



Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

Dokumentinformation

Titel: Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

Projektnummer: 22131

Rapportnummer: 2022:134

Författare: Michael de Lange, Kristen Koehler, Sara Malm, Erika Johansson,
Cristoffer Collander

Kvalitetsgranskning: Sara Malm

Beställare: Väsbyhem

Kontaktperson: Martin Sterner, martin.sterner@vasbyhem.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	20220825	Granskningsversion	Beställare
1.0	20220922	Slutversion	Beställare
1.1	20221005	Justerad slutversion	Beställare
1.2	20240104	Uppdaterad granskningsversion	Beställare
1.2	20240110	Uppdaterad slutversion	Beställare
1.3	20240325	Uppdaterad slutversion	Beställare
1.4	20250711	Ny version enligt nya förutsättningar	Beställare
1.5	20250911	Ny version enligt nya förutsättningar	Beställare
1.6	20250926	Nytt underlag (BTA)	Beställare
1.7	20260119	Justerad efter granskningssynpunkter	Beställare

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1. Bakgrund	3
1.2. Syfte.....	4
1.3. Avgränsningar	4
2. Nuläge.....	5
2.1. Målpunkter.....	5
2.2. Parkering och angöring.....	6
2.3. Resvanor	8
2.4. Närhet till kollektivtrafik	10
2.5. Gång- och cykeltrafik	11
3. Planerad bebyggelse.....	12
3.1. Vilunda 28:12	12
3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter.....	12
4. Trafikutredning	13
4.1. Trafikflöden	13
4.2. Trafikalstring	14
4.3. Påverkan på omkringliggande vägnät.....	17
4.4. Gatuutformning	17
4.5. Trafiksäkerhet.....	19
4.6. Räddningstjänsten.....	22
5. Parkeringsutredning	23
5.1. Parkeringstal för bil och cykel.....	23
5.2. Parkeringsefterfrågan för Vilunda 28:12	25
5.3. Förslag till utformning av parkeringslösning.....	27
6. Mobilitetstjänster i området	33
7. Slutsatser	35

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Väsbyhem har i uppdrag från Upplands Väsby kommun att upplåta en förskola på fastigheten Vilunda 28:12 inom Sigma. Den kommunalägda förskolan Hopprepet som idag finns på fastigheten ska byggas om för att skapa plats för en ny byggnad som innefattar en förskola i bottenvåningen samt bostäder ovanpå. Antal tillkommande bostäder uppskattas uppgå till 30 lägenheter i varierande storlekar med en uppskattad BTA på cirka 2 800 kvadratmeter. Förskolan som placeras i bottenvåningen kommer vara cirka 1 000 kvadratmeter BTA.

Det finns även ett alternativt scenario där det i stället för bostäder byggs kontor med en total BTA på cirka 2 400 kvadratmeter, varav cirka 530 kvadratmeter utgör teknikyta.



Figur 1-1 Läget för Vilunda 28:12 inom Sigma. Källa: Detaljplan för Sigma i Vilunda i Upplands Väsby kommun. Bilden är bearbetad av Trivector.

Strax nordväst om Vilunda 28:12 på fastigheterna Hammarby 8:1 samt 8:2 planeras för ytterligare en ny exploatering, Hasselnöten, som omfattar 200 nya bostäder, en förskola samt aktivitetshus/utbadverksamhet som redan finns idag.

1.2. Syfte

Trivector Traffic har fått i uppdrag från Väsbyhem att ta fram en trafik- och parkeringsutredning för kv. Vilunda 28:12. Denna utredning syftar till att:

- ▷ pröva områdets speciella förutsättningar och motivera eventuella avvikelser från kommunala riktvärden
- ▷ bedöma vad skälig utsträckning av parkering är i det specifika området och utifrån det föreslå omfattning av parkering
- ▷ bedöma om förslaget kan antas medföra olägenheter för omgivningen.

1.3. Avgränsningar

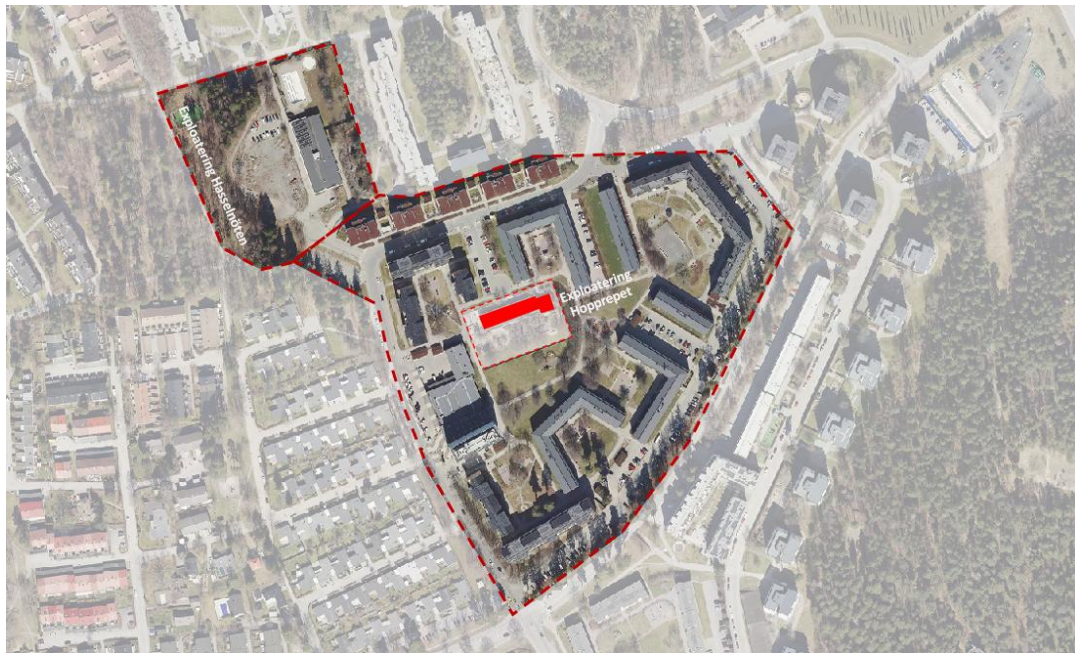
Denna trafik- och parkeringsutredning omfattar fastigheten Vilunda 28:12, belägen inom Sigmaområdet (se Figur 1-2). Vissa trafikfrågor i utredningen omfattar även Hasselnöten. Då Väsbyhem äger stora delar av fastighetsbeståndet runt Vilunda 28:12 kommer en del av de föreslagna lösningarna att omfatta ytor utanför exploateringsområdet.



Figur 1-2 Situationskarta över Upplands Väsby centrumområde samt Sigma-området.

2. Nuläge

I början av 60-talet byggdes Sigmaområdet med nio bostadshus och totalt 450 lägenheter. De senaste åren har området förtätats och vidareutvecklats med påbyggnad på tre av de nio befintliga husen samt fem nyproducerade punkthus (Hasselbladen). Sigmakvarteret består idag av 1 185 lägenheter som tillhör Väsbyhems bostadsbestånd.



Figur 2-1 Lokalisering av kv. Vilunda 28:12 (rödmarkerad) inom Sigma samt kv. Hasselnöten beläget strax nordväst om Sigma.

2.1. Målpunkter

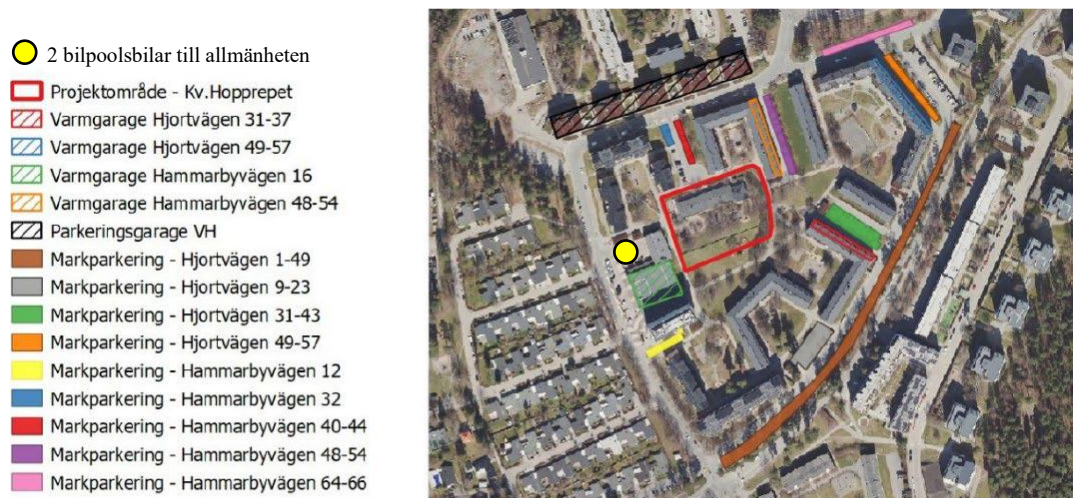
I Sigma centrum finns ett mindre utbud av kommersiell service. Avståndet till Väsby centrum, kommunens centrala kollektivtrafikknutpunkt, med ett brett utbud av kommersiell service samt kommunens huvudbibliotek, är cirka 700 m.

I anslutning till exploateringsområdet finns följande funktioner:

- ▷ Sigma centrum – med ICA och ett flertal lokala verksamheter
- ▷ Väsbyhems aktivitetshus
- ▷ Hasselbadet
- ▷ Förskolan Halsbandet (norr om exploateringsområdet)
- ▷ Flera mindre butiker/verksamheter längs Väsbyvägen
- ▷ Kollektivtrafikhållplatser
- ▷ Parkeringsytor

2.2. Parkering och angöring

Väsbyhem har ett stort antal parkeringsanläggningar i direkt anslutning till Vilunda 28:12, se Figur 2-2. Parkeringen i området idag utgörs främst av markparkering, och sedan uppförandet av kvarteret Hasselbladen år 2016, även av ett underjordiskt garage som inrymmer 95 parkeringsplatser (varav 2 RHP) och 8 MC-parkeringar.



