

Trafikplan

Upplands Väsby kommun

April 2013



Upplands Väsby
kommun

INRIKTNINGSPLANERING	 ÖVERSIKTSPLAN STRATEGISK KOMMUNPLAN
	 TRAFIKSTRATEGI
ÅTGÄRDSPLANERING	 TRAFIKPLAN med åtgärdsförslag för de olika trafikslagen samt för trafiksäkerhet, parkering, trafikens del i staden, trafikens påverkan på miljö och hälsa inklusive hållbara transporter Separata åtgärdsplaner tas fram för buller och dagvatten
GENOMFÖRANDE	ANLÄGGNINGSPROJEKT INFORMATIONSPROJEKT SAMVERKANSPROJEKT VINTERVÄGHÅLLNING BARMARKSVÄGHÅLLNING BELÄGGNINGUNDERHÅLL BELYSNING KLOTTERSANERING PARKSKÖTSEL M.M.

Förord

Den 21 juni 2010 godkändes en trafikstrategi av kommunfullmäktige. Strategin följs upp med denna trafikplan. Trafikplanen ger en mer detaljerad analys av nuvarande förhållanden än trafikstrategin och kan därmed ge tydligare förslag till åtgärder. Trafikplanen är en del i kommunens åtgärdsplanering och ligger till grund för handlingsplaner, investeringsbeslut och förvaltning av transportnätet.

Åtgärder och framtida inriktning bygger på att kommunen skall kunna uppnå målen i trafikstrategin. Detta betyder att åtgärder för att främja gång-, cykeltrafik och kollektivtrafik bör prioriteras. Kommunen måste också möta upp den ökade efterfrågan på trafiknätet till följd av tillväxten i Väsby och regionen.

Därför har Upplands Väsby tagit fram denna trafikplan som styrdokument att ta hänsyn till i kommunens arbete med planering, byggande och drift av stadens gator och vägar.

Upplands Väsby i april 2013

Per-Erik Kanström
Kommunstyrelsens ordförande

Arbetsgrupp:

Upplands Väsby kommun

Axel Nelstrand, trafikplanerare, april 2010 - t.v.

Mats Olsson, trafikplanerare jan 2011 - maj 2011

Vectura Consulting AB

Ann Storkitt, uppdragsledare

Per Larm, trafikprognoser

Fredrik T Karlsson, hastighetsplan

Erika Ribbhagen, hastighetsplan

Johanna Fick, trafikutredning

Innehållsförteckning	sid
 Sammanfattning.....	7
 Sammanfattande redovisning av åtgärder	12
 Utgångspunkter och förutsättningar	26
 Gångtrafik	27
 Cykeltrafik	33
 Kollektivtrafik.....	40
 Biltrafik	46
Hastighetsöversyn	52
Alternativa framtida bilvägnät.....	56
 Parkering	65
 Trafiksäkerhet	70
 Trafikens del i staden.....	77
 Trafikens påverkan på miljö och hälsa	82
 Hållbara transporter.....	85

Underlagsmaterial

Rätt fart i Upplands Väsby, analys av hastighetsbegränsningar, Vectura Consulting AB, maj 2011

Referenser

Trafikstrategi, Upplands Väsby kommun, juni 2010

Trafikstrategi, Upplands Väsby kommun, juni 2010, Bilaga I Utgångspunkter och underlag
Vägar och Gators utformning (VGU), Publikation 2004:80, Vägverket 2008

Sammanfattning

Bakgrund

Vad är en trafikplan?

Trafikplanen är ett dokument som redovisar en analys av nuvarande förhållanden i transportsystemet, med förslag till åtgärder för förbättringar.

Avsikten är att trafikplanen ska ligga till grund för åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och/eller prioriterade förvaltningsåtgärder.

Innehåll och avgränsning

Trafikplanen behandlar främst åtgärder i tätorten och på det kommunala vägnätet. På det statliga vägnätet är Trafikverket väghållare.

