



Trafikutredning Väsby centrum

Granskningsversion

17 januari 2025

RAMBOLL

Januari 2025

Titel: Trafikutredning Väsby centrum

Författare: Gustav Lundin, Johanna Rahm, Matilda Brogård, Malin Andersson, Anna Lundberg

Omslagsbild: Ramboll

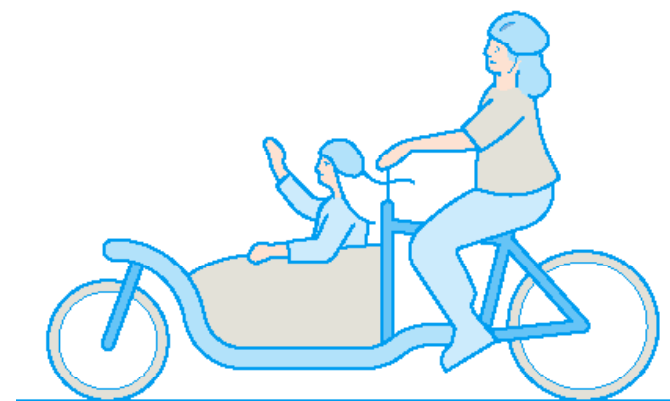


SAMMANFATTNING

Uppdateras i slutleverans.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	5
NULÄGE	6
MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT	11
PLANFÖRSLAGET	14
PARKERING	19
PLANFÖRSLAGET	14
PARKERING	19
MOBILITETSÅTGÄRDER	21
FÖRSLAG FRAMTIDA UTFORMNING AV KYRKVÄGEN	22
ANALYS	27
SLUTSATS	32
REFERENSER	33



INLEDNING

Bakgrund och syfte

Upplands Väsby arbetar just nu med att ta fram en ny detaljplan för Väsby centrum, beläget i centrala Upplands Väsby. Syftet med detaljplanearbetet är att utveckla Väsby centrum med förskola, cirka 600 bostäder, service samt handel.

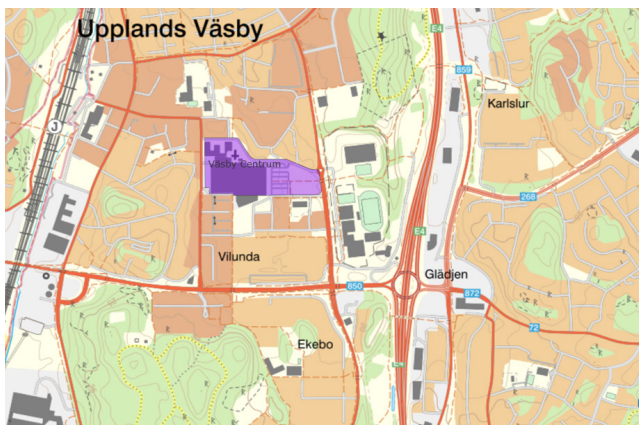
Genom utvecklingen av Väsby centrum skapas en miljö med blandade funktioner, där Väsby invånare har nära till bostäder, service och handel. Idag består Väsby centrum av fler än 80 butiker och matställen, samt kommunhus och vårdhus med flera aktörer.

I samband med utbyggnaden av planområdet planerar kommunen att bygga om Kyrkvägen för att skapa attraktivare gång- och cykelstråk.

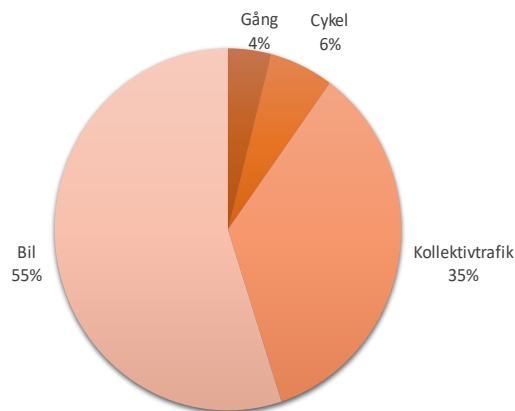
Trafikutredningens syfte är att belysa de trafikala konsekvenserna med det nya planförslaget.

NULÄGE

Väsby centrum består huvudsakligen av en galleria med olika typer av handel, vård och andra verksamheter. Centrumet angränsar i norr, söder och väster till i huvudsak bostadsbebyggelse medan det i öster gränsar till idrottsområdet Vilunaparken med bland annat sporthallar, ishall, simhall samt fotbolls- och friidrottsverksamhet.



Figur 1. Lokalisering av detaljplaneområdet Väsby centrum.



Figur 1. Färdmedelsfördelningen för arbetsresor i Upplands Väsby 2019 (RVU 2019).

I närheten av Väsby centrum ligger även ett antal skolor, en i direkt anslutning till planområdet. Avståndet mellan gallerian och Upplands Väsby station är cirka 700 meter medan de borte delarna av planområdet ligger cirka 1,2 km från stationen.

Centrumet nås via de omkringliggande gatorna Mälarvägen, Husarvägen, Dragonvägen och Kyrkvägen. För gående och cyklister finns det även ett antal separata gång- och cykelstråk som leder mot centrumanläggningen.

Enligt resvaneundersökningen från 2019, genomfördes majoriteten av alla arbetsresor med bil (55%), 35% med kollektivtrafik och tillsammans uppgick arbetsresor med cykel och till fots till 10% i Upplands Väsby.



Figur 3. Övergångsställe Kyrkvägen vid Kyrkan.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken i området sker i huvudsak på gång- och cykelbanor utmed gatorna, utmed de större gatorna delvis separerade med nivåskillnader eller grönytor.

Gång- och cykelnätet är väl utbyggt i området. Däremot saknas en gång- och cykelbana på den östra delen av Kyrkvägen. Det gör att man för att röra sig mellan Dragonvägen och Vilundaparken korsar man över centrumets parkering och inlastning.

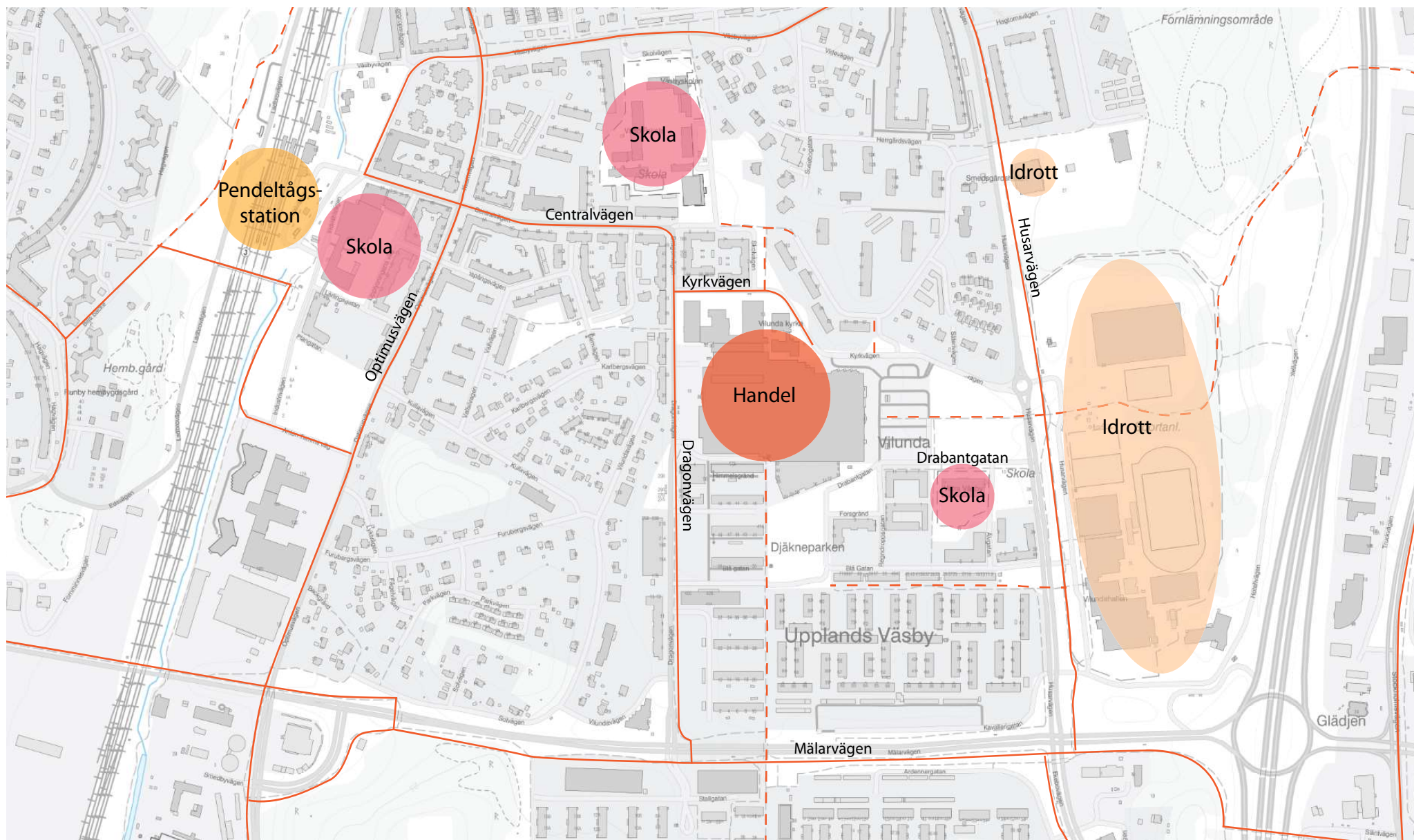
Ordnad cykelparkering finns i dagsläget vid den västra, norra och östra ingången. Vid den östra entrén finns 40 stycken väderskyddade cykelparkeringar samt cykelpump.



Figur 4. Nuvarande gemensam gång och cykelbana.



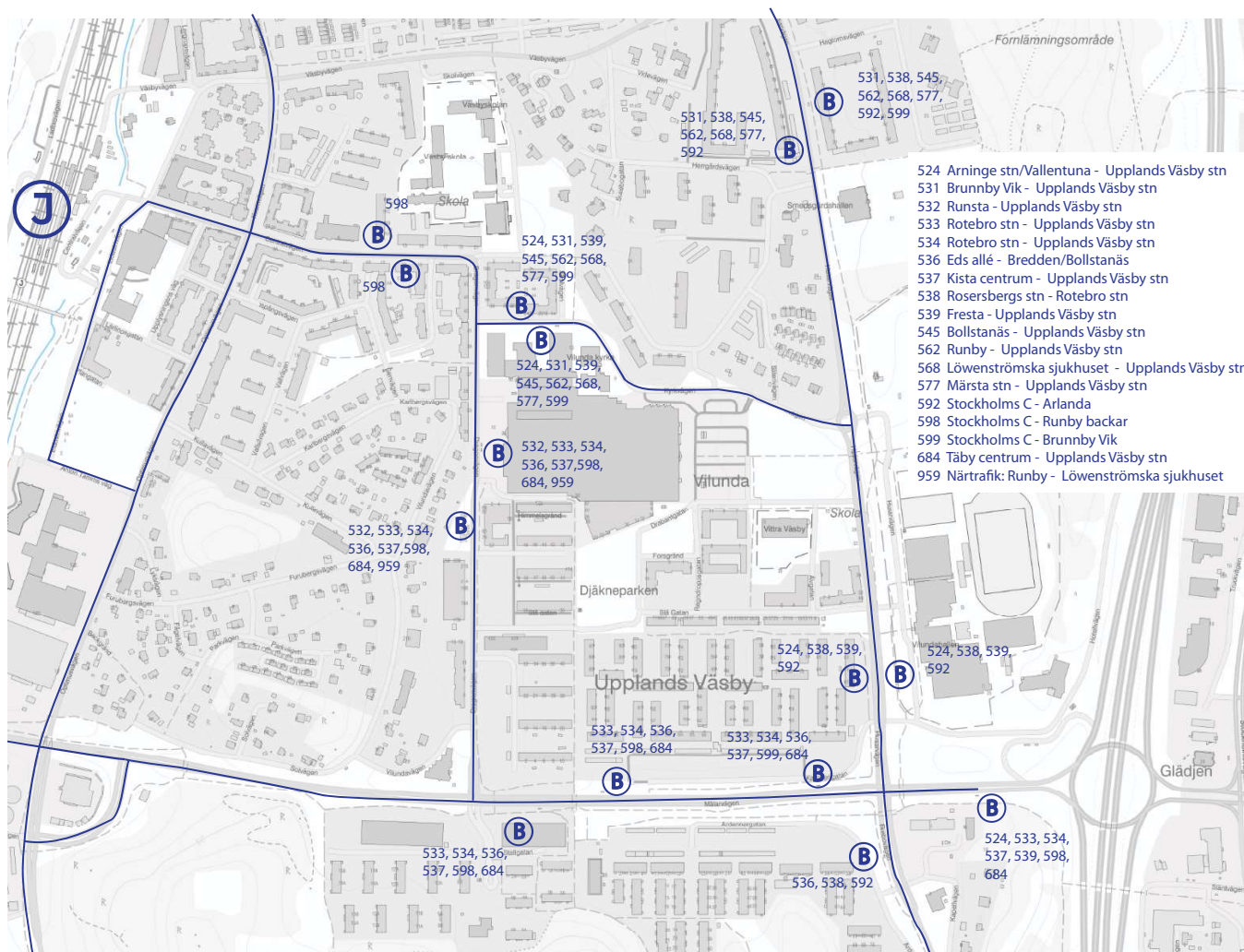
Figur 5. Nuvarande lastzon vid Kyrkvägen.