Figur 2-2 Väsbyhems parkeringsanläggningar inkl. bilpoolsbilar i anslutning till exploateringsområdet.

Enligt uppgifter från Väsbyhem finns det totalt cirka 906 parkeringsplatser inom området som tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd, varav 482 platser är lokaliserade inom Sigma-planområdet, se även Tabell 2-1 och Figur 2-3. I anslutning till Sigma centrum finns dessutom två poolbilar som allmänheten har tillgång till. Hela området har i dagsläget en parkeringsnorm som landar på 0,77 bilplatser per lägenhet.

Tabell 2-1 Befintligt parkeringsutbud samt lägenhetsantal.

	Väsbyskogen och Hasselnöten	Sigma	Hela området
1 rok	98	69	167
2 rok	197	166	363
3 rok	235	196	431
4 rok	87	119	206
5 rok		7	7
6 rok		12	12
Totalt antal lägenheter	617	568	1185
Antal p-platser	426	482	908
Parkeringstal	0,7	0,85	0,77



Figur 2-3 Översiktsbild över parkeringsområdena (1) Väsbyskogen, (2) Hasselnöten och (3) Sigma.

Direkt norr om fastigheten finns idag 35 parkeringsplatser, se Figur 2-4. 27 av dessa parkeringsplatser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems bestånd medan resterande 8 platser ligger på allmän platsmark. De platser som tillhör Väsbyhem hyrs ut till boende inom området.

Parkering för besökare finns längs med Hammarbyvägen, Hasselgatan och Hjortvägen på allmän platsmark. Dessa platser är tidsreglerade till 4 timmar med parkeringsskiva. Boende inom området har också möjlighet till korttidsangöring inne på gårdarna. Innergårdarna på ömse sidor om Vilunda 28:12 nås från vändplanen framför förskolan och via en angöringsgata från Hammarbyvägen, väster om Vilunda 28:12.

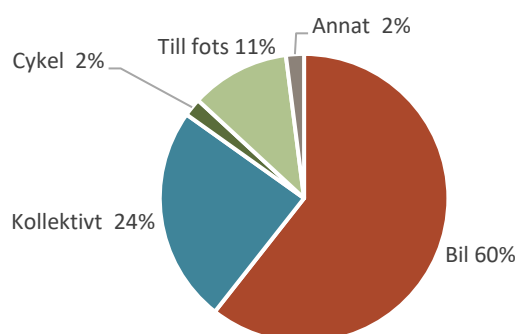
Angöring för sophantering och leveranser sker idag på vändytan strax norr om fastigheten och ska ske från denna yta även efter ombyggnaden.



Figur 2-4 Parkeringsplatser i direkt anslutning till Vilunda 28:12. De åtta gulmarkerade platserna ligger på allmän platsmark, övriga 27 platser finns på kvartersmark.

2.3. Resvanor

Under 2019 har en resvaneundersökning genomförts i Stockholmsregionen som omfattar Upplands Väsby kommun. Färdmedelsfördelningen för Upplands Väsby visar att merparten av resorna sker med bil (60 %). Näst vanligaste färdmedlet är kollektivtrafiken (24 %), se Figur 2-5.¹



Figur 2-5 Färdmedelsfördelning, genomsnittlig för veckan, för boende i Upplands Väsby kommun. Källa: Region Stockholm.

¹ Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen. SL 2018–0116 Version 2. Stockholm, Sverige.

Valet av färdmedel beror till stor del på vilket ärende som ska uträttas. För arbetsresor är andelen kollektivtrafikresor högre, medan bilen dominerar som transportmedel för fritidsresor, se Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt för hela veckan för resor till arbete och på fritiden för boende i Upplands Väsby Källa: Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Ärende	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat
Arbetsresor	55 %	35 %	6 %	4 %	0 %
Fritidsresor	69 %	16 %	1 %	12 %	3 %

Bilnehav

Enligt SCB² har 66 % av hushållen i Upplands Väsby tillgång till en eller flera bilar. Tillgången till bil i Sigmaområdet är något lägre än genomsnittet för kommunen. I det statistikområde som Sigma ingår i ligger bilnehavet på 0,66 bilar per hushåll, vilket innebär att färre hushåll än så har tillgång till bil då vissa hushåll äger flera bilar. Statistikområdet där Sigma ingår omfattar även kedjehus belägna väster om Sigmaområdet. Även om det är en relativt liten andel av antalet bostäder som är kedjehus kan det antas att detta område bidrar till ett högre bilnehav än vad som gäller det faktiska exploateringsområdet där det planeras för lägenheter.³

2020 genomfördes Väsbyhem en webbenkät till de boende i Sigmaområdet med frågan ”Hur många bilar äger ert hushåll idag?”. Av de 161 svar som Väsbyhem fick in framgår det att cirka 63% av hushållen i Sigma äger minst en bil medan 37% saknar bil.⁴ Eftersom bilnehavet är lägre i Sigmaområdet än i Upplands Väsby kommun i stort kan man anta att andelen resor som görs med bil från Sigmaområdet är lägre än andelen för kommunen i genomsnitt.

Utöver statistiken från SCB har Väsbyhem i samarbete med Sveriges Allmännytt och KTH även genomfört en utredning för att få ett helhetsgrepp gällande parkeringssituationen och parkeringskostnaderna i Sigmaområdet⁵. Denna utredning visade att:

- ▷ 47 % av hushållen i Sigma- och Hasselområdet har inget fordon registrerat på adressen
- ▷ Hushåll som hyr en bilplats äger i genomsnitt två fordon

² Statistik över bilnehav, Statistiska Centralbyrån, 2019

³ Enligt SCB statistik för Antal lägenheter efter region, upplåtelseform och år, är 66 % av lägenheter hyresrätt, 29 % bostadsrätt och bara 5 % äganderätt år 2021.

⁴ Sterner, M. (2020) Parkerings-PM, Vilunda 28:12. Väsbyhem.

⁵ Vilunda 28:12 – Parkeringssituation Sigma och projektet Hopprevet, 2021

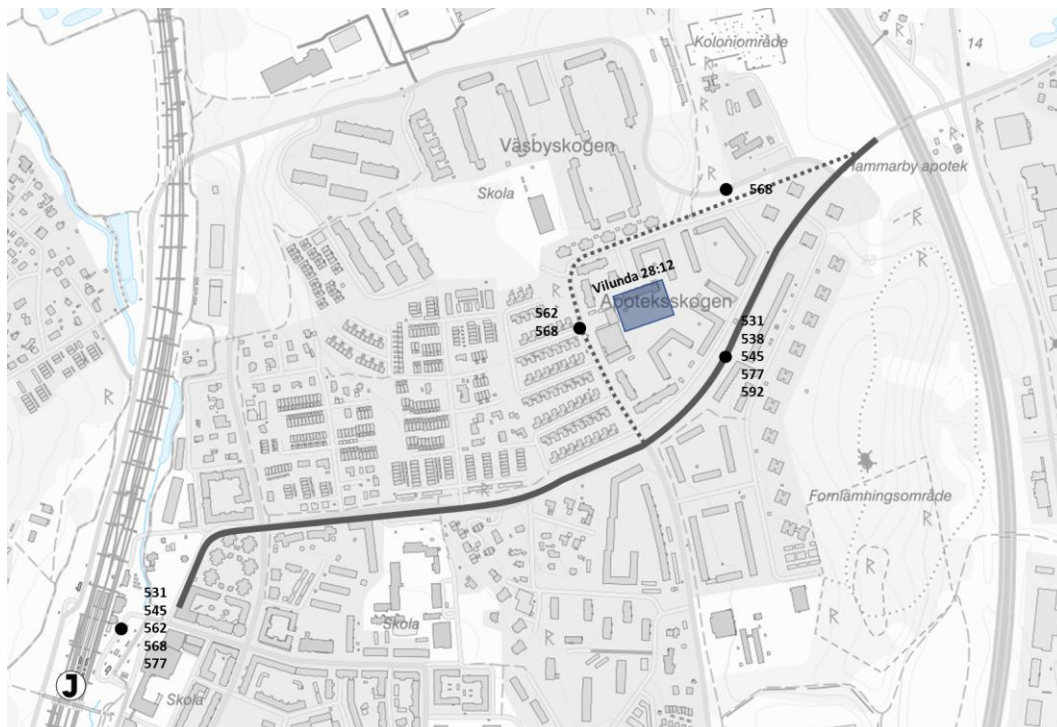
- ▷ Det finns ett högt antal avställda fordon (cirka 40 %) inom området

2.4. Närhet till kollektivtrafik

Pendeltågsstationen med kollektivtrafik mot Uppsala respektive Stockholm ligger cirka 1 km från exploateringsområdet.

Inom området finns tre busshållplatser som trafikeras av sju busslinjer. Fem av dessa busslinjer trafikerar mellan Sigmaområdet och pendeltågstationen. De två närmast belägna busshållplatserna, hållplats Sigma och hållplats Apoteksskogen, ligger inom 150 meters respektive 250 meters gångväg från Vilunda 28:12.

Busslinje 562 och 568 som går från hållplats Sigma är kvartstrafikerade och löser av varandra. Detta gör att väntetiden i rusningstrafik varierar mellan 2 och 9 minuter. Under dag- och kvällstid trafikeras sträckan med samma busslinjer, med en väntetid som varierar mellan 5 och 21 minuter. Under rusningstrafik klassas tillgången till kollektivtrafik som god medan den dag- och kvällstid klassas som medelgod/kvartstrafik enligt kommunens trafikplan som togs fram 2013.⁶



Figur 2-6 Kollektivtrafik i anslutning till Vilunda 28:12.

