Trafik- och tillgänglighetsprogram 2015. Asfaltering av denna har utförts och belysning kommer näst.

## 11. Gång- och cykelstråk för motion och rekreation

I Upplands-Bro finns flera naturreservat och friluftsområden som kan vara intressanta mål för rekreations- och motionscykling samt vandringar och promenader. Några exempel är Lejondals naturreservat, Naturreservatet Frölunda, Stäketskogens naturreservat, Lillsjöns friluftsområde och Broängarnas naturreservat.

Till Stäketskogen är det idag möjligt att gå och cykla på gång- och cykelbanan som går längs med Enköpingsvägen. Till Broängarnas naturreservat finns ett nyanlagt gång- och cykelfält längs med Ängsuddsvägen. Till Lillsjöns friluftsområde finns friliggande gång- och cykelbanor från Bro, Kungsängen, Brunna och Tibble. Sista biten kan man gå och cykla på grusbelagda motionsspår. Till Lejondals naturreservat finns en ny grusbelagd gångväg från Brunna via Kungsängens golfbana. Dessutom finns det på delar av sträckan en gång- och cykelbana längs med Lejondalsvägen och Hällkanavägen. Utöver detta kan man vandra till flera av naturreservaten på Upplands-Broleden.

Möjligheterna att anlägga en gång- och cykelbana till Lejondals naturreservat på de sträckor där detta saknas föreslås utredas. Kommunen är väghållare för Lejondalsvägen och Hällkanavägen samt äger omgivande mark på delar av sträckan. Vidare föreslås en utredning av möjligheterna att anlägga en gång- och cykelbana till Naturreservatet Frölunda. Här är Upplands-Bro väghållare för Lennartsnäsvägen och Frölundavägen, men vägområdet är smalt och kommunen äger inte den omgivande marken vilket gör markfrågan komplicerad. En annan svårighet är att få till en trafiksäker gång- och cykelbana genom tunneln under järnvägen, som endast är 6,5 meter bred.

I naturreservat råder ofta förbud mot att gräva i marken. Detta innebär att det på sträckan som går genom naturreservatet kan krävas dispens från reservatsföreskrifterna. En gång- och cykelväg inom ett naturreservat ska vida gärna anpassas till naturen, istället för tvärtom. Ett gott exempel är den nya gångvägen till Lejondals naturreservat via Kungsängens golfbana. Den gångvägen är grusbelagd och slingrar sig fram mellan träden, för att åstadkomma minsta möjliga påverkan på naturen.

## 12. Cykelparkering

I dagsläget finns cykelparkering vid de flesta större målpunkterna i Upplands-Bro. I nya områden planeras cykelparkering i samband med detaljplanearbete och projektering. Exempelvis planeras cykelparkeringar i nordvästra delen av Brunna verksamhetsområde, för att göra det möjligt att parkera cykeln och fortsätta till fots vidare in i Lejondals naturreservat.

Vid båda pendeltågsstationerna samt vid flera större busshållplatser finns idag cykelparkering. För att ytterligare underlätta kombinerade resor med cykel och buss föreslås större busshållplatser, särskilt i



områden som Aspvik, Sylta, Granhammar och Råby, där avståndet till närmsta busshållplats kan vara långt, att utredas. Vidare föreslås möjligheterna att anlägga cykelparkeringar vid naturreservaten, som Stäketskogen och Frölunda, att utredas.

### **13. Cykelpumpar**

I samband med Kulturhusbygget i Kungsängen kommer torget att få en ny utformning. Bland annat planeras cykelparkeringarna att göras om och förses med en cykelpump. En cykelpump föreslås även köpas in till cykelparkeringen vid Bro station.

### **14. Vägvisning**

Inom centrumområdena och delar av tätorterna finns idag vägvisning för gång- och cykeltrafik. För att få en sammanhållen vägvisning över hela gång- och cykelvägnätet föreslås att en vägvisningsplan tas fram. Trafikverkets modell med vägvisare och avståndstavlor föreslås användas. I Sverige bygger vägvisning för motordriven trafik på den så kallade fjärrortsprincipen, vilket innebär att vägvisningen längs en väg sker till vägens slutpunkt, fjärrorten. Längs vägen visas sedan den närmaste närorten samt större knutpunkter. I arbetet med den regionala cykelplanen för Stockholms län, som Upplands-Bro medverkar i, utreder man denna princip även för vägvisningen på det regionala cykelnätet. Detta är också en lämplig vägvisningsmetod på det lokala gång- och cykelvägnätet i Upplands-Bro.

### **15. Beteendepåverkande åtgärder**

Upplands-Bro kommun har arbetat en hel del med beteendepåverkande åtgärder för gång- och cykeltrafik. Under många år pågick ett projekt med Säkra skolvägar. Inom ramen för det projektet skedde ett samarbete med kommunens skolor, man startade vandrande skolbussar och gjorde fysiska förändringar i trafikmiljön kring skolor. Detta arbete återupptogs och under 2014 fick bland annat Bergaskolans parkering en ny utformning för att öka trafiksäkerheten. Åtgärder kommer också att göras 2015 för att uppmuntra barn att gå och cykla till skolan, exempelvis genom att en ny cykelparkering anläggs vid skolan.

Ett försök med en cykelpool har genomförts för anställda i kommunhuset. Projektet startade 2011 och pågick under några år, men fick sedan läggas ner i och med Kulturhusbygget. I samband med avsiktsförklaringen till den regionala cykelplanen utreds olika upplägg för hyrcykelsystem som skulle kunna vara gemensamt för hela regionen. Förslaget är därför att invänta denna utredning för att se om detta skulle kunna vara något som Upplands-Bro kommun inför i framtiden.