Figur 6. Översiktskarta vägnät och målpunkter.

Gatorna i området trafikeras av ett stort antal busslinjer där huvuddelen av busslinjerna trafikera inom Upplands Väsby kommun.

Närmaste pendeltågsstation är Upplands Väsby station där pendeltåget trafikerar mot Stockholms C och Uppsala C. Restid mellan Upplands Väsby station och Stockholms C är 28 min och till Uppsala C 27 min. Avståndet från gallerian till stationen är cirka 700 m.

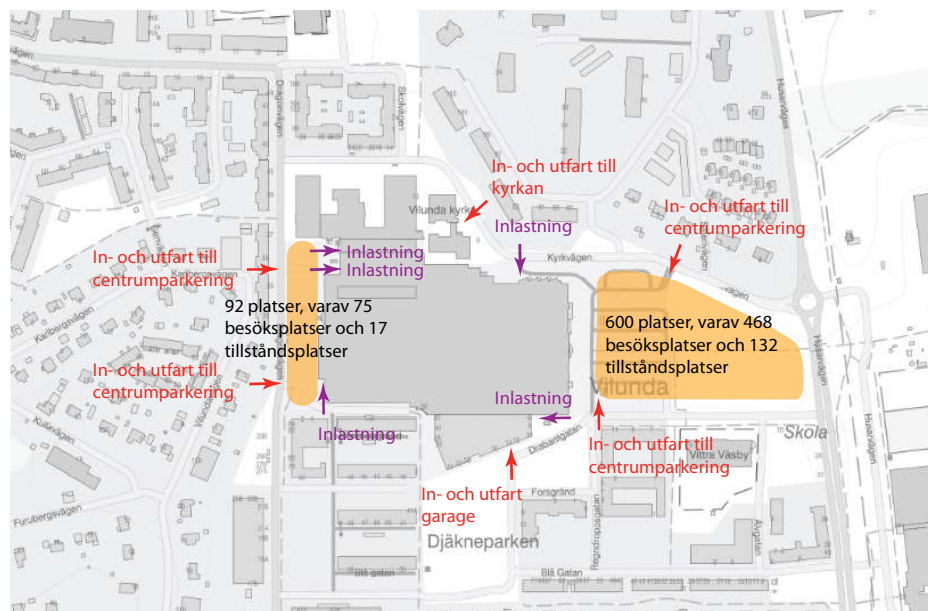


Figur 7. Kollektivtrafik kring planområdet.

Biltrafik

Väsby centrum ligger nära E4 och trafikplats Glädjen från vilken en stor del av motorfordonstrafiken anländer. Centrumanläggningen angränsar till Dragonvägen i väster, Kyrkvägen i norr och Husarvägen i öster som samtliga är utformade med två körfält, ett i vardera riktning. Mälarvägen, en bit söder om centrumanläggningen, som kopplar Dragonvägen och Husarvägen till tpl Glädjen är en fyrfältig väg med stora trafikflöden.

Inlastning till centrumanläggningen samt in- och utfarter till parkeringsplatser finns på flera platser, se illustration nedan.



Figur 8. Befintlig parkering, in- och utfart samt inlastning.



Figur 9. Trafikflöden i nulägesmodellen kl 16-17. Källa: PM Trafikanalys Väsby centrum, 2024, Ramboll.

Parkering

Centrumanläggningen har sammanlagt 692 parkeringsplatser för bil varav 543 är besöksplatser medan 149 är tillståndsplatser. Utöver detta finns det kantstensparkeringsplatser på de flesta angränsande gatorna. Vidare i detta avsnitt om parkering kommer endast bilparkering inom centrumanläggningen presenteras.

Beläggningen av centumparkeringen har visat sig vara låg och har funnits vara överdimensionerad. Enligt underlag från Parkman hade parkeringen endast nått 80 procent av maxbeläggning en gång under perioden 1:a november 2022 och ett år framåt.

Vid befintlig parkering finns 4 rörelsehinderparkeringsplatser nära Vårdhuset.



Figur 10. Trappa ned från Kyrkvägen till nuvarande parkeringsplats.



Figur 11. Koppling mellan Kyrkvägen och nuvarande lastplats.



Figur 12. Gatuparkering på angränsande gator.



Figur 13. Kyrkvägen vid in- och utfarten till centumparkeringen.

MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT

Det övergripande målet för kommunens arbete med trafik är att åstadkomma ett hållbart trafiksystem på småstadens villkor. Den gällande strategin strävar efter att öka andelen av hållbara transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik.

I dagsläget är åtgärdsplaner för respektive trafikslag samlade i trafikplanen, som konkretiserar Trafikstrategin (2010). Med den nyare Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategin (2022) ersätts trafikstrategin från 2010 och på sikt förväntas trafikplanen revideras för att följa den nya trafik- och mobilitetsstrategin. Ytterligare handlingsplaner kommer på sikt tas fram (handlingsplaner för respektive trafikslag, men även mobilitetsåtgärder, trafiksäkerhet, parkering samt nyttotrafik). Även kommunens tekniska handbok samt Avfallshandboken är viktiga underlag för planering.

Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategi (2022)

Huvudsyftet med Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategi är att fungera som vägledning vid avvägningar mellan transportbehov och stadens övriga behov. Strategin anger även, ur ett helhetsperspektiv, prioriteringar mellan olika färdssätt. Fokusområden i strategidokumentet hanterar frågor som hur en växande befolkning med tillhörande ökande transportefterfrågan kan hanteras, hur tillgänglighet och trygghet för alla kan förbättras med planering samt hur konsekvenser för miljö och hälsa kan begränsas.

Ytterligare anges mål för olika fokusområden samt strategier för att uppnå dessa mål. Nedan presenteras de färdmedelsspecifika målen samt ett urklipp av de för projektet mest relevanta strategierna.

Gång

Mål: *”Den övergripande målsättningen är att det offentliga rummet ska ge goda förutsättningar för invånarna att kunna och vilja gå”.*

- Att gå och cykla ska vara självklara färdssätt för kortare resor, samt del av kombinationsresor.
- Andelen gångtrafik ska öka.
- Andel barn som tar sig till skolan till fots ska öka.

Cykel

”Den övergripande målsättningen är att cykelnätet ska vara säkert, gent, inbjudande och upplevas tryggt. Särskild hänsyn ska tas till barn och ungdomar och deras målpunkter.”

- Andelen cykeltrafik ska öka
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.
- I tätta delar av kommunen ska ingen boende ha längre än 300 meter till huvudcykelnätet

Kollektivtrafiken

”Den övergripande målsättningen är ett miljöanpassat transportsystem med högvärdig kollektivtrafik som är konkurrenskraftig och tillgänglig för alla”

- Andelen kollektivtrafikresande ska öka

Biltrafik

”Den övergripande målsättningen är att trafiksystemet ska vara balanserat avvägt mellan resebehov och dess konsekvenser för omgivande bebyggelse och vistelsemiljö.”

Strategier för bil

Framkomlighet och säkerhet för gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras på kommunens lokala vägnät – Gator och passager för oskyddade trafikanter ska utformas så gällande hastighetsbegränsning säkerställs. Huvudvägnätet ska ha tillräcklig framkomlighet för att undvika genomfartstrafik på lokala gator, vilket ska ge hög trafiksäkerhet och framkomlighet för gång och cykeltrafik på lokala gator i kommunen.

Miljö - Samåkning, bilpooler och alternativa drivmedel bör uppmuntras. De tjänster för delning (exempelvis bilpoolsystem) och lösningar som gynna elbilar ska premieras. Kommunen ska verka för effektiva lösningar samt ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, genom exempelvis infrastruktur för laddning.

Parkering - För bil ska parkering planeras utifrån att bidra till effektivt markutnyttjande och främja en god transporteffektivitet. Tjänster för delad mobilitet kan erbjudas vid samlade parkeringsanläggningar för att främja andra färdssätt än bil.

Trafikplan (2013)

Är ett styrdokument som konkretiserar kommunens trafikstrategi och ger vägledning för planering, byggande och drift av stadens trafiksystem. Det innehåller underlag för planering av parkeringsplatser såsom parkeringstal för cykel och bil vid olika förutsättningar samt mått och rekommendationer av utformning och lokalisering.

Parkeringstal

I trafikplanen redovisas riktvärden för parkeringstal för boende, besökare och sysselsatta. Vid olika god tillgång till kollektivtrafik är det möjligt att variera det rekommenderade parkeringstalen, se tabell nedan.

Tabell 1. Tabell över klassningen av närhet till kollektivtrafik i Upplands Väsby.

Klassning	Förutsättning tillgänglighet till kollektivtrafik
God	Upplands Väsby station
Medelgod	motsvarande kvartstrafik
Låg eller dålig	motsvarande halvtimmestrafik eller sämre

Tabell 2. P-tal för bil baserat på tillgänglighet till kollektivtrafik.

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvartstrafik	Mer sällan
Bostadsyta	14	17	20
Detaljhandel	15-25	20-30	25-35
Dagligvaruhandel	25-35	25-35	30-45
Volymhandel	25-35	25-35	25-35
Sysselsatta	1,5-2,5	3-5	5

Tabell 3. P-tal för bil per antal rum och tillgänglighet till kollektivtrafik..

Parkeringstal	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
Lägenhet	God	Kvartstrafik	Mer sällan
1 rok	0,5	0,7	0,8
2 rok	0,8	0,9	1
3 rok	0,9	1,05	1,2
4 rok	1	1,15	1,3
5 rok	1,1	1,25	1,4

Tabell 4. P-tal för cykel.

Cykelplatser per 1000 kvm BTA	
Detaljhandel och service	5
Dagligvaror	4
Volymhandel	2

Cykelplatser per lägenhet	Vid entré	Cykelgarage
1 rok	0,5	0,8
2 rok	0,8	1,5
3 rok	0,9	2
4 rok	1, 1	2,4
5 rok	1,2	2,7

Utformning och lokalisering av parkering

Boende och deras besökare ska kunna parkera sin cyklar nära entréer samt att det ska finnas möjlighet för boende att parkera cykel i tillgängliga cykelförråd. I trafikplanen räknas det att de flesta cyklar täcks in inom 1,85 meters längd, och att det behövs ca 0,7 meter för cykel med korg, 0,9 meter för lådcykel och ca 1 meter för mopeder i bredd. Vid varje anläggning bör det finnas platser med extra bredd.

Parkeringsmöjligheter för rörelsehindrade (RHP), ska enligt trafikplanen och BBR ordnas inom 25 meter från en lättillgänglig entré. Eventuell kantsten måste sänkas för att underlätta att nå gångbanan. Måtten följer enligt rekommenderad bredd om 4,6 m (vilket då kan ge 1,3 m fritt utrymme på båda sidor om bilen), det minsta måttet enligt Trafikplanen är 3,6 m. Ej rekommenderat är längsgående rörelsehinderparkering, men om detta används ska den ha en längd om 7 m och bredd om 6.

Enligt Boverkets byggregler ska en angöringsplats finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Upplands Väsby Teknisk handbok 2023

Upplands Väsby tekniska handbok innehåller de tekniska anvisningar som bör användas vid arbete i kommunen. Texten omfattar krav och riktlinjer för planering, projektering och byggande. Dokumentet hålls levande och innehåller exempelvis anvisningar till lämpliga typritningar .