⁶ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

2.5. Gång- och cykeltrafik

Kommunens cykelvägnät går genom Sigma samt längs Hammarbyvägen och Väsbyvägen, se Figur 2-7. Via kommunens huvudcykelvägnät kan cyklisterna ta sig genom Sigmaområdet. Kommunen redovisar inte något prioriterat gångnät, men gångbanor finns längs alla större gator. Det finns goda förutsättningar att nå bland annat service och barns målpunkter inom avstånd som är lämpliga för gång eller cykel. Samtliga gång- och cykelstråk inom kommunen är utformade som kombinerade gång- och cykelbanor.



Figur 2-7 Cykelvägnät genom och i anslutning till Vilunda 28:12. Källa: Upplands Väsby kommun

3. Planerad bebyggelse

3.1. Vilunda 28:12

Scenario 1 – Förskola och bostäder

I scenario 1 omfattar exploateringen på Vilunda 28:12 totalt 3 822 kvm BTA varav 1 042 kvm BTA förskola och 2 780 kvm BTA för bostäder. Totalt föreslås det att 30 lägenheter och en förskola för cirka 100 barn ska byggas inom fastigheten.

De nya bostäderna och förskolan medför en efterfrågan på boende- och besöksparkering, parkering för anställda, korttidsparkering för hämtning och lämning på förskolan samt angöringsytor för att hantera sopor och ta emot leveranser.

Scenario 2 – Förskola och kontor

I scenario 2 omfattar exploateringen på Vilunda 28:12 totalt 3 450 kvm BTA varav 1 042 kvm BTA förskola och cirka 2 408 kvadratmeter BTA för kontorsverksamhet. Kontoret planeras sysselsätta cirka 100 anställda, vilket innebär cirka 24 kvadratmeter BTA per anställd.

Det nya kontoret och förskolan medför en efterfrågan på parkering för anställda, besöksparkering till kontoret, korttidsparkering för hämtning och lämning på förskolan samt angöringsytor för att hantera sopor och ta emot leveranser.

3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter

Strax nordväst om Vilunda 28:12 planeras för ytterligare en ny exploatering, Hasselnöten, som innehåller cirka 200 nya bostäder, parkeringsgarage med en bilpoolsbil, en förskola, aktivitets- och rekreationsytor i form av utomhusbad med badfaciliteter samt möjlighet till lokaler för idrott och föreningar.

Enligt planbeskrivningen⁷ ska all privat parkering, inklusive besöksparkering för denna exploatering lösas inom kvartersmark, genom utnyttjande av ett befintligt garage under sydöstra kvarteret / Hammarbyvägen 7.

⁷ Detaljplan för Hasselnöten – Planbeskrivning, Upplands Väsby kommun 2020, diariernr KS/2019:37

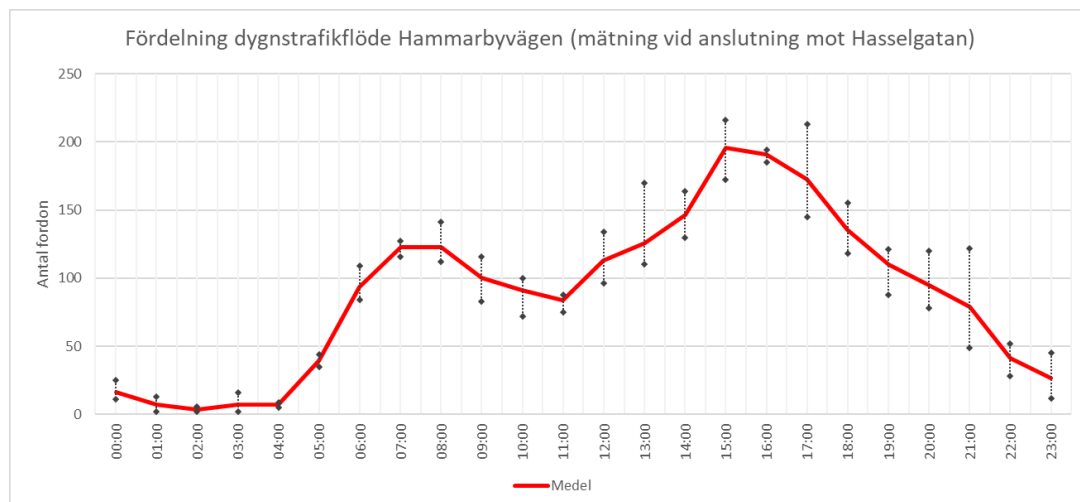
4. Trafikutredning

4.1. Trafikflöden

Beskrivningen av trafikflöden nedan har baserats på kommunens trafikmätningar från 2023⁸. Sedan 2023 har inga fler exploateringar i närområdet tillkommit och därför anses trafikmätningarna från 2023 fortfarande vara aktuella.

Hammarbyvägen har idag ett vardagsdygnsflöde på cirka 2 100 fordon vid anslutningen mot Hasselgatan och cirka 2 800 fordon i höjd med Kedjevägen. Trafikmätningarna visar att förmiddagens maxtimme inträffar 08.00-09.00, motsvarande cirka 120 fordon till och från området (räknat från anslutningen vid Hasselgatan). Eftermiddagens maxtimme inträffar mellan 15.00 och 16.00 och motsvarar cirka 200 fordon som rör sig till och från området. Enligt uppgift från kommunen är vändplanen framför skolan mest belastad under de tider då hämtning och lämning till förskolan sker.

För resor på fritiden och helger är starttiden i mycket högre grad skiftande och jämn över dagen. Därför har helger exkluderats från denna analys.



Figur 4-1 Fördelning dygns trafikflöde Hammarbyvägen vid anslutningen mot Hasselgatan under en medelvardag (september 2023).

För Väsbyvägen är trafikmängden (från april 2015 som utgör senaste mätningen) cirka 4 500 fordon per dygn (årsdygns trafik), varav 8 % tung trafik där den största delen är bussar i linjetrafik.

⁸ Trafikmätning september 2023: Källa: Upplands Väsby kommun

4.2. Trafikalstring

Trafikmängden som kommande exploateringar inom området förväntas alstra har uppskattats med Trafikverkets trafikstringsverktyg. Nedan visas resultatet av trafikstringsberäkningar för Vilunda 28:12 samt Hasselnöten. Senare i detta kapitel diskuteras trafikstringens resultat och slutsatser dras kring vilka trafikströmmar som kan förväntas när Vilunda 28:12 och Hasselnöten är färdigbyggda.

Vilunda 28:12

Nedan visas indata som har använts för bostäderna inom Vilunda 28:12⁹:

- ▷ Total BTA bostäder 2 780 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal lägenheter **30 lägenheter**

Ingångsvärden som har använts för förskolan inom Vilunda 28:12 är:

- ▷ Total BTA förskola 1 042 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal förskoleplatser **100 platser**
- ▷ Antal avdelningar 2 avdelningar
- ▷ Antal barn/avdelning 50 barn

Ingångsvärden som använts för kontor inom Vilunda 28:12 är:

- ▷ Total BTA kontor 2 408 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal anställda **100 personer**

Tabell 4-1 Utdrag från Trafikalstringsverktyget som beskriver alstrad trafik från Vilunda 28:12 för de två olika scenarierna. Avser antal resor per dygn för respektive färdmedel. Scenario 1 (förskola och lägenheter), scenario 2 (förskola och kontor).

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	31	37	7	51	4	130
Kontor	174	145	38	70	12	439
Förskola	255	111	40	220	7	633
Totalt antal resor i scenario 1	286	148	47	271	11	763
Totalt antal resor i scenario 2	429	256	78	290	19	1072

⁹ Fetmarkerad text har använts som indata i Trafikalstringsverktyget.

Tabell 4-2 Uppskattad alstring av bilar i scenario 1 respektive scenario 2

	Scenario 1	Scenario 2
Antal bilresor [resor/dygn] exkl. nyttotrafik	290	430
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	210	320
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	230	350

Trafikalstringsverktyget uppskattar att scenario 1 i Vilunda 28:12 kommer att alstra cirka 760 resor per dygn varav drygt 290 är bilresor, se Tabell 4-1 och Tabell 4-2. Majoriteten av dessa bilresor kommer att ske till och från kvarterets förskola. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till cirka 37 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till 230 fordonsrörelser exkl. nyttotrafik.

I scenario 2 uppskattas den tillkommande exploateringen alstra cirka 1070 resor per dygn, varav knappt 430 resor är bilresor. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till cirka 40 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till 350 fordonsrörelser exkl. nyttotrafik.

Med tanke på att upptagningsområdet för förskolan förväntas vara lokalt bedöms andelen resor med bil och kollektivtrafik till förskolan vara överskattad.

Hasselnöten

Ingångsvärden som har använts för bostäder i Hasselnöten¹⁰:

- ▷ Total yta bostäder 20 000 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal lägenheter **200 lägenheter**

Ingångsvärden som har använts för förskolan i Hasselnöten:

- ▷ Total yta förskola 1 275 kvadratmeter BTA
- ▷ **Förskoleplatser 120 platser**
- ▷ Avdelningar⁷ 6 avdelningar
- ▷ Barn/avdelning 20 barn

¹⁰ Fetmarkerad text har använts som indata i Trafikalstringsverktyget.

Tabell 4-3 Utdrag från Trafikalstringsverktyget som beskriver alstrad trafik från Hasselnöten.

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	206	244	46	338	29	864
Förskola	306	134	48	264	8	760
Totalt antal resor	512	378	95	602	37	1 624

Tabell 4-4 Uppskattad alstring av bilar i Hasselnöten.

	Exkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	510
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	380
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	420

Trafikalstringsverktyget uppskattar att Hasselnöten kommer att alstra drygt 1 620 resor per dygn varav drygt 510 är bilresor. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till cirka 32 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till cirka 420 fordonsrörelser.

Även för Hasselnöten uppskattas att andelen kollektivtrafik- och bilresor till och från förskolan är överskattad, då merparten av barnen antas bo i förskolans närhet.

Utomhusbad och aktivitetshus

Utomhusbadet som planeras finnas kvar i denna exploatering alstrar enligt uppgifter från projektgruppen mest trafik under sommarmånaderna. Inga parkeringsplatser finns i anslutning till badet idag, förutom fem parkeringsplatser som används för servicefordon. Utomhusbadet har ett lokalt upptagningsområde och eftersom parkering saknas reser de flesta hit till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. Baserat på aktivitetshusets inriktning och det lokala upptagningsområdet antas det alstra endast lokala gång- och cykelresor.