Förslag

Trafikplanen innehåller både förslag till förhållningssätt och åtgärder. Åtgärderna är både utrednings- och planeringsåtgärder, anläggningsåtgärder, förvaltningsåtgärder samt attitydpåverkande åtgärder. Förslagen redovisas under respektive trafikslag och/eller aspekt.

Samtliga fysiska förslag illustreras i kartor på sidor 8 och 9. Viktigare åtgärder listas under Åtgärder på sidor 16 och framåt.

Gång- och cykeltrafik

Där det övergripande cykelnätet och viktiga gångstråk i plan korsar biltrafikflöden större än 6 000 fordon/dygn föreslås biltrafikens hastigheter sänkas till 30 eller 40 km/timme. Hastigheten bör säkerställas med fysiska åtgärder. Alternativt kan, där stadsbygd och nivåer så tillåter, planskilda passager anläggas. För att korsa järnvägen och E4 måste dock planskilda passager anläggas.

I det övergripande cykelnätet eftersträvas separering från biltrafik både vid passager och längs sträckor.

Det övergripande cykelnätet ska eftersträva en hög säkerhet och god framkomlighet för cyklister. Därmed menas hårdgjord yta och gott beläggningsunderhåll. Rekreativnätet kan ha grus.

Cykelbanor och -vägar i det övergripande nätet bör vara minst 3,0 meter breda för dubbelriktad trafik. På sträckor, som används av både långväga och lokala cyklister, krävs större bredd, lika så i starka lutningar. I första hand prioriteras egen yta för cyklister i andra hand tillräcklig bredd.

I det lokala vägnätet, på bostadsgator med små biltrafikflöden och låga hastigheter samt lokal gångtrafik, kan separata gång- och cykelbanor undvaras.

Det övergripande cykelnätet, viktiga gångstråk samt cykelparkeringar ska vara belysta. I det övergripande cykelnätet eftersträvas en avgränsning mellan gående och cyklister.

Vägvisning till kommunalar och omgivande kommuner ska finnas.

Kollektivtrafik

De viktigaste åtgärden för kollektivtrafiken är att utreda busslinjenätet i kommunen tillsammans med SLL Trafikförvaltningen, bl. a. nyttan av ny bussförbindelse över E4 mellan Trafikplats Glädjen och Väsbyvägen.

Angelägna, fysiska åtgärder är främst korsningsåtgärder i högt belastade korsningar. Dessutom ska en ny bussterminal byggas vid Upplands Väsby station.

Större kollektivtrafikhållplatser kompletteras med infartsparkering för cyklister. Infartsparkering för bilar begränsas till Upplands Väsby station och vid hållplats för direktbussar längs Almungevägen.

Biltrafik

En hastighetsanalys för tätorten har gjorts. Förslag till hastighetsanpassningar innehåller både sänkningar och höjningar av fordonens hastighetsbegränsningar. 60 km/tim föreslås på nära alla infarter och flera av huvudgatorna. På resterande huvudgator föreslås 40 km/tim beroende på omgivningens karaktär. För lokalgator föreslås 40 eller 30 km/tim.

Den största skillnaden mot befintliga förhållanden berör förändringar på huvudvägnätet ned höjningar från 50 till 60 km/tim eller sänkningar från 50 till 40 km/tim.

För att säkra biltrafikens hastigheter krävs hastighetsdämpande åtgärder längs flera gator. Längs några gator noteras även behov av bulleråtgärder.

Nya biltrafiklänkar

Vid analys av framtida bilvägnät har flera åtgärder visat sig ge viss avlastning av biltrafik från centrala delen av Mälarvägen. Dessa är:

- Utbyggnad av Ladbrovägen med direkt koppling till Mälarvägen
- Ombyggnad av Älvsundavägen med koppling till Trafikplats Bredden
- Utbyggnad av Trafikplats Hammarby med kopplingar både österut och västerut
- Ny sträckning av väg 268 mot Vallentuna

Parkering

Parkeringstal, p-tal, för boende och verksamheter redovisas i eget kapitel, sid 67 och framåt. Detta bör även kunna redovisas i en separat rapport, så att p-talen enklare kan revideras.