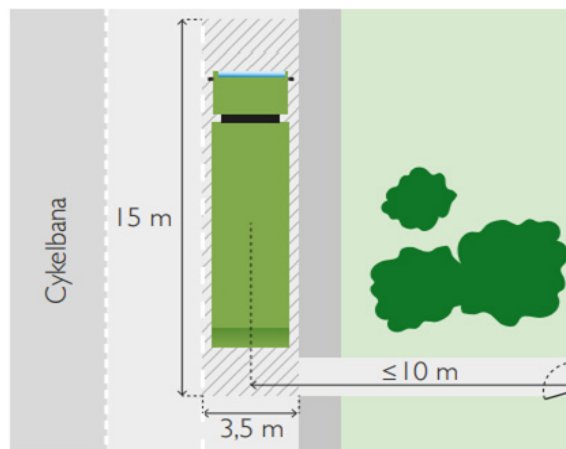
Planeringsstöd för val av gångfartsområden och gågator

I är ett dokument tillhörande handboken där riktlinjer och utformningskrav för gågator och gångfartsområden går igenom. Dessutom presenteras förutsättningar där dessa är lämpliga.

Avfallshandboken Upplands Väsby

Enligt avfallshandboken ska angöringsplats för där hämtningsfordon för kärhämtning parkeras medan avfall hämtas vara minst 3,5 meter bred 15 meter lång med en fri höjd om 4,7 meter. Denna yta inkluderar även plats för hantering av kärnen. Vägen mellan avfallsutrymmet och hämtningsfordon ska vara kortast möjliga och ska inte överstiga 10 meter vid normalfall, bredden bör vara 1,5, minst 1,2 och 1,35 om riktningen ändras. Trottoarkanter bör undvikas men om det ej är möjligt ska fasad kantsten eller motsvarande användas.

För hämtningsfordonets transport bör körbana för mötesfria vägar uppgå till minst 3,5 meter, medan en väg med mötande trafik bör ha en minst 5,5 meter bred körbana. Korsningar och kurvor ska vara möjliga för LoS Trv-typ att köra. Enligt avfallshandboken bör det även vara minst 1 meter hinderfritt utrymme på sidorna av körbanan (minska risk för skador och olyckor). Backning ska undvikas i största möjliga mån, backning får inte förekomma på gångator, gång-cykelväg, i gångfartsområden, eller bilfria områden, samt intill lekplatser, bostadsentréer, skolor, förskolor eller äldreboenden. Vid cirkulationsvändning är en vändradie om 10 m minsta mått, ytterligare en meter hinderfri yta bör även finnas för att hindra skador och olyckor.



Figur 13. Mått vid angöring för kärhämtning (Avfallshandboken, 2022).

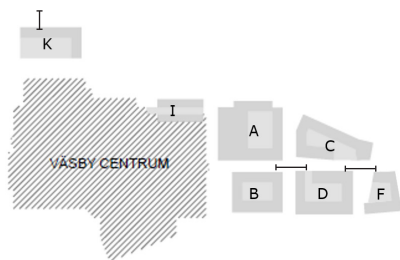
PLANFÖRSLAGET

Strukturplanen innebär att markparkering i Väsby centrum ersätts med tät kvartersbebyggelse med en förskola, cirka 600 bostäder, service och handel.

Den nya bebyggelsen är fördelad på sju kvarter. Förskolan lokaliseras norr om köpcentrumet, intill det befintliga vårdhuset (kvarter K). Två av kvarteren (kvarter I och kvarter A) inkluderar påbyggnad av radhus på befintliga byggnader. Flerbostadshusen planeras ha en blandning av antal rum och storlek på lägenheterna.

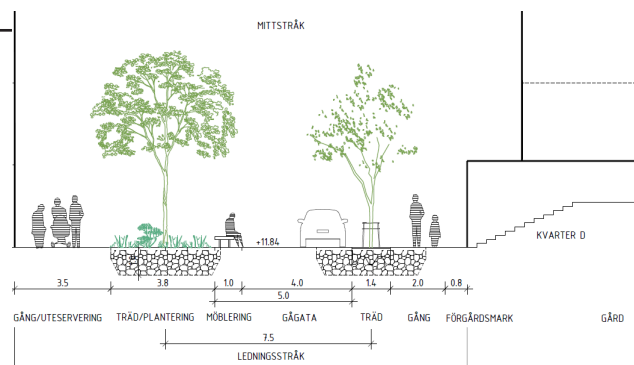
Transportinfrastruktur inom planområdet

Tvärs genom det planerade området löper "Mittstråket" en gångata kantad av träd som vid detta tillfälle fortfarande är under utredning.

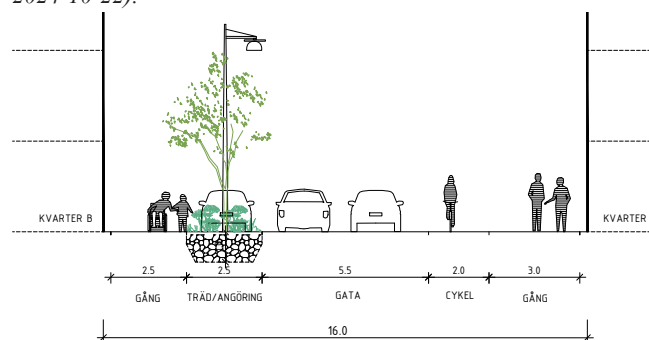


Figur 15. Uppdelning av kvarteren i exploateringsområdet (Equator Arkitekter, 2024) justerad Ramboll.

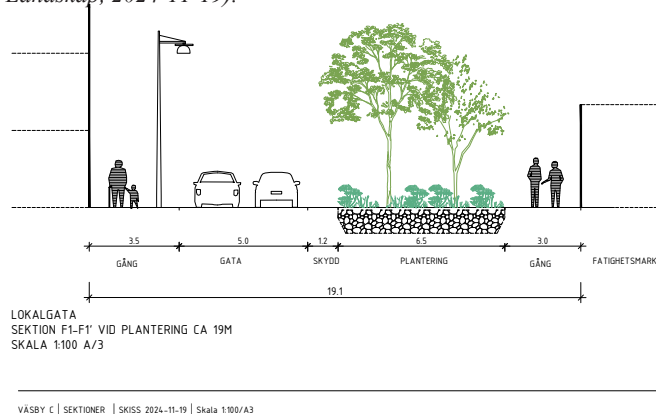
En ny koppling mellan Kyrkvägen och Drabantgatan skapas genom en tillkommande väg, Tvärgatan, genom området. Tvärgatan har plats för gående, cyklister på en sida, samt biltrafik.



Figur 16. Sektion Mittstråket riktning från Centrum (AJ Landskap, 2024-10-22).



Figur 17. Sektion södra Tvärgatan riktning mot Kyrkgatan (AJ Landskap, 2024-11-19).



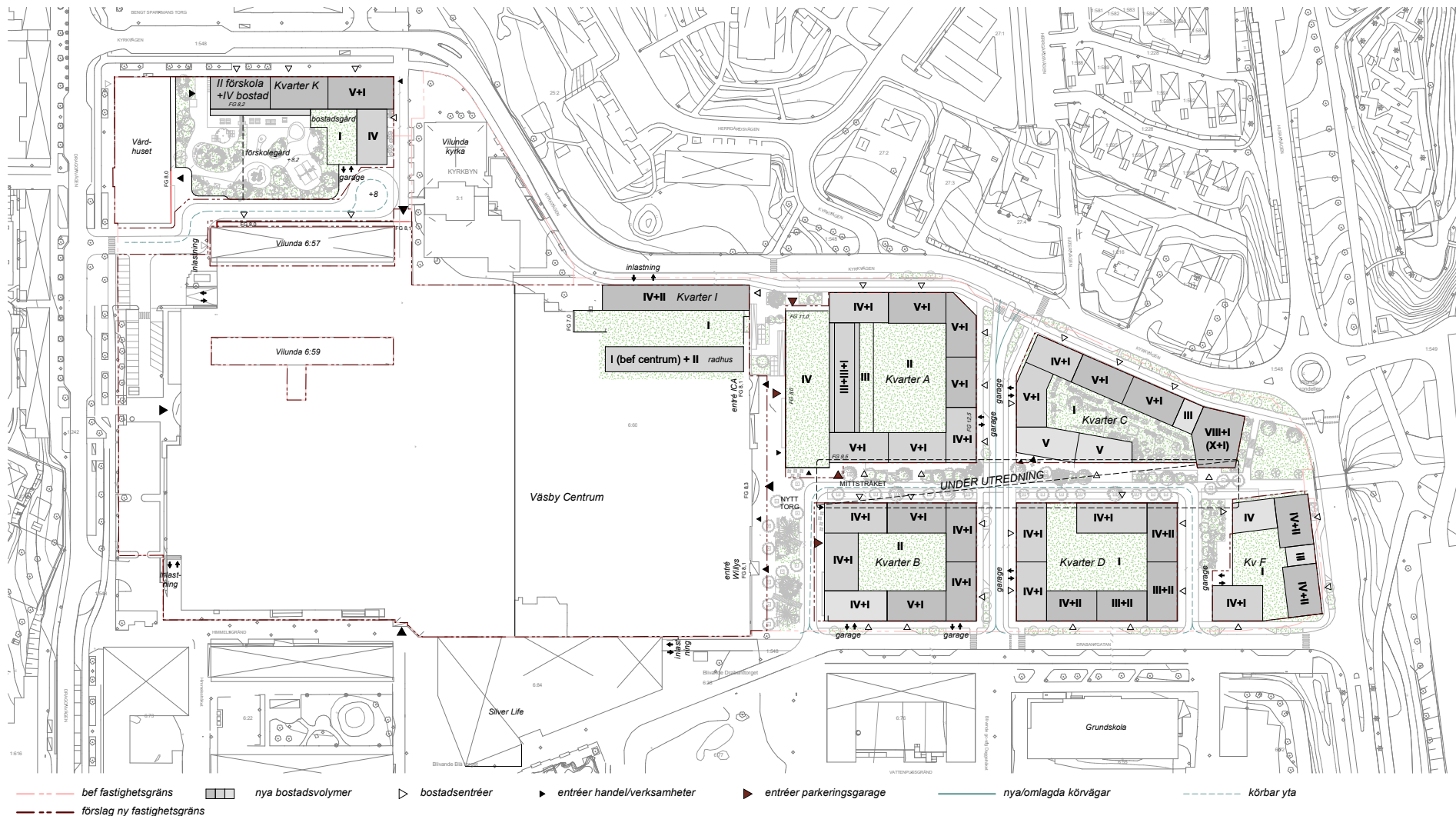
Figur 18. Lokalgata riktning mot Kyrkgatan (AJ Landskap, 2024-11-19).

På Väsby centrums östra sida planeras ett nytt torg i anslutning till entréerna till köpcentrumet. Men de nya planerade kvarteren påverkas även de intilliggande vägarna Kyrkvägen, Dragonvägen samt Drabantgatan. Vissa särskilda analyser av Kyrkvägen och dess föreslagna utformning behandlas separat i denna utredning.

Inlastning till Väsby centrum sker till stor del på samma platser som tidigare. Den största effekten är att inlastning från Kyrkvägen enligt planförslaget går genom kvarter I.

Samtliga kvarter förutom kvarter I (inlastningskvarter) planeras byggas med garage för boende och besökare till dels boende, dels handel och andra centrumverksamheter. Då kvarter I saknar egen parkering ska behovet för parkering för kvarter I täckas i kvarter A eller K.

Runt planområdet planeras angöringsfickor på Kyrkvägen och Drabantgatan. Inom området finns angöring på Tvärgatan som koppar samman Kyrkvägen och Drabantgatan. Enligt strukturplanen har angöringsfickorna en bredd om 2,5 meter.



Underlag Grundkarta Väsby Centrum 20240920.dwg, samt T-33-P-201.dwg, dat. 2019-02-01.
Nya gatulinjer T-01-P-01.dwg, Tyréns. Ny grönsstruktur L-31-P-01.dwg, AJ Landskap.

NIAM



0 50m
1:1500

VÄSBY CENTRUM
STRUKTURPLAN
SITUATIONSPLAN - UNDER ARBETE
Skala (A3) : 1 : 1500 / 2024-02-12 Rev.: 2024-12-19



Kvarter K

Situationsplanen för kvarter K innefattar en ny förskola med plats för cirka 100 barn, samt vårdhuset och lägenheter. Förskolegården är uppdelad i två delar om totalt 2 100 m². I anslutning till lägenheterna planeras en upphöjd bostadsgård som vetter mot förskolegården.

Genom området löper en tillskapad gågata som illustreras i Figur 19. Vidare tillskapas en ny anslutningsväg till Dragonvägen närmast vårdhuset medan nuvarande in- och utfart utgår.

Entrén till förskolan ligger precis intill Kyrkvägen, med en befintlig angöringsplats inom 25 meter från entré samt lastplats, inklusive angöring för rörelsehindrade. Det finns även möjlighet att angöra väster om förskolegården och att då gå in på området via förskolegården. Besöksparkering till förskola och bostäder förläggs i sydvästra delen av kvarteret, vid den befintliga anslutningsvägen till Dragonvägen.