Slutsats trafikstring

Andelen bilresor som trafikstringsverktyget uppskattar för Vilunda 28:12 (cirka 37–40 %) och Hasselnöten (cirka 32 %) ligger lägre jämfört med den genomsnittliga färdmedelsandelen på 60 % bilresor som gäller för kommunen (se kapitel 2). Det är en naturlig konsekvens av det goda kollektivtrafikläget samt närheten till service och samhällsfunktioner som både Hasselnöten och Vilunda 28:12 har.

Förskolorna planeras för ett mycket lokalt upptagningsområde där de flesta kommer att ha goda förutsättningar att resa till och från skolan till fots eller med cykel. De cirka 460 bilresor

till och från förskolorna som trafikstringsverktyget anger bedöms ligga i överkant och resor till fots eller med cykel bedöms därmed underskattas något.

Analysen med trafikstringsverktyget visar att andelen bilresor till och från förskolorna sannolikt är överskattade i båda områdena. En egen bedömning är att förskolan Hopprevet genererar omkring 100 bilresor per dygn (inklusive både till- och frånresor). Motsvarande nivå gäller även för förskolan som planeras i Hasselnöten, vilket innebär ytterligare cirka 100 bilresor per dygn.

Sett till hela områdena motsvarar detta att Vilunda 28:12 beräknas alstra cirka 130 resor i scenario 1 och cirka 270 resor i scenario 2. Hasselnöten uppskattas i sin tur alstra omkring 310 bilresor per dygn.

4.3. Påverkan på omkringliggande vägnät

Resorna som alstras av förskolan Hopprevet finns redan idag och kommer finnas kvar i samma omfattning efter ombyggnaden. Trafik som tillkommer i detta område är den till och från bostäder/kontor som planeras inom Vilunda 28:12 och Hasselnöten samt den nya förskola som planeras inom Hasselnöten.

Utifrån genomförda trafikstringsberäkningar och med antagandet om 100 tillkommande resor från förskolan i Hasselnöten, uppskattas att knappt 240 bilresor tillkommer i scenario 1, varav cirka 30 är resor till och från bostäderna i Vilunda 28:12 och 210 till och från Hasselnöten. I scenario 2 tillkommer totalt cirka 480 bilresor, varav cirka 170 är resor till och från kontor och 310 till och från Hasselnöten.

Med utgångspunkt från trafikmätningarna väntas cirka 6 % av resorna ske under förmiddagens maxtimme och cirka 9 % av resorna under eftermiddagens maxtimme. Detta motsvarar 15 tillkommande fordon under förmiddagens maxtimme och cirka 25 fordon under eftermiddagens maxtimme. I scenario 2 motsvarar det 25 tillkommande fordon under förmiddagens maxtimme och 35 resor under eftermiddagens maxtimme.

Den tillkommande trafiken från Vilunda 28:12 och Hasselnöten är låg sett över dygnet och maxtimmarna och bedöms kunna omhändertas av det befintliga trafiksystemet. Under för- och eftermiddagens maxtimme kan det dock uppstå temporära, korta köbildningar i anslutning till lokalgatans in- och utfart, om exempelvis vänstersvängande fordon behöver vänta momentant på att köra ut. Även in- och utkörning från parkeringsplatser kan ge korta stopp i lokalgatans trafikflöde.

4.4. Gatuutformning

Vilunda 28:12 angörs från en lokalgata. Sektionen längs lokalgatan varierar i bredd från 32 meter närmast exploateringen till 42 meter i anslutning till Hammarbyvägen. Körbanan

mellan gatans tvärställda parkeringsrader är i dagsläget 5,8 meter bred och vändplanen framför skolan har idag en diameter på cirka 18 meter. Längs denna lokalgata finns 35 parkeringsplatser varav 16 är placerade längs gatans östra sida och 19 längs gatans västra sida. 27 av dessa platser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd. Övriga 8 parkeringsplatser ligger på allmän plats och tillhör kommunen.

Eftersom denna lokalgata ligger i direkt anslutning till ett flertal bostadskvarter och en förskola behöver gatan tillgodose följande funktioner:

- ▷ Boendeparkering (inom 400 meter från bostadsentré).
- ▷ Parkering för förskolans personal och kontorsanställda (inga krav kring placering).
- ▷ Korttidsparkering för att hämta och lämna barn till förskolan.
- ▷ Utrymme för angöring, avfallshantering och leveranser till förskola och bostäder eller kontor (lastplats). Inga backande fordonsrörelser ska förekomma.
- ▷ Lastplatsen/uppställningsplatsen för sophämtning ska ligga maximalt 10 meter från kvarterets miljörum.
- ▷ Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga (inom 25 meter från bostadsentré respektive entré till förskola)
- ▷ Infartsväg vid angöring på befintliga bostadsgårdar
- ▷ Yta för uppställning av räddningsfordon.

Enligt kommunens trafikplan ska avstånd till boendeparkering likställas med avstånd till busshållplats, vilken enligt trafikplanen är maximalt 400 meter från bostaden¹¹. Avstånd mellan bostäder och boendeparkering över 400 meter anses som undermålig standard utifrån kommunens trafikplan. Trafikplanen specificerar inga tillgänglighetsmått för parkering som tillhör verksamheter. Platser för hämtning och lämning av förskolebarn ska i första hand ske på kvartersmark och vara skild från barnens och elevernas friytor. Hämta-/lämnazon och parkering behöver inte placeras i direkt anslutning till förskola/skola. Ett visst rimligt gångavstånd mellan angöring och förskola/skola kan vara gynnsamt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv¹².

I samband med exploateringen kommer de delar av lokalgatan som blir parkering omvandlas till kvartersmark och övriga delar, såsom körbanan och vändplatsen, blir allmän platsmark. Trafiklösningen som redan finns framtagna föreslår en vändplan som har en diameter på drygt 22 meter för att möjliggöra angöring och vändning av ett lastfordon (typfordon Los och LBN). Utöver en lastplats föreslås en rad vinkelräta parkeringsplatser för att tillgodose parkering för boende samt verksamma och besökare till förskolan eller kontoret. Hämta-

¹¹ Trafikplan Upplands Väsby april 2013

¹² Riktlinjer för förskola och grundskola avseende lokaler och utemiljö, Upplands Väsby kommun, 2017-10-23

/lämnaplatser samt parkering för anställda till förskolan eller kontoret lokaliseras enligt förslaget i anslutning till vändplanen närmast skolan.

En parkeringsplats för rörelsehindrade lokaliseras närmast förskolan inom 25 meters gångavstånd från förskolans entré. Se kapitel 5 för mer information om detta.

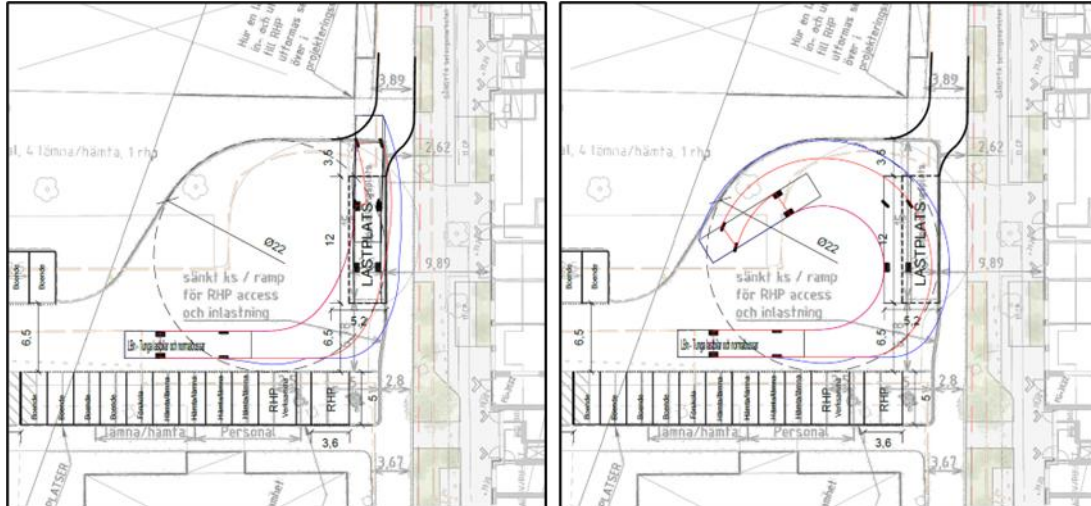
4.5. Trafiksäkerhet

Utifrån utformningsförslaget ovan har en bedömning gjorts vad gäller trafiksäkerhet på lokalgatan, med särskilt fokus på förskolan. Små justeringar av utformningen har gjorts för att lösa vissa framkomlighetsproblem och för att öka trafiksäkerheten.

Hastighet och separeringsgrad är två av de viktigaste faktorerna för god trafiksäkerhet. Separering minskar antalet konfliktpunkter som skapar risk för kollisionsolyckor. Höga hastigheter förvärrar skadegraden vid kollisioner och minskar reaktionsfönstret då en olycka kan undvikas. Hastighet bedöms dock inte vara en större riskfaktor på lokalgatan, då den är så pass kort att motorfordonsförare inte hinner komma upp i någon högre hastighet.

En annan trafiksäkerhetsrisk är backande motorfordon. Detta kommer att förekomma längs hela gatan vid in- och utkörning till parkeringsplatser, samt sannolikt vid användning av lastplatsen. Det är viktigt att minimera behovet av att backa, särskilt tyngre fordon, och att skapa en trafikmiljö som minskar risken för kollisioner då backning behöver genomföras. Behov av backning av tunga fordon vid uppställning på lastzonen kan minimeras om lastplatsen görs cirka 1,5 meter bredare, se Figur 4-2. Som konsekvens av detta kommer avståndet mellan lastplatsen och miljörummet bli 12 meter¹³.