P-tal anges för både cykel- och bilparkering vid bostäder och verksamheter. Dessa kan ses som ett riktvärde och bör i plan- och bygglovhanteringen kunna prövas efter de speciella förutsättningarna i varje särskilt ärende.

Trafiksäkerhet

På det kommunala vägnätet prioriteras trafiksäkerhetsåtgärder för gående, cyklister och mopedister. De flesta olyckorna inträffat på huvudvägnätet och uppsamlingsgator. Då biltrafiken här har krav på framkomlighet bör gående och cyklister separeras från biltrafiken.

En ytterligare orsak att prioritera åtgärder för gående och cyklister är att de drabbas av motordrivna trafikanters snabba resor utan att själva ha nytta av hastigheten och att de heller inte utsätter andra trafikanter för stor fara.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås främst i korsningar och på sträckor där flera olyckor har inträffat. Platser med personskada prioriteras.

Trafikens del i stadaden

Åtgärder i stads- och gaturummet ska gestaltas omsorgsfullt för ökad trygghet och trevnad.

Gatorna ska utformas så att det för bilisterna är tydligt vilken hastighetsgräns som råder.

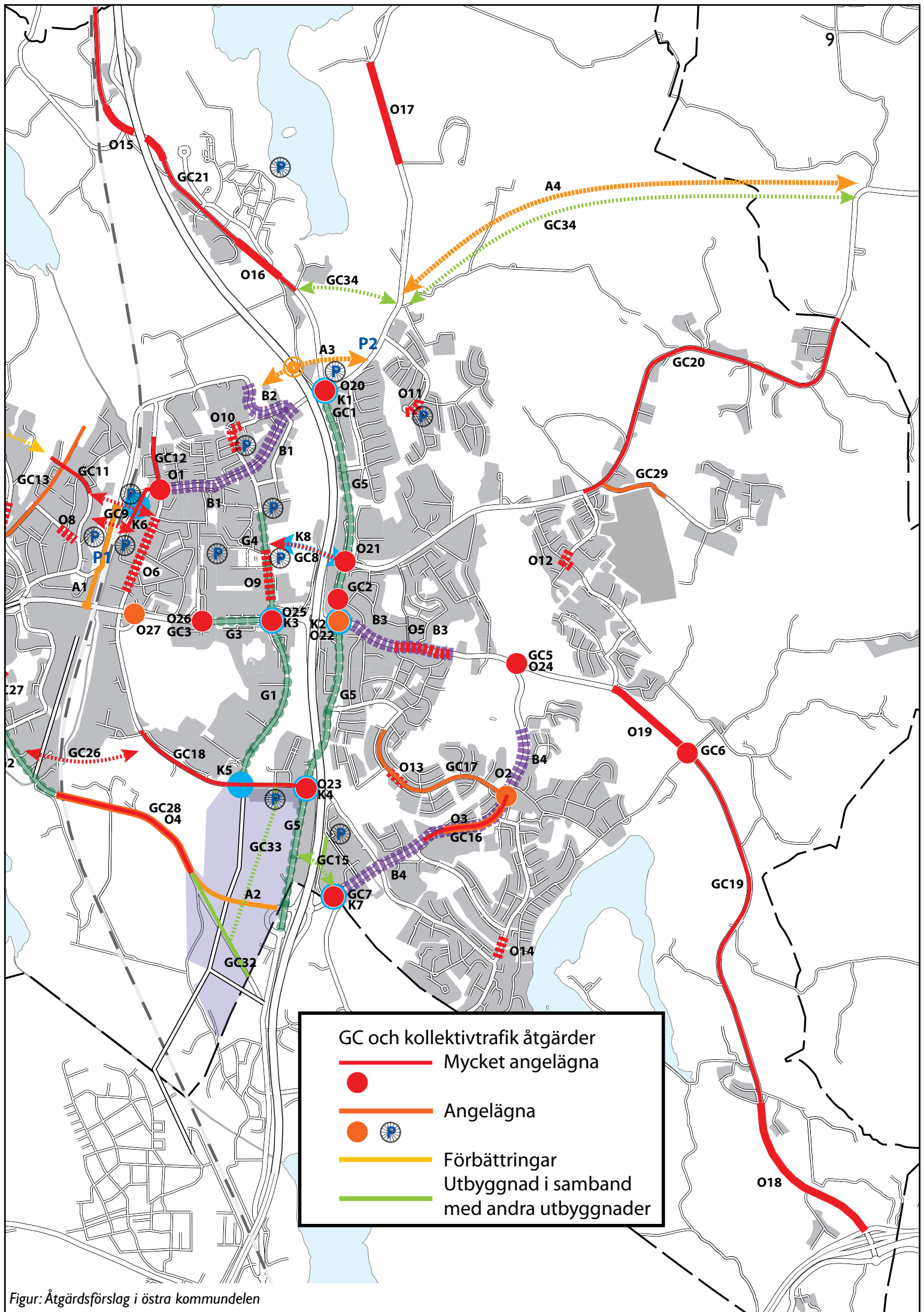
Ett centralt öst-västligt stadsstråk utvecklas, som överbryggas såväl E4 och järnvägen samt Stockholmsvägen.