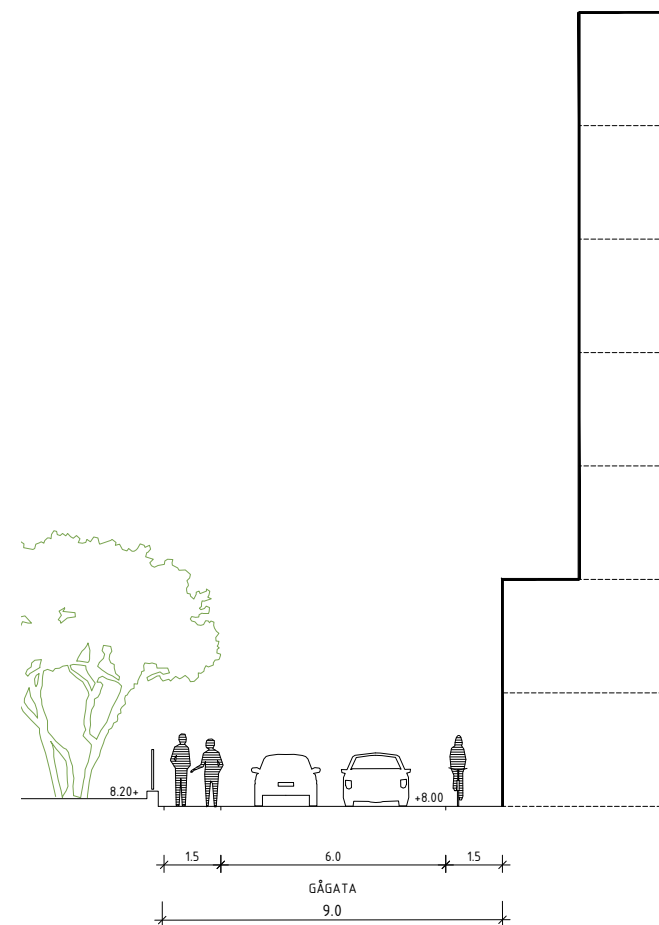
Entrén till vårdhuset flyttas något jämfört med dagsläget och förläggs intill entrén till förskolegården. Angöring planeras inom 25 meter till entrén av vårdhuset, inklusive angöring för rörelsehindrade.

Öster i kvarteret planeras fortsatt en entré till Väsby centrum mellan bostadshusets och kyrkans huskroppar.

Utrymmet mellan huskropparna samt förskolegård innebär att det inte finns plats för exempelvis gångbana längs med vändslingsan. Därmed presenteras i illustrationsplanen en lösning som bygger på en

gågata, som ej bedöms uppfylla kravet för gågata enligt Transportstyrelsen. Andra alternativ såsom shared space är något som frångår kommunernas rekommendationer.

I källarplan förläggs ett garage med in- och utfart från/åt söder. Miljörum för förskola, bostäder och verksamhetslokal förläggs i byggnadens södra del i gatuplan. Entréer till miljörummen ligger på vardera sida om in- och utfarten till garaget. Angöring till miljörummen sker på vändplatsen i den östra änden av den tillskapade gågatan.



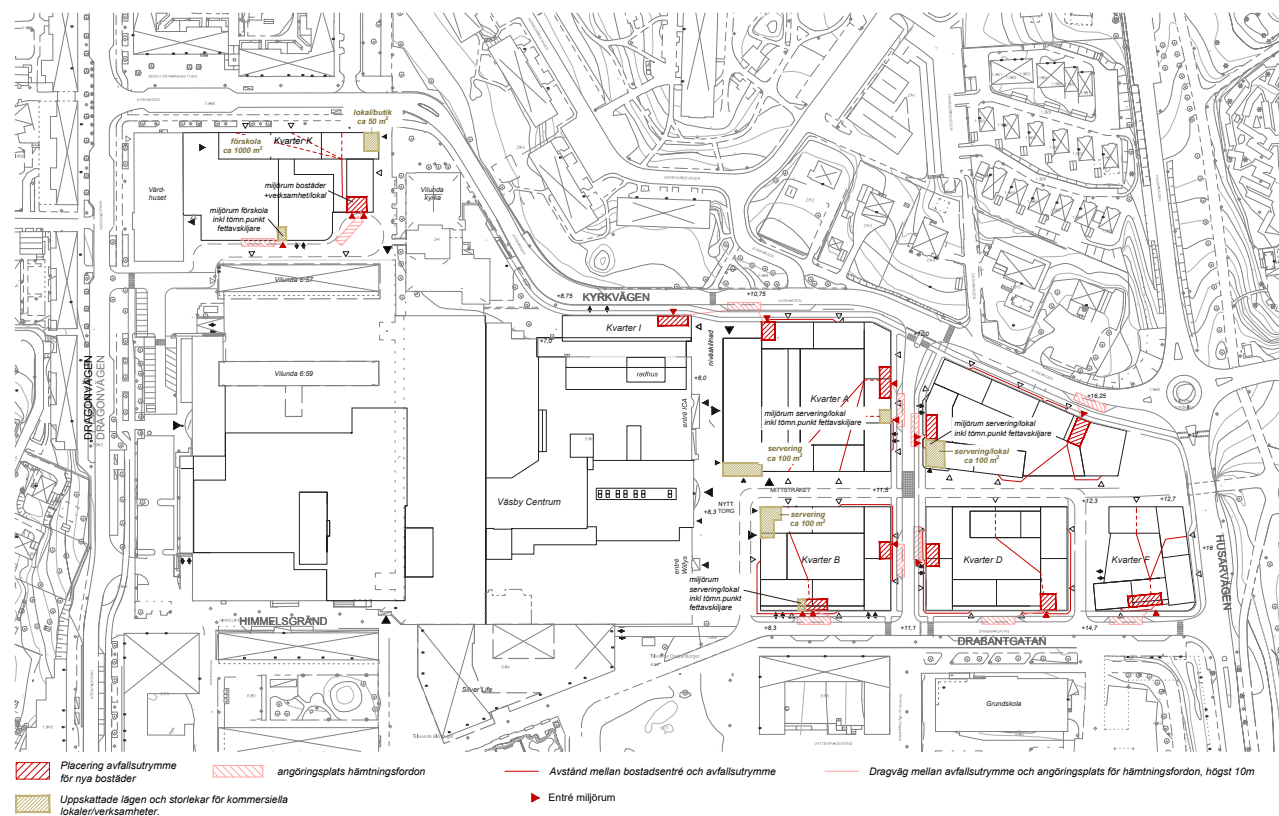
Figur 19. Urklipp av sektionsskiss gågata/shared space (AJ Landskap, 2024-10-22)

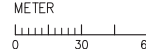
AVFALLSHANTERING

I planförslaget planeras för utrymmen för avfallshantering i samtliga kvarter, se figur 20. Placeringen av utrymmena för avfallshantering innebär i de flesta fall att angörande fordon har ett dragavstånd som ligger inom 10 meter från avfallshanteringsutrymmet vilket är kravet i Avfallshandboken. Undantaget är angöringsplatsen längs Kyrkvägen invid kvarter A. Dragavståndet mellan angöringsplatsen och avfallsrummet i kvarter I uppgår till cirka 25 meter vilket innebär ett avsteg från Avfallshandbokens krav.

Angöringsfickorna inom kvarteren A, B, C, D och F är utformade med en bredd på 2,5 meter vilket innebär ett avsteg gentemot Avfallshandbokens krav på 3,5 meter. Angöringsfickorna längs Kyrkvägen planeras med en bredd på 3 respektive 3,5 meter. Vid kvarter K ska avfallshanteringsfordon samt fordon för hantering av fettavskiljare angöra fastigheten direkt från anslutande gata utan en dedikerad angöringsplats i ficka.

Vilket avfallshanteringsystem som kommer att väljas inom den nya bebyggelsen är inte fastställt och därmed går det inte att avgöra vilken typ av fordon som krävs vid avfallshanteringen. Dock utgår trafikutredningen från att framkomlighet och angöring ska beaktas med utgångspunkt från såväl Avfallshandbokens krav som det typfordon gällande avfallshantering (Los) som finns angivet i VGU.



NIAM  
Figur 20. Skiss avfallshantering (Niam, 2024).

Underlag: Grundkarta Väsby Centrum - bearbetat EQ, dat. 2022-10-22, dwg-format.

SKISS A1959-0101
SKISS AVFALLSHANTERING
FÖRSLAG VÄSBY CENTRUM / 2024-11-08
Ritad av: NP / Skala (A3) 1:1500



PARKERING

Det totala antalet planerade parkeringsplatser i strukturplanen är omkring 770. Av dessa är 90 parkeringsplatser markparkering och cirka 680 parkering i garage. Den största andelen av parkeringsplatserna planeras i kvarter A (350) samt i kvarter B (120). Markparkeringen består av befintliga parkeringar väster om köpcentrumet med anslutning till Dragonvägen (cirka 77 st) samt söder om köpcentrumet längs med Himmelsgränd (ca 15 st). Framtida cykelparkering har inte specificerats i planförslaget.

I följande avsnitt beräknas parkeringsbehov för cykel och bil. Parkeringsbehov för cykel beräknas utifrån parkeringstal enligt Upplands Väsby Trafikplan. Parkeringsbehov för bil beräknas dels utifrån parkeringstal enligt trafikplanen, dels enligt parkeringstal som justerats efter faktisk beläggning vid verksamheter och bostäder i närområdet. Parkeringstalen appliceras på planerat antal och storlek på lägenheter samt BTA för befintliga och planerade verksamheter. För att förhindra söktrafik används en kapacitetsgräns om 90 procent maxbeläggning för verksamheterna.

Parkeringstalen för verksamheter varierar beroende på typ av verksamhet. De nya verksamheterna i området förväntas ha liknande behov som galleria/detaljhandel, således används samma parkeringstal för planerade tillkommande verksamheter om cirka 1 200 BTA. För vård- och förskoleverksamheter saknas parkeringstal, därmed har antaganden gjorts om parkeringsbehov för det befintliga vårdhuset och den planerade förskolan.

För förskolan (totalt 100 barn) förutsätts det krävas 3 personalenheter per 20 barn vilket innebär totalt 15 personalenheter. Baseras färdmedelsfördelningen på resvaneundersökningen förväntas 8 av dessa (55 procent) resa med bil. Ett lägre scenario (27 procent) ger ett behov om 4 parkeringsplatser. För vårdhuset används samma parkeringstal för anställda som för övriga verksamheter. För besökare antas ett lägre parkeringstal då ett vårdbesök bedöms vara kortare än ett besök i gallerian och omsättningen på parkeringsplatser därmed blir kortare.

Cykelparkeringsbehov

I tabellerna nedan presenteras behov av cykelparkeringar för bostäder och verksamheter. För bostäder är behovet 465 platser vid entré och 927 platser i cykelgarage. För verksamheterna är behovet totalt 213 cykelparkeringsplatser. Totalt uppgår cykelparkeringsbehovet till 1 587 cykelparkeringsplatser för bostäder och verksamheter.

Tabell 5. Beräknat cykelparkeringsbehov för boende samt besökare.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal		Antal parkeringar	
		Vid entré	I cykelgarage	Vid entré	I cykelgarage
1 rok	180	0,5	0,8	90	144
2 rok	180	0,8	1,5	144	270
3 rok	180	0,9	2	162	360
4 rok	30	1,1	2,4	33	72
5 rok	30	1,2	2,7	36	81
Totalt	600			465	927

Tabell 6. Beräknat cykelparkeringsbehov för verksamheter.

Typ av verksamhet	P-tal per 1 000 BTA	BTA	Cykelparkeringsbehov
Galleria	5	27 400	137
Dagligvaror	4	8 600	34
Vård	3	8 000	24
Verksamheter nyexploatering	5	1 200	6
Förskola	-	-	12
Totalt		45 200	213

Bilparkeringsbehov enligt Trafikplan (2013)

Trafikplanen har tre klasser för parkeringstal för bostäder baserat på närhet till kollektivtrafik. Då planområdet ligger inom en kilometer från Upplands Väsby station och även har närhet till flertalet busslinjer kan tillgången till kollektivtrafik klassas som god. För verksamheter beräknas parkeringsbehovet till ett spann.

I tabellerna nedan presenteras bilparkeringsbehovet för bostäder och verksamheter, samt det totala behovet av parkeringsplatser. För bostäder är behovet 459 platser för boende och 42 för besökare, totalt 501 parkeringsplatser. För verksamheter blir det totala behovet mellan 748–1 217 parkeringsplatser.