¹³ I Upplands Väsby kommuns Avfallshandbok 2022, antagen av KSTFU, finns kravställning för utformning av angöringsplats samt dragväg med mera. Avfallshandboken och avfallsföreskrifterna är de styrande dokumenten i kommunen.



Figur 4-2 Förslag på lösning med kort backning (vänster) och utan backning (höger).

Den ideala förskolan har en varumottagning som är fysiskt separerad från entrén för barn och föräldrar. I praktiken är det dock ofta svårt att separera varumottagningen från övrig angöring med bil. Det kan då vara bra att separera leveranser och sophämtning tidsmässigt från de tider då barn och föräldrar ankommer till/lämnar förskolan.

Hopprevet planeras få sin huvudentré på husets södra sida. Det bedöms utifrån en trafiksäkerhetssynpunkt vara det bästa läget, åtminstone för barn som anländer till fots eller med cykel.

För att lastbilar som kommer med leveranser eller för att hämta sopor ska kunna ställa sig invid kantstenen längs lastplatsen behövs en liten backrörelse. Lastbilar av typfordon LBN kräver en vändplats med en diameter som är minst 24 meter. Föreslagen vändplan med diameter 22 meter kommer att kunna användas av lastbil, fordonets främre överhäng kommer att svepa drygt 1 meter in över trottoaren.

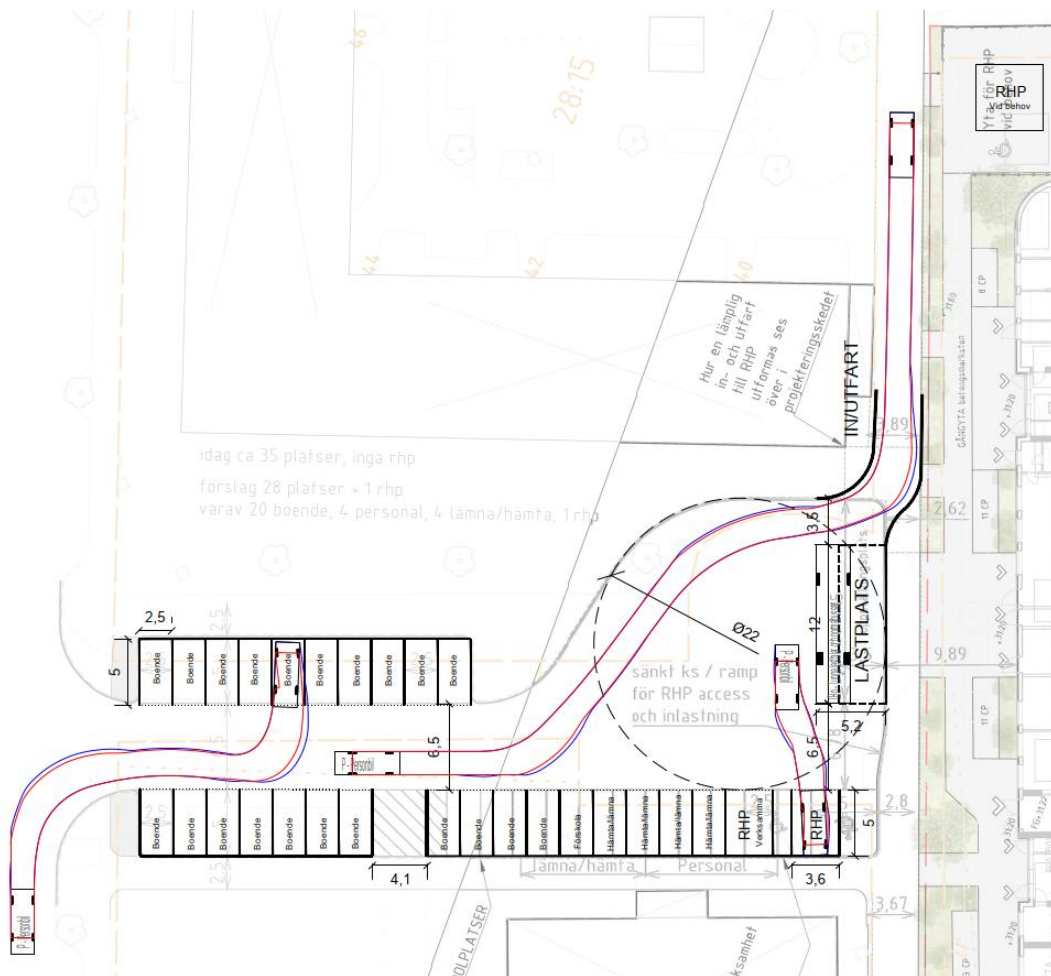
Det är också viktigt att det finns en framkomlig och attraktiv gångväg mellan hämta-/lämnarplatserna och förskolans entré, för att minska risken för att man sneddar över lastplatsen.

Barn som går på förskola hämtas och lämnas av vuxna, vilket innebär att risken i praktiken är liten för att de oövervakade ska hamna i en farlig trafiksituation. Med de försiktighetsåtgärder som beskrivs ovan bedöms risken för olyckor vara minimal.

De befintliga bostäderna öster om lokalgatan angörs via gården, och infart till dessa behöver ske via lokalgatan, såsom situationen är idag (se även Figur 4-3). Den planerade ytan för handikapparkering för Vilunda 28:12 ska angöras via samma infart. Placeringen av denna

parkering för rörelsehindrade anses som rimlig eftersom det i dagsläget redan förekommer situationer där enstaka fordon befinner sig inne på gården.

Lastytan har placerats så att in- och utfart till gården är möjlig även under lastning och lossning. Parkeringen för rörelsehindrade på andra sidan lastplatsen ska samtidigt kunna angöras även när leveranser sker. Utrymmet direkt bakom lastbilen är då blockerat. Den närmaste parkeringen för rörelsehindrade har därför flyttats ut en aning så att den ska gå att köra in och ut från den även medan lastning och lossning pågår. Även i scenariot utan backning av tunga fordon där lastbilen hamnar lite utanför den dedikerade lastplatsen kommer det att gå att köra in och ut från denna parkeringsplats (se Figur 4-3).



4.6. Räddningstjänsten

För räddningstjänstens framkomlighet finns det riktlinjer¹⁴ som områdets utformning ska uppfylla:

- ▷ Avståndet från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon till en byggnads angreppsvägar bör inte vara längre än 50 m. Om utrymningen i en byggnad förutsätter hjälp från räddningstjänsten finns ytterligare krav på framkomlighet.
- ▷ Om det allmänna gatu- och vägnätet inte medger tillräcklig framkomlighet skall en speciell räddningsväg anordnas. En räddningsväg ska enligt Boverkets byggregler (BBR) vara skyltad.
- ▷ Räddningsvägen bör utgöras av hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande.
- ▷ En räddningsväg ska på raksträckor ha en minsta körbanebredd om 3,0 m, fri höjd om 4,0 m och tåla ett axeltryck av 100 kN. Maximal tillåten längslutning är 8 %, tvärfall 2 % och vertikalradien skall vara minst 50 m.
- ▷ Innerradien i kurvor ska vara minst 7,0 m och i yterradien ska finnas sådan breddökning och hinderfritt område att stegfordon kan framföras med tanke på det främre överhänget.

Eftersom lokalgatan går hela vägen fram till den nya byggnaden bedöms det inte finnas något behov av separat räddningsväg till denna. Lastplatsen möjliggör även för brandbil och andra räddningsfordon att stanna i anslutning till byggnaden. Avståndet mellan lastplats och byggnad bör bedömas av en brandkonsult för att säkerställa att detaljerade krav uppfylls.

¹⁴ PM Framkomlighet för räddningstjänsten, Södertörns brandförsvarsförbund 2018-09-17. Hämtat från <https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-for-raddningstjanstens-fordon.pdf>, 2021-09-29.

5. Parkeringsutredning

I detta kapitel beskrivs ett förslag på omfattning och placering av cykel- och bilparkeringsplatser. Se kapitel 2.2 för en beskrivning av dagens situation när det gäller parkering och angöring.

När Sigmaområdet byggdes fanns cirka 0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet. Enligt planbeskrivningen som antogs för områdets vidare exploatering år 2010 föreslogs en parkeringsnorm på 1,0 parkeringsplatser per lägenhet.¹⁵ Kommunen har sedan dess antagit nya riktlinjer i sin trafikplan från 2013 vad gäller parkering för cykel och bil för flerfamiljshus.¹⁶ Enligt trafikplanen bör parkeringstalen ses som ett riktvärde och bör i plan- och bygglovshandlingen kunna prövas efter speciella förutsättningar i varje enskilt ärende.

5.1. Parkeringstal för bil och cykel

Flerfamiljshus

Parkeringstalen för cykel i Upplands Väsby kommun är beräknade med en cykelplats till varje boende och cirka 0,25 cykelplatser per lägenhet för besökande.

Tabell 5-1 Parkeringstal för cyklar vid bostäder i flerfamiljshus enligt Upplands Väsby kommuns trafikplan

Cykelplatser per bostad	Vid entré	I garage	Totalt
1 rok	0,5	0,7	1,2
2 rok	0,8	1,5	2,3
3 rok	0,9	2,0	2,9
4 rok	1,1	2,4	3,4
5 rok	1,2	2,7	3,9

Vilunda 28:12 bedöms ha god tillgång till kollektivtrafik, med flera busslinjer med regelbunden turtäthet inom 250 meters gångavstånd samt tillgång till pendeltågslinjer med hög turtäthet till centrala Stockholm och Uppsala inom en kilometers gångavstånd. Det innebär ett parkeringstal på mellan 0,5 och 1,1 bilplatser per lägenhet enligt kommunens parkeringstal.

¹⁵ Planbeskrivning, Detaljplan för Sigma i Vilunda i Upplands Väsby kommun (2010). Upplands Väsby kommun. 1366.