Trafikens påverkan på miljö och hälsa

För att få en god uppfattning om trafikens påverkan på omgivningen behöver både en bullerplan och en dagvattenplan upprättas. Därefter kan åtgärder föreslås och kostnadsbedömas.

Hållbara transporter

Många av åtgärderna för gående, cyklister, kollektivtrafik och parkering gynnar även hållbara transporter. Ytterligare påverkan föreslås med hjälp av en kommunal mobilitetsfunktion.



Figur: Åtgärdsförslag i östra kommundelen

Angelägna åtgärder

De ur trafiksynpunkt kortsiktigt de mesta angelägna åtgärderna.

- De 688 åtgärderna i tillgänglighetsinventeringen färdigställs
- Samtliga hållplatser för kollektivtrafik tillgänglighetsanpassas
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Bryggerivägen/Kvarnvägen- Väsbyvägen
- Vägvisning för gående och cyklister
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs södra delen av Optimusvägen
- Trafiksäkerhets- och bussprioriteringsåtgärder i korsningen väg 850 Mälarvägen- Ekebovägen
- Bussprioritet samt åtgärder för gående och cyklister i korsningen Bergkällavägen-Breddenvägen
- Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 859 Stockholmsvägen, vid viadukt under E4 i norr

Resurser

Totalt omfattar handlingsplanen utrednings- och planeringsåtgärder för ca 4,5 miljoner kronor och fysiska åtgärder för ca 400 miljoner kronor. Därtill kommer attitydpåverkande åtgärder för ca 2 miljoner kronor per år.

Åtgärder-sammanfattande redovisning

Redovisning

I trafikplanen förslagna åtgärder sammanfattas här i listor och på kartor. Förslagen redovisas även under respektive trafikslag och/eller aspekt.

Lista

Den totala listan innehåller både utrednings- och planeringsåtgärder, anläggningsåtgärder, förvaltningsåtgärder samt attitydpåverkande åtgärder. Avsikten är att listan ska hållas aktuell och förändras då åtgärder utförts eller efter förändring av prioritering. Listan finns därför även i en tabellbilaga, Handlingsplan. Där återfinns

- kort beskrivning av åtgärden
- bedömd prioritet
- bedömd kostnad
- ansvarig organisation samt
- bedömd tidpunkt för åtgärd.

Kartor

Det behov av fysiska åtgärder, som i dagsläget (2012) bedöms angelägna, har sammanställts i tre kartor; en för gång- och cykelåtgärder, en för kollektivtrafikåtgärder och en för övriga åtgärder i och kring bilvägnätet.