Tabell 6. Beräknat parkeringsbehov för boende samt besökare baserat på parkeringstal enligt trafikplanen.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Parkeringstal (god tillgänglighet)		Parkeringsbehov		Totalt
		Boende	Besökare	Boende	Besökare	
1 rok	180	0,5	0,07	90	13	103
2 rok	180	0,8	0,07	144	13	157
3 rok	180	0,9	0,07	162	13	175
4 rok	30	1	0,07	30	2	32
5 rok	30	1,1	0,07	33	2	35
Totalt	600			459	42	501

Tabell 7. Beräknat parkeringsbehov för verksamheter baserat på parkeringstal enligt trafikplanen.

Typ av verksamhet	P-tal per 1 000 BTA		BTA	Parkeringsbehov		
	Besökare	Anställda		Besökare	Anställda	Totalt
Galleria	15–25	1,5–2,5	27 400	411–685	41–69	452–754
Dagligvaror	25–35	1,5–2,5	8 600	215–301	13–22	228–323
Vård	4–10	1,5–2,5	8 000	32–80	12–20	44–100
Verksamheter nyexploatering	15–25	1,5–2,5	1 200	18–30	2–3	20–33
Förskola	-	-	-	-	4–8	4–8
Totalt				676–1 096	72–121	748–1 217
90 procent nyttjandegrad				751–1 218	80–134	831–1 352

Bilparkeringsbehov enligt justerade parkeringstal

Då tidigare utredningar visar på en lägre faktisk beläggning på parkeringar vid befintlig verksamhet och vid bostäder i närområdet har justerade parkeringstal tagits fram för att beräkna ett alternativt scenario.

Med justerade p-tal uppgår det totala behovet av parkeringsplatser till ca 930 stycken.

Tabell 8. Beräknat parkeringsbehov för boende samt besökare baserat på justerade parkeringstal.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Parkeringsstal (god tillgänglighet)		Parkeringsbehov		
		Boende	Besökare	Boende	Besökare	Totalt
1 rok	180	0,31	0,07	56	13	68
2 rok	180	0,45	0,07	81	13	94
3 rok	180	0,76	0,07	137	13	149
4 rok	30	0,91	0,07	27	2	29
5 rok	30	1	0,07	30	2	32
Totalt	600			331	42	373

Tabell 9. Beräknat parkeringsbehov för verksamheter baserat på justerade parkeringstal.

Typ av verksamhet	P-tal per 1 000 BTA		BTA	Parkeringsbehov		
	Besökare	Anställda		Besökare	Anställda	Totalt
Galleria	8	2	27 400	219	55	274
Dagligvaror	13	3	8 600	112	26	138
Vård	6	3	8 000	48	24	72
Verksamheter nyexploatering	8	2	1 200	10	2	12
Förskola	-	-	-	-	6	6
Totalt				389	113	502
90 procent nyttjandegrad				432	126	557

Samnyttjande

För att säkerställa att alla parkeringsplatser används så effektivt som möjligt analyseras möjligheter till samnyttjande. Den högsta beläggningen på befintlig parkering sker lördag dagtid och kan därmed antas bestå av främst besökare till köpcentrumet. Därmed kan det förväntas att parkering för besökande och anställda vid förskolan och vårdhuset kan samnyttjas med besökare till köpcentrumet. För besökare till boende antas en samnyttjandegrad om 50 procent.

I tabellen nedan sammanställs parkeringsbehov utifrån parkeringstal enligt trafikplanen, justerade parkeringstal samt möjligheter till samnyttjande.

Tabell 10. Sammanställning av parkeringsbehov.

Sammanställning	Parkeringsbehov P-tal 2013		Parkeringsbehov justerade P-tal	
	Antal platser	Samnyttjade platser	Antal platser	Samnyttjade platser
Boende	459	0	331	0
Besökare	42	21	42	21
Verksamheter	748–1 217	48-108	502	78
90% beläggningsgrad	831–1 352	-	557	-
Totalt behov	1 332–1 853	1 257–1 712	930	823

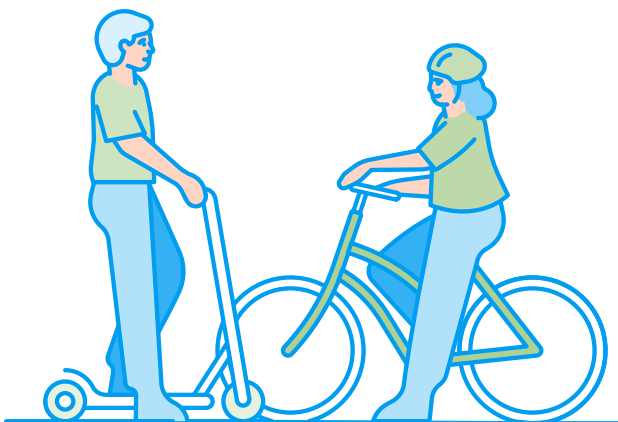
Baserat på antaganden om samnyttjande kan cirka 70–130 parkeringsplatser samnyttjas vid beräkning enligt trafikplanens parkeringstal respektive 100 parkeringsplatser enligt de justerade parkeringstalen.

Med samnyttjande blir sammanfattningsvis det totala parkeringsbehovet för bostäder och verksamheter 1 257–1 712 parkeringsplatser enligt trafikplanen och 823 parkeringsplatser enligt det justerade parkeringstalet.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder är strategier och åtgärder som syftar till att främja resande med hållbara färdmedel och således minska behovet av privat bilägande. Effektiviteten av olika mobilitetsåtgärder varierar beroende på den specifika kontexten, bland annat vad gäller lokalisering, transportinfrastruktur och -utbud, befintliga resvanor och kulturella faktorer.

Boverket (2022) delar in mobilitetsåtgärder i dels fysiska som kan regleras i detaljplanen, dels icke-fysiska som kan genomföras av aktörer såsom fastighetsägare. I följande stycken beskrivs åtgärder som kan vara relevanta att appliceras i Väsby centrum.



Fysiska mobilitetsåtgärder

Förbättrad gång- och cykelinfrastruktur

Ökad framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för gång- och cykeltrafik genom gena kopplingar, separerade gång- och cykelbanor (dels från biltrafik, dels från varandra) samt prioritering av drift och underhåll av gång- och cykelinfrastruktur.

Förbättrad tillgång till och ökat utbud av kollektivtrafik

God standard på kollektivtrafik genom väl utformade hållplatser, reseinformation och hög turtäthet.

Möjliggör samnyttjande av parkeringsplatser

Bilparkering regleras för att kunna delas mellan olika användare och syften såsom boende, kontor och handel.

Attraktiva cykelparkeringar

Cykelparkeringar placeras med fördel nära entréer och i markplan om inomhus och utformas med möjlighet till ramlåsning samt väderskydd. Bör finnas möjlighet till laddning av elcyklar.

Bilpoolsplatser

Ett antal parkeringsplatser reserveras för delade bilar tillgängliga för medlemmar i en bilpoolsorganisation.

Icke-fysiska mobilitetsåtgärder

Lånecykelpool

Möjlighet att låna eller hyra olika typer av cyklar såsom elcyklar, lastcyklar och vanliga cyklar.

Bilpool

Möjlighet att genom en engångssumma eller ett abonnemang hyra bil. Enligt Trafikverket (2006) ersätter en bilpoolsbil fem bilar.

Leveransskåp för paketuthämtning och matleveranser

Leveransskåp för paketleveranser och matvaruleveranser, placeras med fördel i anslutning till bostadsentréer.

Information om mobilitetstjänster

Vid inflytt presentera olika mobilitetstjänster som finns i närområdet och eventuella rabatter/erbjudanden för boende. Informationen bör även finnas bland annat på fastighetsägarens hemsida.

Integrerad plattform

Utveckla eller ansluta till en digital plattform/app där alla tillgängliga mobilitetstjänster är integrerade. Det

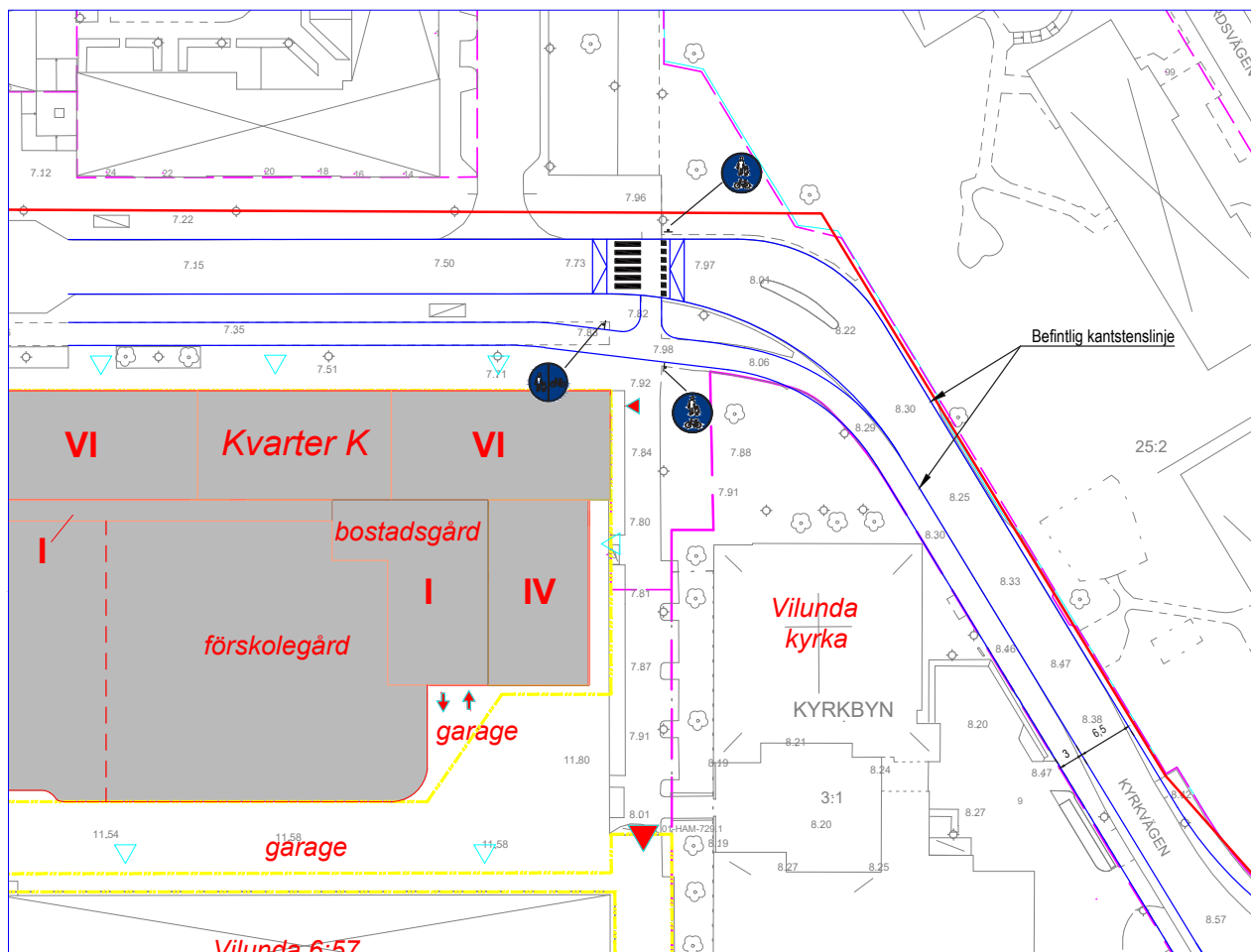
FÖRSLAG FRAMTIDA UTFORMNING AV KYRKVÄGEN

Förslaget till framtida utformning av Kyrkvägen innebär att separerade gång- och cykelbanor tillskapas på södra sidan av Kyrkvägen och att en passage i plan tillskapas söder om cirkulationsplatsen vid Husarvägen. Befintlig gångbana längs norra sidan av Kyrkvägen utgår för att skapa yta för separerade gång- och cykelbanor.

Befintliga och tillskapade/flyttade övergångsställen och cykelpassager kompletteras med hastighetssäkring. Utformningen säkerställer fortsatt framkomlighet för kollektivtrafik på Kyrkvägen genom att befintlig körbanebredd på 6,5 meter bibehålls.

Från väst bibehålls befintlig utformning med separerad gång- och cykelbana, med cykelbana närmast körbanan, fram till vägen mellan kvarter K och Vilunda kyrka. Där övergår det till en cirka 3 meter bred gemensam gång- och cykelbana (som minst 2,8 meter).