¹⁶ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

Tabell 5-2 Parkeringstal för bilar vid bostäder i flerfamiljshus enligt Upplands Väsby kommuns trafikplan

Bilplatser per bostad	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvartstrafik	Sällan
1 rok	0,50	0,70	0,80
2 rok	0,80	0,90	1,00
3 rok	0,90	1,05	1,20
4 rok	1,00	1,15	1,30
5 rok	1,10	1,25	1,40
Besöksparkering	+ 0,07	+ 0,10	+ 0,10

Förskola

Inga kommunala riktlinjer finns gällande cykel- och bilparkering i anslutning till förskolor. En separat utredning har dock gjorts¹⁷. Denna utredning utgår från att antalet pedagoger, avdelningar och barn framöver kommer vara detsamma som i nuläget. I nuläget finns 20 pedagoger varav drygt hälften reser med bil. Detta resultat stämmer med resultatet av 2019 resvaneundersökning som visar att cirka hälften av arbetsresorna som görs av invånare i Upplands Väsby görs med bil.¹⁸ Förskoleverksamheten själv bedömer att deras behov kommer att tillgodoses med cirka 8 bilparkeringsplatser avsedda för personal och 3 hämta-/lämnplatser för föräldrar.

Utöver bilparkering ska cykelparkeringsplatser för anställda, vårdnadshavare och barn finnas. För att uppskatta behovet av cykelparkeringsplatser har Täby kommuns parkeringstal för cykel vid förskola använts, som är 25–30 platser per 1000 kvm BTA. Cykelplatserna behöver enligt Täby kommuns riktlinjer inte alla vara traditionella cykelplatser, utan även utrymme för till exempel cykelvagnar och sparkcyklar kan räknas in. Detta skulle motsvara 27–32 cykelparkeringsplatser för förskolan.

Kontor

När det gäller kontor så finns det riktlinjer i kommunens trafikplan för hur parkering ska ordnas. Tillgången till kollektivtrafik under rusningstid – vilket är den tiden då flesta anställda på kontoret kommer att resa till och från arbetet – klassas som god enligt

¹⁷ Sterner, M. (2022) Parkerings-PM, Vilunda 28:12. Väsbyhem.

¹⁸ Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen. SL 2018–0116 Version 2. Stockholm, Sverige.

trafikplanen och därmed är parkeringstalet för bil 6–10 platser per 1000 kvadratmeter BTA för anställda och 1 parkeringsplats per 1000 kvadratmeter BTA för besökare till kontor.

I trafikplanen står det att parkeringstalen för kontor är beräknade med ett antagande om 33 kvadratmeter BTA per anställd, vilket skulle innebära att parkeringsefterfrågan för kontoret i Vilunda beräknas för 57 personer. Enligt uppgifter från Väsbyhem kommer det vara mellan 90–100 personer i kontorslokalerna, vilket i stället innebär att det kommer vara cirka 25 kvadratmeter BTA per anställd. Räknas parkeringstalet om med samma procentsats för andel resande med bil som det antas i trafikplanen men med en högre och mer trolig anställdstäthet blir parkeringstalet för bil i stället 8–12 bilplatser per 1000 kvm BTA.

Parkeringstalet för cykel är 5 platser per 1 000 kvadratmeter BTA för kontor, vilket inkluderar både anställda och besökare. Räknas parkeringstalet om på samma sätt som för bil, med en högre och mer trolig anställdstäthet så innebär det att parkeringstalet för cykel är 7 platser per 1000 kvadratmeter BTA för anställda och besökare till kontor.

5.2. Parkeringsefterfrågan för Vilunda 28:12

Scenario 1 – Förskola och bostäder

Tillämpning av kommunens riktvärde ger en efterfrågan på 35 cykelparkeringsplatser för boende (inkl. besöksplatser) lokaliserade vid fastighetens entré samt 54 cykelparkeringsplatser för boende inomhus i fastigheten, totalt 89 cykelplatser.

Utöver cykelparkering efterfrågas 27 bilparkeringsplatser för boende samt 3 platser för besökare. I genomsnitt motsvarar detta 0,9 bilplatser per lägenhet exklusive besökare, och 1,0 bilplatser per lägenhet inklusive besökare.

Tabell 5-3 Beräkning av efterfrågan av platser för cykelparkering enligt parkeringstal i kommunens trafikplan.

Bostad storlek	Antal	Cykeltal vid entré	Cykelplatser vid entré	Cykeltal i garage	Cykelplatser i garage	Totalt
2 rok	18	0,8	15	1,5	27	42
3 rok	6	0,9	6	2,0	12	18
4 rok	6	1,0	6	2,4	15	21
Besöks-parkering		0,25	8	-	-	8
Totalt	30		35		54	89

Tabell 5-4 Beräkning av efterfrågan på platser för bilparkering enligt parkeringstal i kommunens trafikplan.

Bostad storlek	Antal	Bilparkeringstal	Totalt
2 rok	18	0,8	15
3 rok	6	0,9	6
4 rok	6	1,0	6
Besöksparkering		0,07	3
Totalt	30		30

Enligt kommunens trafikplan kan ett lägre bilparkeringstal tillämpas ”om exploateringen omfattar övervägande studentbostäder, äldreboende eller bostäder som riktar sig till personer med lägre bilinnehav än genomsnittet, till exempel enkelhushåll vid mindre lägenheter.”¹⁹

Eftersom dagens bilinnehav i området är cirka 0,66 bilar per hushåll och majoriteten av lägenheterna (60 procent) kommer vara 2 rum och kök, vilket i regel attraherar hushåll utan barn där bilägande inte prioriteras lika högt som i ett hushåll med barn, bedöms det rimligt att tillämpa ett parkeringstal som motsvarar dagens bilinnehav. Ett ytterligare argument är att de nya bostäderna ligger på gångavstånd till ett lokalt centrum med tillgång till nödvändig service.

Vid omräkning av parkeringstalet för att anpassas efter befintligt bilinnehav blir parkeringsefterfrågan för boende 20 bilplatser samt 3 bilplatser för besökare. Detta motsvarar 23 bilplatser totalt.

Tabell 5-5 Beräkning av efterfrågan på bilparkeringsplatser med utgångspunkt från dagens bilinnehav.

Parkering	Antal lägenheter	Bilparkeringstal	Totalt
Boendeparkering	30	0,66	20
Besöksparkering	30	0,07	3
Totalt	30		23

¹⁹ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

Förskoleverksamheten genererar i enlighet med resonemanget i avsnitt 5.1 8 bilparkeringsplatser för personal och 3 hämta-/lämnaplatser för föräldrar. Utöver detta är parkeringsefterfrågan för cykel 27–32 platser för förskolan.

För scenario 1 är total parkeringsefterfrågan 34 parkeringsplatser för bil (exkl. bilpool) och 116–121 parkeringsplatser för cykel.

Scenario 2 – Förskola och kontor

Scenario 2 genererar en parkeringsefterfrågan för kontor på 20–29 bilparkeringsplatser för anställda och 3 platser för besökare enligt resonemanget i avsnitt 5.1. Det innebär en total bilparkeringsefterfrågan på 23–32 platser.

När det gäller cykelplatser så är parkeringsefterfrågan 17 platser för kontor enligt resonemanget i avsnitt 5.1, vilket inkluderar både anställda och besökare.

Förskoleverksamheten genererar i enlighet med resonemanget i avsnitt 5.1 8 bilparkeringsplatser för personal och 3 hämta-/lämnaplatser för föräldrar. Utöver detta är parkeringsefterfrågan för cykel 27–32 cykelplatser för förskolan.

För scenario 2 är total parkeringsefterfrågan mellan 34–43 parkeringsplatser för bil och 44–49 parkeringsplatser för cykel.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Enligt Plan- och bygglagen bör antalet parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.²⁰ Internationell standard, ISO 21542 rekommenderar en plats för personer med nedsatt rörelseförmåga vid planering av 10 övriga platser och 2 platser till vid planering av 50 övriga platser.²¹ I detta projekt bedöms det i scenario 1 finnas behov av en parkeringsplats för rörelsehindrade för bostäderna, som ska kunna anordnas inom 25 meter från entrén till fastigheten, samt en plats för förskolan. Det bedöms också vara rimligt att utgå ifrån samma behov för scenario 2.

5.3. Förslag till utformning av parkeringslösning

För att undvika för höga byggkostnader och den subventionering av parkering som kommer med byggnation av nytt parkeringsgarage har Väsbyhem tagit fram följande förslag på parkeringslösning, där lediga platser i befintliga och planerade anläggningar utnyttjas för att inrymma tillkommande efterfrågan på parkering.

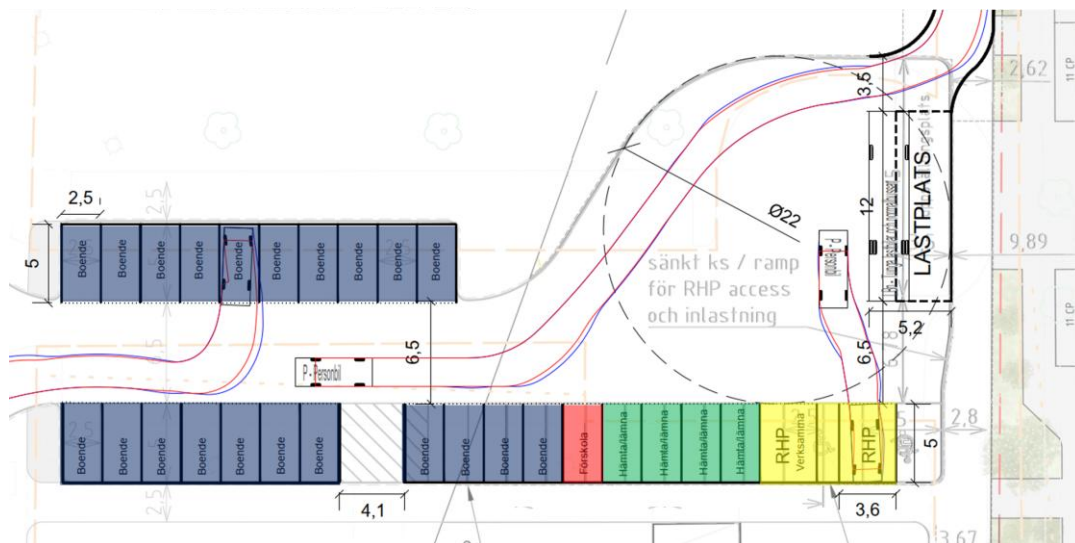
²⁰ Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122