Befintligt övergångsställe kompletteras med en cykelöverfart och hastighetssäkring i form av 1,7 meter långa ramper, anpassat för busstrafik.



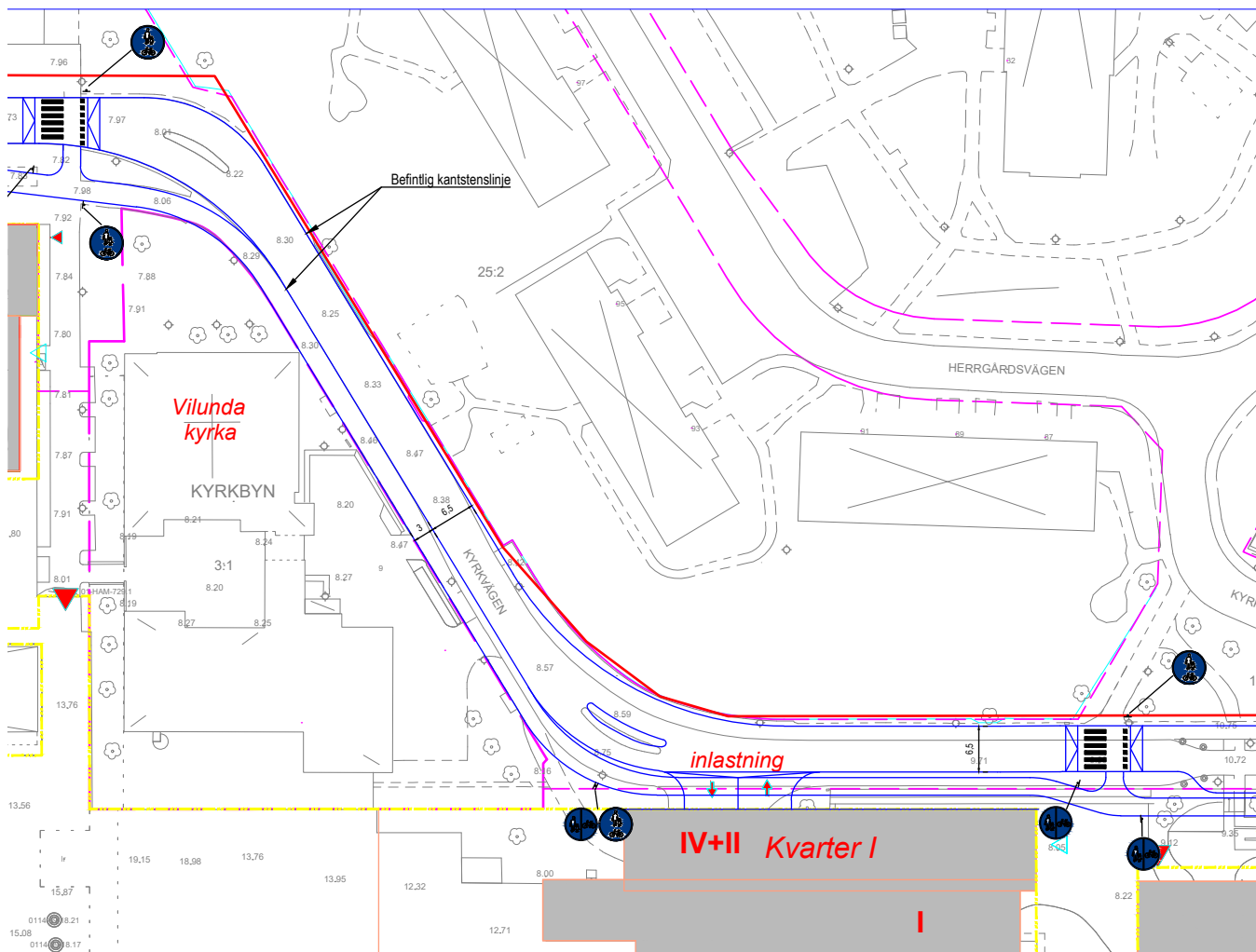
Figur 20. Skiss 1 förslag framtida utformning av Kyrkvägen (Ramboll, 2025).

Sektionsmått

- Gemensam gång- och cykelbana: 3 m
- Separat gångbana: 2,1 m
- Separat cykelbana: 2,5 m
- Körbanebredd vid busstrafik: 6,5 m
- Driftsmått för snöröjning: 2,5 m

Väster om kvarter I övergår den gemensamma gång- och cykelbanan till en separerad. Gångbanan blir 2,1 meter bred och cykelbanan 2,5 meter bred. Befintlig gångbana på norra sidan av Kyrkvägen utgår, likaså befintligt övergångsställe i höjd med Vilunda kyrka.

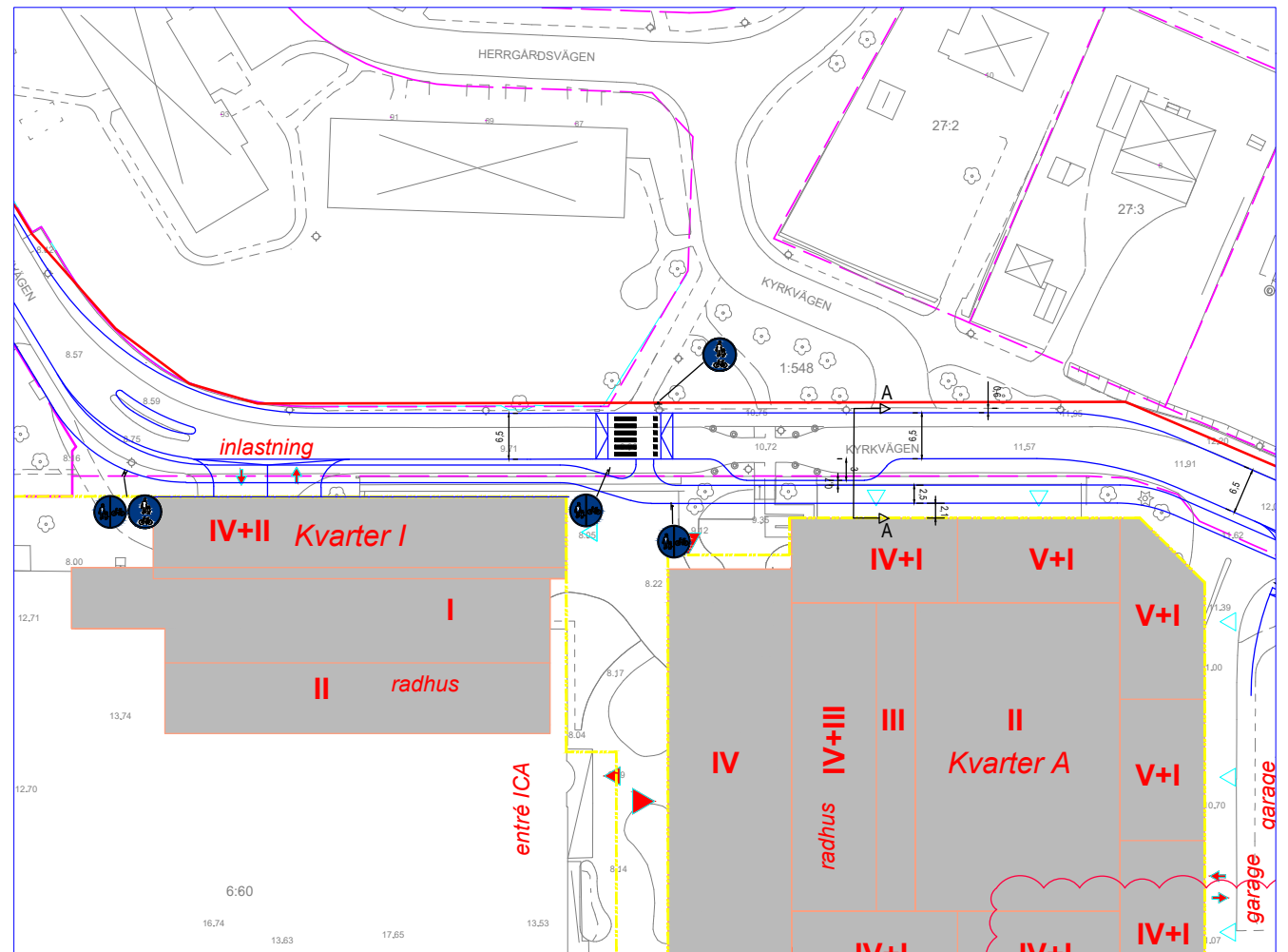
I kurvan där den gemensamma gångbanan övergår till en separerad flyttas även refugen i körbanan något norrut.



Figur 21. Skiss 2 förslag framtida utformning av Kyrkvägen (Ramboll, 2025).

Gångbanan norr om Kyrkvägen utgår för att göra plats för den separerade gång- och cykelbanan söder om Kyrkvägen. För att behålla framkomlighet för fordonstrafik flyttas refugen väster om kvarter I något norrut. Gång- och cykelpassagen öster om kvarter I kompletteras med hastighetssäkring i form av 1,7 meter långa ramper.

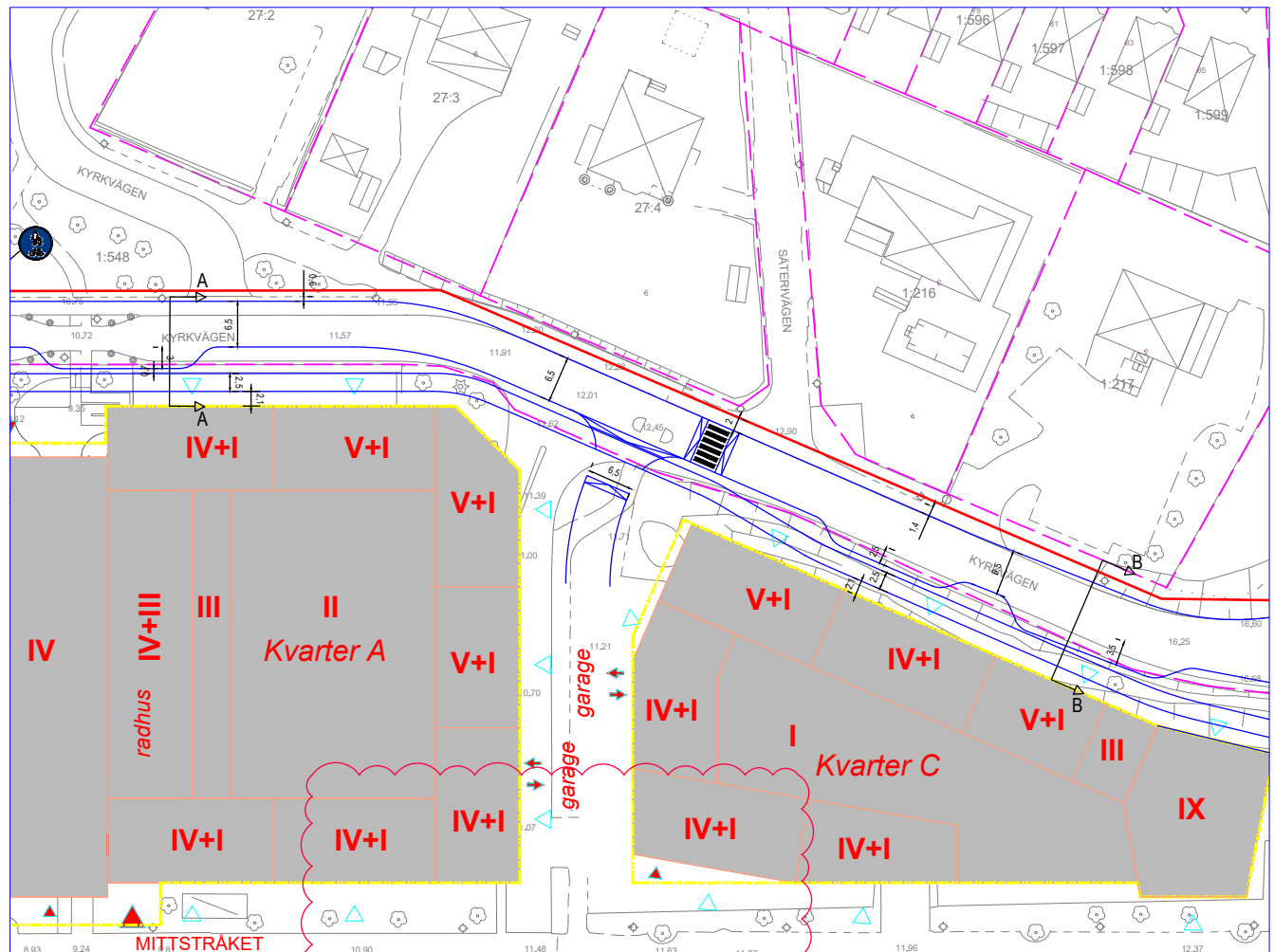
En angoringsficka föreslås vid kvarter A med 3 meter bredd.



Figur 22. Skiss 3 förslag framtida utformning av Kyrkvägen (Ramboll, 2025).

En genomgående gång- och cykelbana tillskapas mellan kvarter A och kvarter C. För att möjliggöra detta flyttas befintligt övergångsställe som ansluter till vägen mellan kvarter A och C österut. Övergångsstället hastighetssäkras med 1 meter breda platågupp med snällare lutning anpassat för busstrafik.

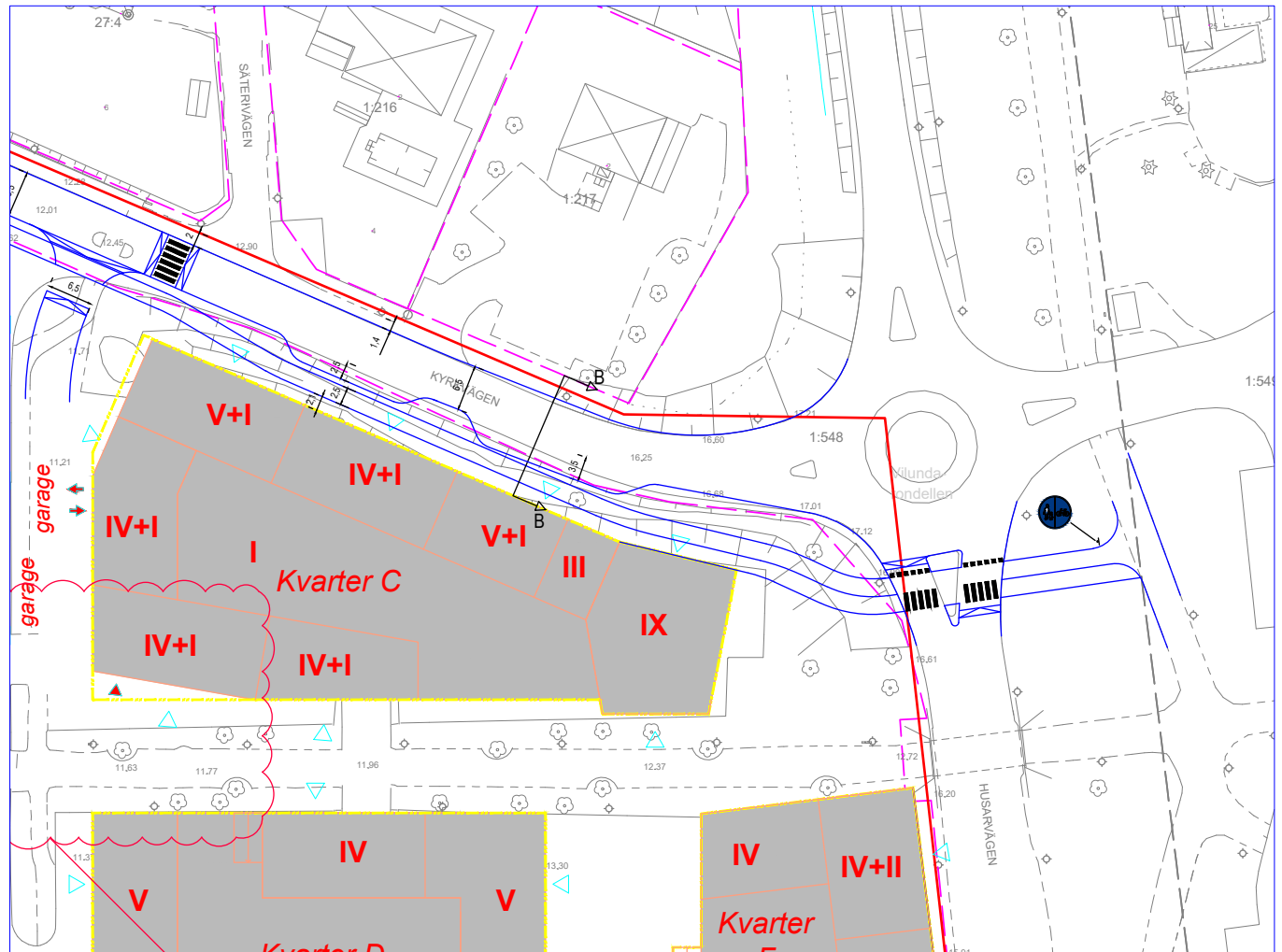
Två angöringsfickor föreslås vid kvarter C med plats för två bilar eller en lastbil vardera. Den västra fickan är 2,5 meter och den östra (närmast cirkulationsplatsen) är 3,5 meter för att tillgodose avfallshanteringskrav.



Figur 23. Skiss 4 förslag framtida utformning av Kyrkvägen (Ramboll, 2025).

Cirkulationsplatsen kompletteras med en passage i plan över Husarvägen för gång och cykel. Hastighetssäkring i form av 1 meter breda ramper som placeras innan passagen vid in- respektive och utfarten till cirkulationsplatsen. Ramperna planas ut för ökad framkomlighet för bussar.

Mittrefugen breddas vilket dels tillskapar en väntyta för gående och cyklister, dels säkerställer funktionen av hastighetssäkringen. Öster om Husarvägen finns stora höjdskillnader vilket gör att vidare utredning kan behövas för att hantera höjdsättning av passagen.



Figur 24. Skiss 5 förslag framtida utformning av Kyrkvägen (Ramboll, 2025).

ANALYS

I detta kapitel analyseras förutsättningarna och konsekvenserna med det nya planförslaget för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, motorfordon och framkomlighet, avfallshantering, tillgänglig angöring och rörelsehinderparkering (RHP) samt övrig parkering. Analysen baseras på nulägesbeskrivningen, styrande dokument, planförslaget samt föreslagen utformning av Kyrkvägen.

Gång- och cykeltrafik

Planområdets lokalisering i Väsby centrum skapar goda förutsättningar för boende, besökare till köpcentrumet och andra som kommer att vistas i området att resa med gång och cykel. Utformningsförslaget av Kyrkvägen gör att en större andel av gång- och cykelbanorna blir separerade från varandra jämfört med befintlig utformning. Separeringen ökar dels framkomligheten, dels trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

För att skapa goda förutsättningar för resande med cykel rekommenderas placering av cykelparkeringar i anslutning till entréer till både bostäder och verksamheter. Cykelparkeringarna bör möjliggöra ramlåsning samt vara utrustade med väderskydd. I bostadshusen rekommenderas cykelförråd i markplan.

Kollektivtrafik

Lokaliseringen ger även goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik. I anslutning till planområdet ligger hållplats Kyrkvägen där ett stort antal busslinjer trafikerar med hög turtäthet, främst lokalt inom Upplands Väsby. Planområdet är även lokaliserat cirka 1 000 meter från Upplands Väsby station vilket ger goda möjligheter för regionalt resande med pendeltåg med flera bytesmöjligheter.

Utformningsförslaget av Kyrkvägen säkerställer att befintlig framkomlighet för busstrafik bibehålls, dock finns vissa sträckor av Kyrkvägen där det är

trångt för två bussar att mötas. Vägbredden längs hela Kyrkvägen planeras i utformningsförslaget till 6,5 meter. Detta innebär att riktlinjerna i RiGata-buss frångås, dock uppfyller stora delar av befintlig utformning inte heller kravet på 7 meter vägbredd. Utformningsförslaget innebär även att den hastighetsdämpande åtgärd i form av dubbelsidig avsmalning ersätts med upphöjt övergångsställe. Detta innebär att busstrafiken inte behöver stanna vid mötande trafik vilket förbättrar framkomligheten på Kyrkvägen generellt men särskilt för busstrafik.



Figur 25. Busshållplats Kyrkvägen.

Motorfordonstrafik och framkomlighet

Planförslaget möjliggör för fortsatt framkomlighet för biltrafik i området. Tillkommande bilvägar har en körbanebredd om 5,5 meter vilket gör en personbil och nyttotrafik såsom en sopbil kan mötas. Detta har säkerställts med körspårsanalys vid kritiska punkter för att säkerställa god framkomlighet med hänsyn till föreslagen gatuutformning.

Utformningsförslaget av Kyrkvägen inkluderar hastighetsdämpande åtgärder i form av upphöjda övergångsställen, detta för att säkerställa högsta tillåtna hastighet om 30 km/tim vid passagepunkter. Valet av hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen är gjort utifrån en avvägning av mellan förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik.

Framkomlighet för biltrafik, tillgänglig angöring samt avfallshantering riskerar att hamna i konflikt vid flertalet platser inom planområdet. Vid kvarter K består konflikten i att avfallshandlingsfordon, tillgänglig angöring samt angöring behöver nyttja samma gaturum. Detta bedöms vara problematiskt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv då stillastående fordon måste passeras av fordon som antingen har garaget som målpunkt eller måste nyttja vändytan för att kunna angöra vårdhuset. Vid anslutningsvägarna från Drabantgatan till Mittstråket finns ingen vändmöjlighet. Detta innebär att fordon med ärenden längs dessa sträckor troligen kommer att nyttja

Mittstråket för vidare resa. Då Mittstråket vid denna rapportts författande fortfarande är under utredning kan ingen bedömning gällande hur omfattande denna konflikt blir, dock bör detta vägas in vid val av utformning av Mittstråket. Framkomligheten längs med Tvärgatan beror på hur angöring för avfallshantering och tillgänglig angöring hanteras längs sträckan. I planen finns inga angöringsfickor längs sträckans östra sida vilket innebär att trafikflöden behöver gå ut i mötande trafik. Detta bedöms som problematiskt då tre garage har in- och utfarter mot sträckan, varav ett av garagen är det som planeras som garageplats för köpcentrumet med bedömt höga trafikflöden.

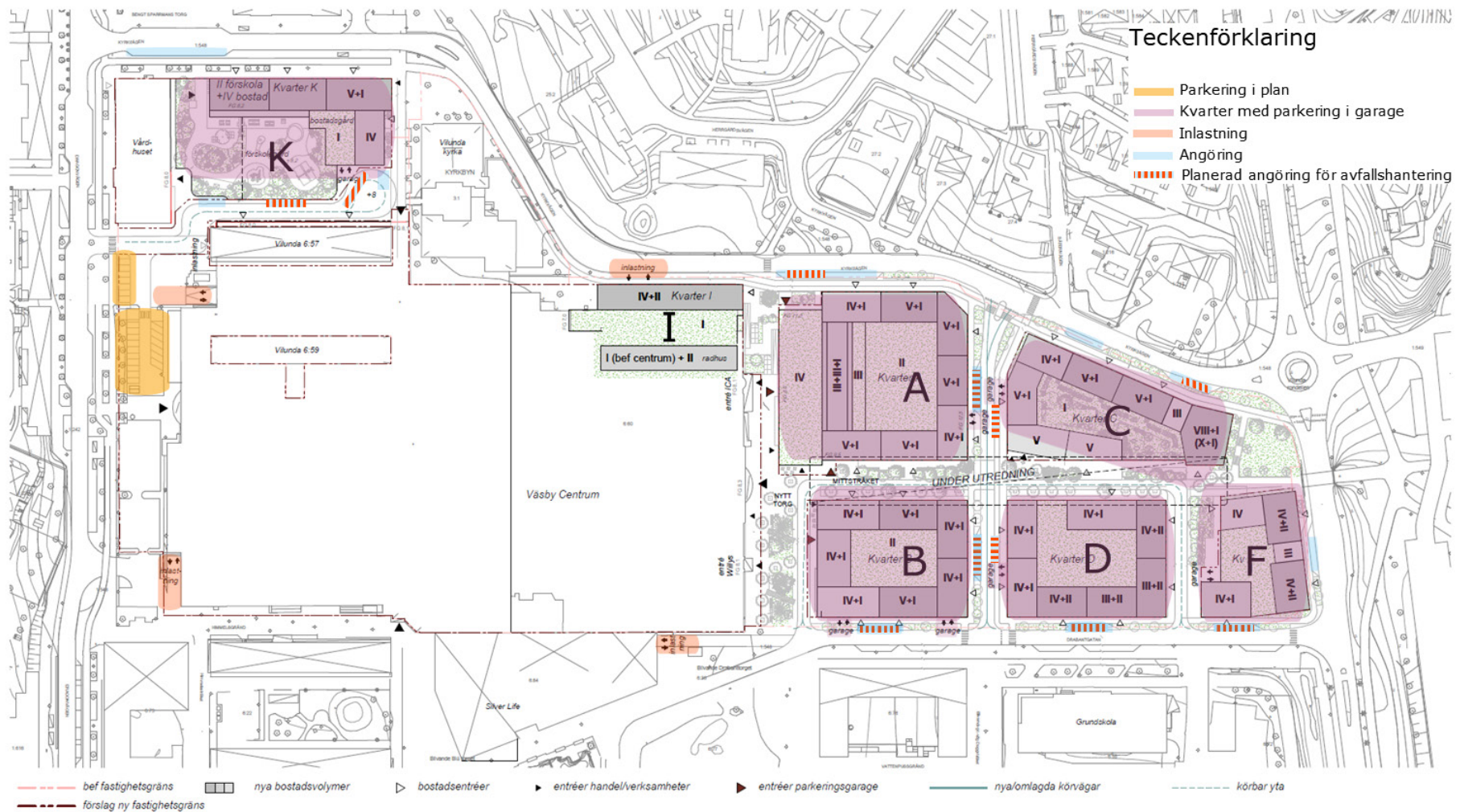
Avfallshantering

Angöring för avfallshantering ska enligt Avfallshandboken vara anlagd inom 10 meters dragavstånd från berörd accesspunkt samt vara utformad med en arbetsyta/angöringsficka med en bredd om 3,5 meter. I den framtagna planen uppfylls dragavståndet mellan angöring och miljörum inom 10 meter vid samtliga platser utom för miljörummet i kvarter I samt miljörummen längs Tvärgatans östra sida vid kvarter C och D. För kvarter I beror det på att angöringsfickans läge anpassas till det föreslagna övergångsstället. Avståndet till övergångsstället är valt med hänsyn till att uppfylla fullgoda siktförhållanden mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Avsteget gällande dragavstånd för angöringen för kvarter I bedöms dock som godtagbart då