²¹ ISO 21542:2021 Building construction — Accessibility and usability of the built environment

Parkering på lokalgatan i anslutning till Vilunda 28:12

Lokalgatan i anslutning till Vilunda 28:12 behöver göras om i samband med att den nya byggnaden uppförs, vilket innebär att antalet platser kommer att minska till totalt 28. Anledningen är bland annat att vändplatsen behöver få en större vändradie. Samtliga parkeringsplatser på lokalgatan kommer efter ombyggnaden att ligga på kvartersmark. Dessa 28 platser förslås användas på följande sätt:

- ▷ 21 platser utgörs av boendeparkering
- ▷ 4 platser utgör hämta-/lämnarplatser till förskolan samt besöksparkering till bostäder eller kontor. Platserna föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider och utanför ordinarie arbetstid.
- ▷ 1 plats utgör parkering för förskolans personal. Platsen föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.
- ▷ Två parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning inom 25 meter från entré till förskolan och en vid entrén till bostäderna/kontoret i östra hörnet av huskroppen. Vid behov av fler parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning kan en till plats anordnas på kvartersmark vid förskolan.



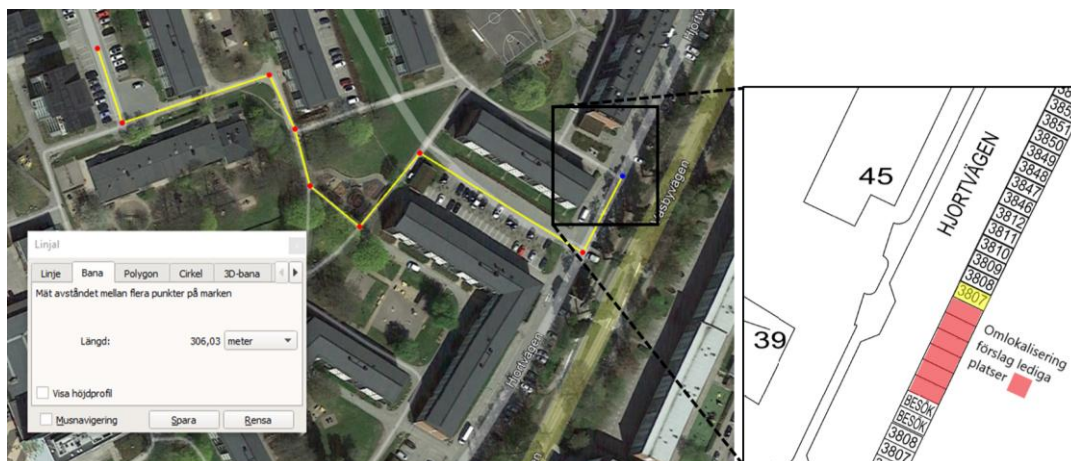
Figur 5-1 Skiss över fördelning av bilparkeringsplatser längs lokalgatan vid förskolan.

Idag hyr 25 boende parkeringsplatser på lokalgatan. En av dagens 27 platser blir inom kort vakant och en hyrs av en person som inte bor hos Väsbyhem, vilket innebär att dessa platser räknats bort. 21 av de boende kommer kunna ha kvar sina parkeringsplatser på lokalgatan.

Fyra av de som hyr en parkeringsplats idag kommer därmed att behöva omlokaliseras. För att dessa ska få en plats av motsvarande kvalitet och med jämförbart pris, föreslås att befintliga hyresgäster omlokaliseras till en parkeringsplats sydöst om kvarteret där det finns

vakanta bilparkeringsplatser i tillräcklig omfattning, se Figur 5-2. Parkeringen ligger på cirka 300 meters gångavstånd från befintlig parkeringsplats (vilket anses som ett acceptabelt gångavstånd i kommunens trafikplan²²). En undersökning har gjorts av gångavstånden för de personer som påverkas av förändringen. Nio av de boende som idag har parkeringsplats på lokalgatan bor mellan denna och den parkeringsplats som omlokalisering ska ske till, vilket innebär att gångavståndet endast blir marginellt längre för dessa personer. Dessa boende kommer dessutom få tillgång till två bilpoolsbilar som idag finns i anslutning till Sigma centrum samt en bilpoolsbil som tillskapas i samband med nybyggnation av kvarter Hasselnöten. Detta innebär att boendes tillgänglighet till parkering inte försämras jämfört med idag.

Om efterfrågan uppstår avser Väsbyhem att hyra ut de fyra vakanta platserna fram till dess att de behövs för omlokalisering. Detta ska ske genom att platserna hyrs ut med korttidskontrakt med en uppsägningstid som innebär att de kan göras tillgängliga när omlokalisering ska ske.



Figur 5-2 Omlokalisering av fyra befintliga boendes parkeringsplatser och vilka parkeringsplatser detta berör.

Förskolans personalparkering

De återstående sju platserna avsedda för personalparkering till förskolan föreslås anordnas på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen, se Figur 5-3. Denna parkeringsplats används inte i någon större utsträckning idag. Parkeringsplatserna föreslås regleras som besöksparkering utanför ordinarie arbetstid.

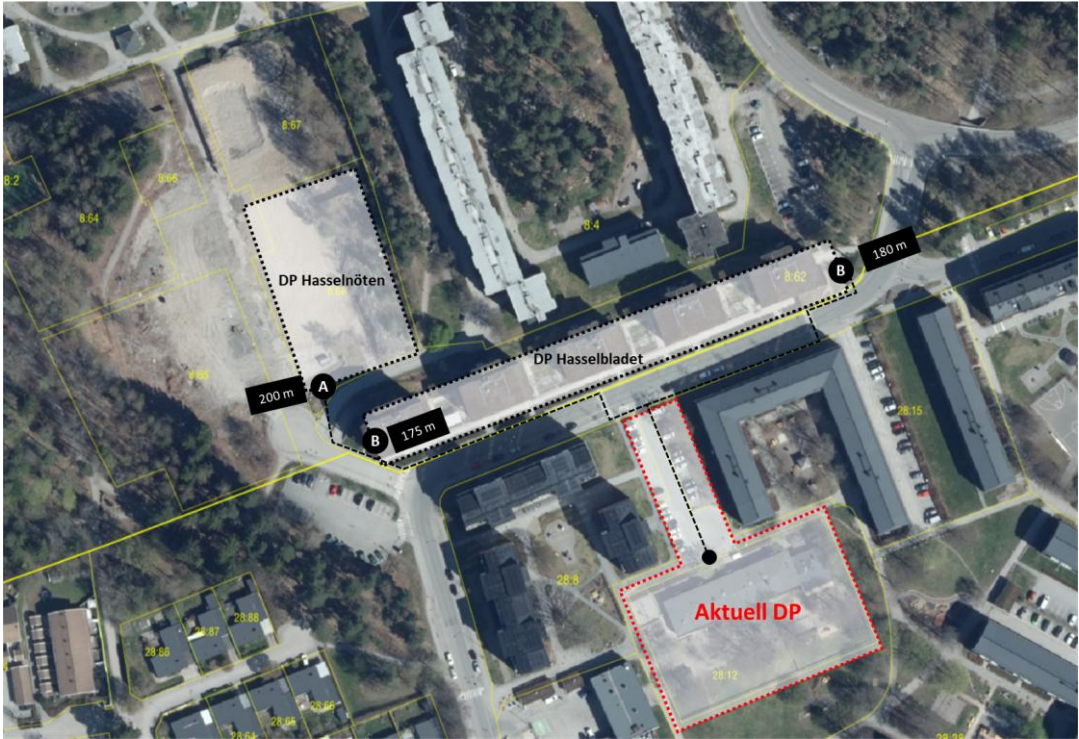
²² Trafikplan Upplands Väsby april 2013



Figur 5-3 Lokalisering av parkering för förskolans personal.

Parkeringsköp för nya bostäder

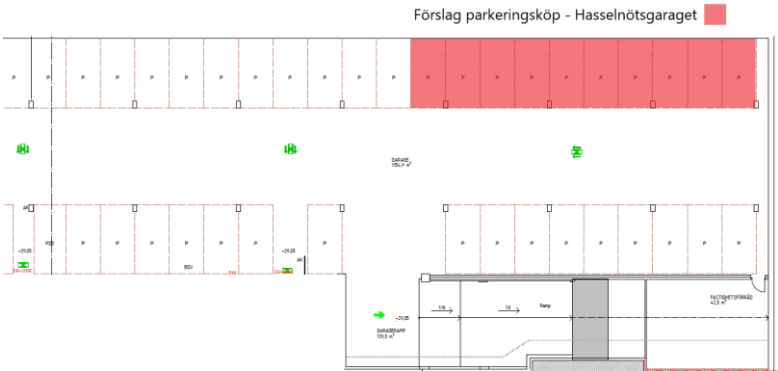
För nya boende ska 20 bilparkeringsplatser anordnas i Hasselnöts- och Hasselbladsgaraget (se Figur 5-4). Tio av dessa parkeringsplatser anordnas i det befintliga Hasselbladsgaraget, där det finns cirka tio vakanta platser i dagsläget (se Figur 5-5) och tio platser i det nya Hasselnötsgaraget (se Figur 5-6). Hasselnöts garage förväntas vara färdigbyggt i mitten på 2026. Väsbyhem kommer att genomföra ett parkeringsköp för dessa platser för att långsiktigt kunna säkerställa att parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen är tillgodosedd.



Figur 5-4 Läge av Hasselnötsgaraget (A) och Hasselbladsgaraget (B) i förhållande till aktuell DP.



Figur 5-5 Vakanta platser inom befintligt garage i Hasselbladet. Tio av dessa föreslås omfattas av parkeringsköpet.



Figur 5-6 markerade p-platser är p-platser som föreslås för p-köp i Hasselnöts garage.

Gångvägar mellan bostäderna och föreslagna parkeringsytor sträcker sig genom ett befintligt bostadsområde och en befintlig innergård som är väl belyst och som har god sikt.

Parkering för kontor

I det scenario där det i stället för bostäder blir kontor planeras det att i första hand genomförs parkeringsköp på samma sätt som det skulle genomföras för boende, det vill säga att upp till 20 bilparkeringsplatser kan ordnas för kontor i Hasselnöts- och Hasselbladsgaraget (se Figur 5-4). Tio av dessa parkeringsplatser anordnas i det befintliga Hasselbladsgaraget, där det finns cirka tio vakanta platser i dagsläget (se Figur 5-5) och tio platser i det nya Hasselnötsgaraget (se Figur 5-6). Hasselnöts garage förväntas vara färdigbyggt i mitten på 2026. Väsbyhem kommer att genomföra ett parkeringsköp för dessa platser för att långsiktigt kunna säkerställa att parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen är tillgodosedd.

Utöver parkeringsköp kan resterande 0–9 bilparkeringsplatser anordnas på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen, se Figur 5-3. Där finns det upp till 23 tillgängliga platser som kan nyttjas av anställda och besökare till kontor.

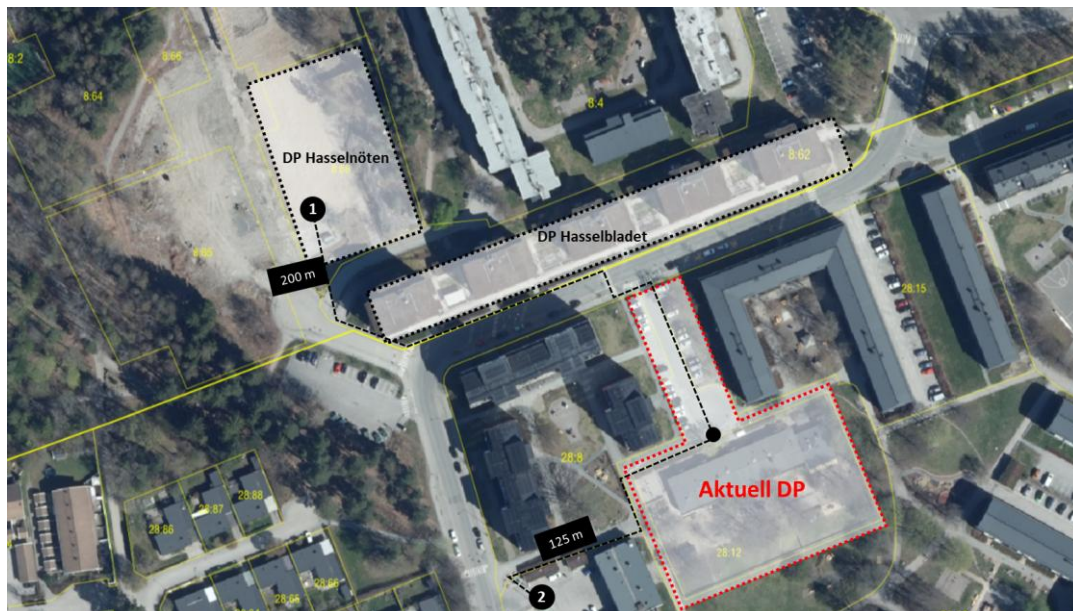
Parkeringsplatserna som nyttjas av kontorsanställda och förskolans personal kommer troligen endast att användas under dagtid på vardagar, vilket innebär att det finns en potential för samnyttjande för dessa platser. Om parkeringsanläggningarna regleras med tillståndsparkering i stället för med fasta platser skulle utrymmet kunna effektiviseras.

6. Mobilitetstjänster i området

Utöver områdets tidigare beskrivna goda förutsättningar för hållbar mobilitet planerar Väsbyhem att erbjuda mobilitetstjänster i området genom att till exempel omvandla ett fåtal bilparkeringsplatser som tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd till bilpoolsplatser. Dessa poolbilar kommer att vara tillgänglig för allmänheten och kan minska efterfrågan på att äga egen bil och därmed efterfrågan på bilparkering i området. Genomförandet av mobilitetspaketet utförs i ett senare skede och med hänsyn till teknisk utveckling och erfarenhetsåterföring från Väsbyhems befintliga poolbilar.

För att uppnå god mobilitet för de boende kommer Väsbyhem implementera följande åtgärder i sigma-området:

- ▷ Det befintliga utbudet av två bilpoolsbilar i anslutning till Sigma centrum utökas till en extra bilpoolsplats i samband med utveckling av kvarter Hasselnöten (se Figur 6-1).
- ▷ Bilpoolsplatserna ska ha laddinfrastruktur och målsättningen är att fordonen ska vara 100 % eldrivna.
- ▷ Bokning av fordon sker via app som tillhandahålls av leverantör.
- ▷ Kommunikationsplan ska tas fram till de boende med information, råd och inspiration till hållbara resor samt resvanor.



Figur 6-1 Läge av (1) planerade bilpoolsplatser i samband med utveckling av DP Hasselnöten (200m) samt läge av (2) befintliga bilpoolsbilar i anslutning till Sigma centrum (125m).

Utöver bilpool i området är det även viktigt att främja cykelanvändandet och stärka cykelns attraktionskraft som färdmedel. Detta görs genom att placera en cykelpool i fastighetens västra hörn där gemensamhetsytor för de boende planeras. Cykelpoolen ska erbjuda ett varierat utbud av elcyklar och består förslagsvis av två elcyklar, dam- och herrmodell samt en ellastcykel. Vidare är det viktigt att cykelrummet utformas på ett sådant sätt som underlättar användandet av cykelpoolen.

Det är även viktigt att cykelparkering för boendes cyklar utformas på ett sätt som gör det attraktivt att använda egen cykel. Väsbyhem har specificerat följande krav för boendes cykelparkering:

- ▷ Majoriteten av cykelparkeringarna planeras vara inomhus. Resterande anordnas utomhus i anslutning till bostadsentréer. Alla parkeringsplatser för cykel har ramlåsning och en del platser bör anordnas med väderskydd.
- ▷ Generös hiss så att cyklar lätt går in
- ▷ Entréer förses med dörrautomatik och ramp för att underlätta cykelhanteringen
- ▷ Cykelrummen ska vara försedda med laddplats för elcyklar, servicerum och arbetsbänk. Vidare placeras serviceställning för däckbyte och en verktygstavla med låneverktyg i rummet. Det kommer även finnas ett tvättutrymme med vattenslang och golvbrunn.
- ▷ Reparation och tvättmöjlighet ska finnas i anslutning till bostadshusen
- ▷ Cykelparkering med väderskydd erbjuds i anslutning till fastigheten
- ▷ Vid alla cykelparkeringsplatser ska det vara möjligt att låsa fast ramen
- ▷ Det ska vara enkelt och tillgängligt att ta sig till och från cykelrummen. Exempel på det är genomgående cykelrum med entré inifrån huset samt utifrån gata eller gård. Entréerna har en bredd om 1,2 m och utrustas med passande dörrautomatik.

7. Slutsatser

Den nya exploateringen på Hasselnöten och Vilunda 28:12 kommer endast ha en mindre påverkan på det omkringliggande vägnätet. Förskolan hopprepet finns redan idag och inkluderas därför inte den tillkommande trafiken. I Vilunda 28:12, scenario 1, beräknas cirka 30 bilresor alstras från de 30 nya lägenheterna och i scenario 2 cirka 170 resor per dygn från kontoren. De nya bostäderna och förskolan i Hasselnöten beräknas alstra sammanlagt 310 bilresor från förskolan och lägenheterna. Sett över båda kvarteren väntas som mest 35 tillkommande fordonsrörelser under eftermiddagens maxtimme.

Den föreslagna lösningen för Vilunda 28:12 innebär att 21 boende kommer kunna ha kvar sina nuvarande parkeringsplatser på lokalgatan och att fyra boende omlokaliseras till en likvärdig parkeringsplats sydöst om kvarteret där det finns vakanta bilparkeringsplatser som tillhör Väsbyhems bestånd. Personalparkeringen till förskolan, som samnyttjas med besöksparkering, förläggs delvis på samma plats på lokalgatan samt delvis på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen.

För att lösa parkeringsefterfrågan som genereras av planerade exploateringen har Väsbyhem möjlighet att genomföra parkeringsköp i Hasselbladsgaraget och i det nya garaget som ska byggas (år 2026) i Hasselnöten, samt att ordna parkeringsplatser på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen.

Trafiken på lokalgatan förväntas i realiteten inte öka, utan en del av trafikflödet kommer att hamna på Hasselgatan i stället. Den tillkommande trafiken bedöms inte leda till några kapacitetsproblem på någon del av vägnätet.

Lokalgatan föreslås byggas om för att bland annat skapa en mer lämplig vändyta för lastbilar. Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga, boendeparkering för befintliga/nuvarande boende samt hämta-/lämnplatser prioriteras på lokalgatan.

Efterfrågan på boendeparkering i scenario 1 har antagits motsvara dagens bilinnehav i området. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,66 efter exploateringen. Detta bör följas upp under åren efter inflyttning så att parkeringslösningen kan anpassas efter de boendes behov och efterfrågan.

Parkeringsefterfrågan för kontor i scenario 2 utgår från antaganden i trafikplanen men har anpassats efter lokala förutsättningar och innebär ett parkeringstal på 9–13 bilplatser per 1000 kvadratmeter BTA, inklusive besöksparkering.

För scenario 1 är total parkeringsefterfrågan 34 parkeringsplatser för bil (exkl. bilpool) och 116–121 parkeringsplatser för cykel. För scenario 2 är total parkeringsefterfrågan mellan 34–43 parkeringsplatser för bil och 44–49 parkeringsplatser för cykel.