trafiksäkerheten anses hålla högre prioritet samt att effekten av det förlängda dragavståndet bör kunna förhandlas med berörd speditör.

För angöringspunkterna längs Tvärgatans östra sida beror avsteget på att det vid båda miljörummen saknas angöringsficka. Detta medför att fordon som ska hantera avfall behöver stanna i gata och då hindrar genomgående trafik. Denna konsekvens bedöms inte vara godtagbar då det längs gatan planeras för flera garageinfarter vilket medför relativt höga trafikflöden längs gatan.

Inom planområdet uppfylls kravet på 3,5 meters bredd för avfallsangöring endast vid en plats (Kyrkvägen vid kvarter C). Övriga angöringsfickor har varierande bredd mellan 2,5–3 meter, varav samtliga platser som är lokaliserade inom området för den nya bostadsbebyggelsen har en bredd på 2,5 meter. Avsteget gällande angöringsfickornas bredd bedöms som godtagbart då mycket låga flöden tung trafik bedöms förekomma inom bostadsexploateringen samt att platserna är placerade invid gångytor som bör kunna nyttjas vid hantering av avfall. Avsteget gällande bredd för den angöringsfickan vid kvarter A bör också vara godtagbart. Angöringen har vid denna placering en bredd på 3 meter samt är belägen på en raksträcka där vägen i övrigt har en bredd på 6,5 meter. Vidare finns en skyddsremsa mellan angöringsfickan och cykelbanan om 0,7 meter som bedöms kunna nyttjas som arbetsområde.



VÄSBY CENTRUM STRUKTURPLAN

SITUATIONSPLAN - UNDER ARBETE

Skala (A3) : 1 : 1500 / 2024-02-12 Rev.: 2024-12-19



NIAM



0 50m
1:1500

Figur 26. Strukturplan, kompletterad planerad angöring, inlastning samt parkering (Niam, 2024; Ramboll, 2025).

De två platser vid kvarter K som i planen har angivits för angöring gällande avfallshantering är utformade utan dedikerade angöringsfickor. Detta då hela vägområdet är utformat som shared space. Dock är placeringen av angöringsområdena samt vägens utformning något bristfällig då den innebär ett avsteg dels gentemot Avfallshandboken, dels Upplands Väsbystrafikstrategi. Angöringsplatserna innebär att försämrade förhållanden för såväl övrig trafik samt för oskyddade trafikanter skapas. Detta gäller framför allt biltrafik med målpunkt i det planerade garaget eller vårdhuset samt gående som nyttjar vägsträckan för att ta sig till entrén för centrum, den planerade förskolan, vårdhuset eller fastigheten Vilunda 6:57.

Tillgänglig angöring och RHP

De angöringsfickor för tillgänglig angöring som föreslås i strukturplanen uppfyller i huvudsak det avstånd på 25 meter från entré som krävs enligt BBR. Undantaget är den befintliga angöringsfickan på Kyrkvägen invid kvarter K, entréerna vid fastighet Vilunda 6:57, avsaknad av angöringsfickor på östra sidan av Tvärgatan, den västra sidan om kvarter D samt längs Mittstråket. De två östra entréerna i kvarter K invid Kyrkvägen har ett större avstånd än 25 meter från den befintliga angöringsfickan. Det bedöms heller inte möjligt att tillskapa ytterligare angöring för dessa entréer då det på gatusträckan utanför entréerna är beläget en busshållplats.

För Tvärgatan innebär avsaknaden av angöringsfickor längs den östra sidan att varken avfallshanteringsfordon eller tillgänglig angöring till entréerna kan säkerställas. Planen bedöms därför behöva justeras med hänsyn till detta genom att angöringsfickor tillskapas exempelvis genom att gatuutformningen justeras eller att fastighetens läge justeras. Tillskapandet av RHP för samtliga fastigheter förutsätts ske i garage och benämns därför inte vidare i denna analys. Dock finns inget garage i kvarter I vilket gör att RHP behöver säkerställas i markplan inom 25 meter från tillgänglig entré.

Gällande angöringsmöjligheterna från Mittstråket och dess förlängning väster om kvarter D behöver RHP säkerställas med utgångspunkt i kravställningen i BBR. Någon vidare analys har inte kunnat genomföras då sträckan i och med denna rapports framtagande fortfarande är under utredning.

Parkeringsbehov

Cykelparkering

Parkeringsbehovet för cykel har beräknats med utgångspunkt i Upplands Väsbystrafikstrategi, undantaget är behovet för vårdanläggningar. Detta då kommunen saknar P-tal specifikt för vårdanläggningar. Det beräkningstal som använts för cykel har antagits baserat på en erfarenhetsmässig bedömning.

Totalt beräknas det inom planområdet finnas behov av totalt 1 392 cykelparkeringar kopplade till de nya bostäderna. Av dessa ska 465 anläggas som besöksparkeringar vid entréer och resterande (927) ska

iordningställas i garage/cykelrum. Detta innebär att cirka 1,5 cykelplats tillskapas per lägenhet för boende samt cirka 0,8 platser per lägenhet för besökande.

Behovet av cykelparkeringar för centrum, förskola samt tillkommande verksamheter har beräknats till 213. Fördelningen av dessa platser inom området behöver dock göras med hänsyn till typ av verksamhet samt i fallet med Väsby centrum, vid vilken entré placeringen sker. Detta då de olika entréerna har olika förutsättningar gällande cykelinfrastruktur.

För att inte riskera en överetablering av cykelparkeringar föreslås att cykelparkeringarna anläggs etappvis med möjlighet att göra bedömningar av faktiskt behov. Detta gäller främst cykelparkeringar som beräknas tillhöra centrumbebyggelsen. Anledningen är att parkeringstalen antas gälla för att tillgodose möjligheten att nyttja cykel som färdmedel för att ta sig till centrum och att det i fallet med Väsby centrum anläggs ett stort antal bostäder i direkt anslutning till centrumbebyggelsen vilket bör resultera i ett lägre faktiskt behov.

Om en utbyggnad av cykelparkering planeras etappvis är det av stor vikt att ytor behålls för att möjliggöra vidare utbyggnad och att dessa inte används för andra permanenta ändamål. Det är även önskvärt att en viss del av cykelparkeringarna anläggs med extra bredd samt med möjlighet till låg ramlåsning. Detta för att möjliggöra parkering med exempelvis lådcykel.

Bilparkering

Parkeringsbehovet för bilar har beräknats enligt två separerade modeller. Dels har Upplands Väsby's parkeringstal använts, dels har justerade parkeringstal som bygger på faktisk parkeringsbeläggning för Väsby centrum samt vid bostäder i närmiljön använts. Vid båda beräkningsmodellerna har ett antagande kring samnyttjande gjorts. Samnyttjandet har bedömts bestå av att 50 procent av bilparkeringar för besökande till boende samt de platser som beräknats för förskola och vårdhuset samnyttjas med parkering för centrumbebyggelsen under kvällar och helger vilket sammanfaller med centrumets besökstoppar.

Det totala parkeringsbehovet vid användning av parkeringstalen i trafikplan 2013 uppgår till ett spann mellan **1 332–1 853** vilket vid ovan beskrivna samnyttjandegrad kan reduceras till ett spann mellan **1 257–1 712**. Om de justerade parkeringstalen används blir parkeringsbehovet **930** respektive **823** vid samnyttjande.

Planområdet bedöms ha goda förutsättningar för att ytterligare reducera behovet av parkeringsplatser genom implementeringen av mobilitetsåtgärder. Dessa åtgärder bedöms dock endast ha en reducerande effekt på de bilparkeringar som beror av boende. Ett visst mått av befintliga mobilitetsåtgärder kan även antas finnas för den nya bostadsbebyggelsen i och med lokaliseringen intill Väsby centrum med god tillgång till serviceutbud såsom pakettleverans och utbud av färdiglagad mat. Utöver de åtgärder som redan finns

på platsen bör mobilitetsåtgärder såsom bilpool och cykelpool kunna resultera i en reduktion på cirka 10-20 procent.

En implementering av såväl samnyttjande som mobilitetsåtgärder bedöms kunna resultera i ett totalt behov om cirka **773** parkeringsplatser förutsatt att behovet beräknas enligt de justerade parkeringstalen. Detta gör att det planerade antalet parkeringsplatser enligt strukturplanen (770) bedöms vara tillräckligt.

SLUTSATS

Planområdet ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Den föreslagna utformningen av Kyrkvägen, som inkluderar separerade gång- och cykelbanor, förväntas förbättra både framkomlighet och trafiksäkerhet. För att ytterligare främja cyklingens attraktivitet rekommenderas att cykelparkeringar placeras i nära anslutning till entréer och gärna utformas med väderskydd, liknande de som finns vid den befintliga parkeringen. Cykelparkeringsbehovet beräknas till cirka 1 400 cykelparkeringar för bostäderna och 200 cykelparkeringar för verksamheter som kan anläggas etappvis efter behov.

Med den föreslagna utformningen av Kyrkvägen minskar bussarnas behov av att bromsa in vid möten, vilket bidrar till att bibehålla trafikrytm och förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken längs vägen.

Enligt planförslaget uppgår antalet planerade parkeringsplatser till 770 och inkluderar både mark- och garageparkering. Parkeringsbehovet för bil har beräknats utifrån justerade parkeringstal som tar hänsyn till faktiska belägningsgrader för både dels befintliga verksamheter, dels bostäder i närområdet. Förutsatt att ett antal mobilitetsåtgärder genomförs bedöms parkeringsbehovet kunna tillgodoses av förslaget antal parkeringsplatser.

Ett flertal frågor kräver fortsatt utredning, bland annat hantering av angöring för sopbilar längs Tvärgatan och i kvarter K samt säkerställande av tillgänglig angöring och möjlighet till RHP i samtliga kvarter. Dessutom finns behov av att vidare analysera utformningen av Mittstråket och dess förlängning för att säkerställa ett välfungerande samspel mellan gång-, cykel- och biltrafik.

REFERENSER

Boverket (2022). *Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder*. Hämtad från https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/ 2025-01-03.

Trafikverket (2006). *Hållbara råd för bilpooler*. Hämtad från https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8cdd93f93bd84c90a0c3f406110bc313/hallbara_rad_for_bilpool_ver2.pdf?id=104883 2025-01-15.

Upplands Väsby Kommun (2013). *Trafikplan 2013*.

Upplands Väsby Kommun (2022a). *Avfallshandboken*.

Upplands Väsby Kommun (2022b). *Trafik- och mobilitetsstrategi för Upplands Väsby kommun*.

Upplands Väsby Kommun (2022c). *Planeringsstöd för val av Gångfartsområden och gågator*. Hämtad <https://www.upplandsvasby.se/download/18.1a9227a017e88440389ce0/1643185660675/G%C3%A5ngfartsomr%C3%A5den%20och%20g%C3%A5gator.pdf> 2025-01-03, (senast ändrad: 2022-01-26)