Dessutom visas alla fysiska åtgärder på en karta, men då utan åtgärdsbeteckning.

Prioriteringsprinciper

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet har prioriterats högre än åtgärder för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet. Ibland kan brister i framkomlighet för biltrafik i huvudvägnätet innebära att bilisterna istället väljer lokala gator, vilket leder till ökade risker och otrygghet i trafiken. I sådana fall prioriteras även framkomlighetsåtgärder för biltrafiken.

Åtgärder för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriterats generellt högre än åtgärder för biltrafik.

Åtgärder för miljö, hälsa, hållbart resande och ökad kvalitet i stadsrummet prioriteras lägre än trafiksäkerhetsåtgärder men högre än framkomlighetsåtgärder.

gärder. Ofta samverkar gestaltning av gaturummet med trafiksäkerhetsåtgärder.

Kostnadsbedömningar

Den kostnadsbedömning som gjorts är grov och anger en bedömd storleksordning av kostnaden för åtgärden. För att få en uppfattning av den totala kostnad av åtgärdsförslagen och vad detta skulle innebära för resursbehov och framtida budget har ändå dessa bedömningar gjorts.

Tabell: Använda förkortningar för ansvariga organisationer i efterföljande tabeller

Ansvarig organisation	
Förkortning	Organisation
KLK	Kommunledningskontoret, Upplands Väsby kommun
MHK	Miljö- och hälsoskyddskontor, Upplands Väsby kommun
KSB	Kontoret för samhällsbyggnad, Upplands Väsby kommun
SLL	SLL Trafikförvaltningen
Trv	Trafikverket, Staten

Föreslagna åtgärder

Större angelägna åtgärder

Några av åtgärderna är mycket resurskrävande. Det är åtgärder som ger förändringar i de olika trafikslagens vägnät. Åtgärderna listas här i angelägenhetsgrad.

1. Nytt stråk för gående och cyklister genom Vilundaparken med en ny koppling som korsar E4 och Stockholmsvägen
2. En separat, ny bussförbindelse över E4 mellan Trafikplats Glädjen och Väsbyvägen
3. Förbättrad förbindelse som korsar järnvägen. Ny cykelpassage över järnvägen vid Upplands Väsby station, som binder samman det övergripande cykelnätet på den östra och västra sidan
4. Utbyggnad av Ladbrovägen med direkt koppling till Mälärvägen
5. Ombyggnad av Älvsundavägen med koppling till Trafikplats Bredden

6. Utbyggnad av Trafikplats Hammarby med kopplingar både österut och västerut

7. Ny sträckning av väg 268 mot Vallentuna

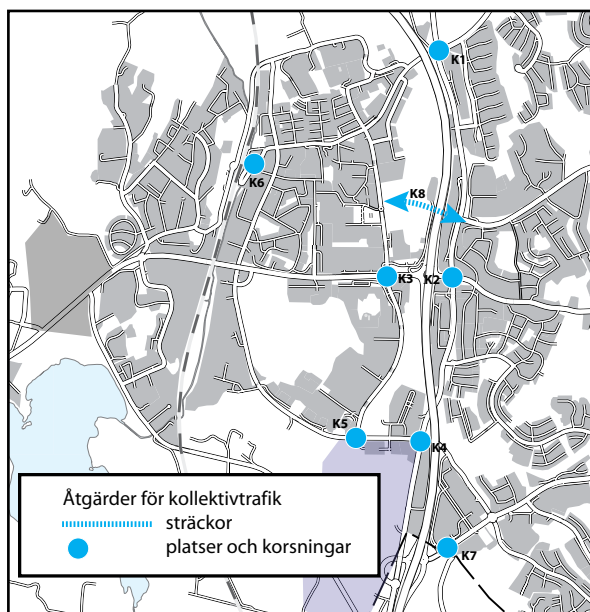
Åtgärderna i bilvägnätet under punkt 4- 7 ger alla avlastning av biltrafik från Mälärvägen.

Lista på de mest angelägna åtgärderna i dagens trafiksystem

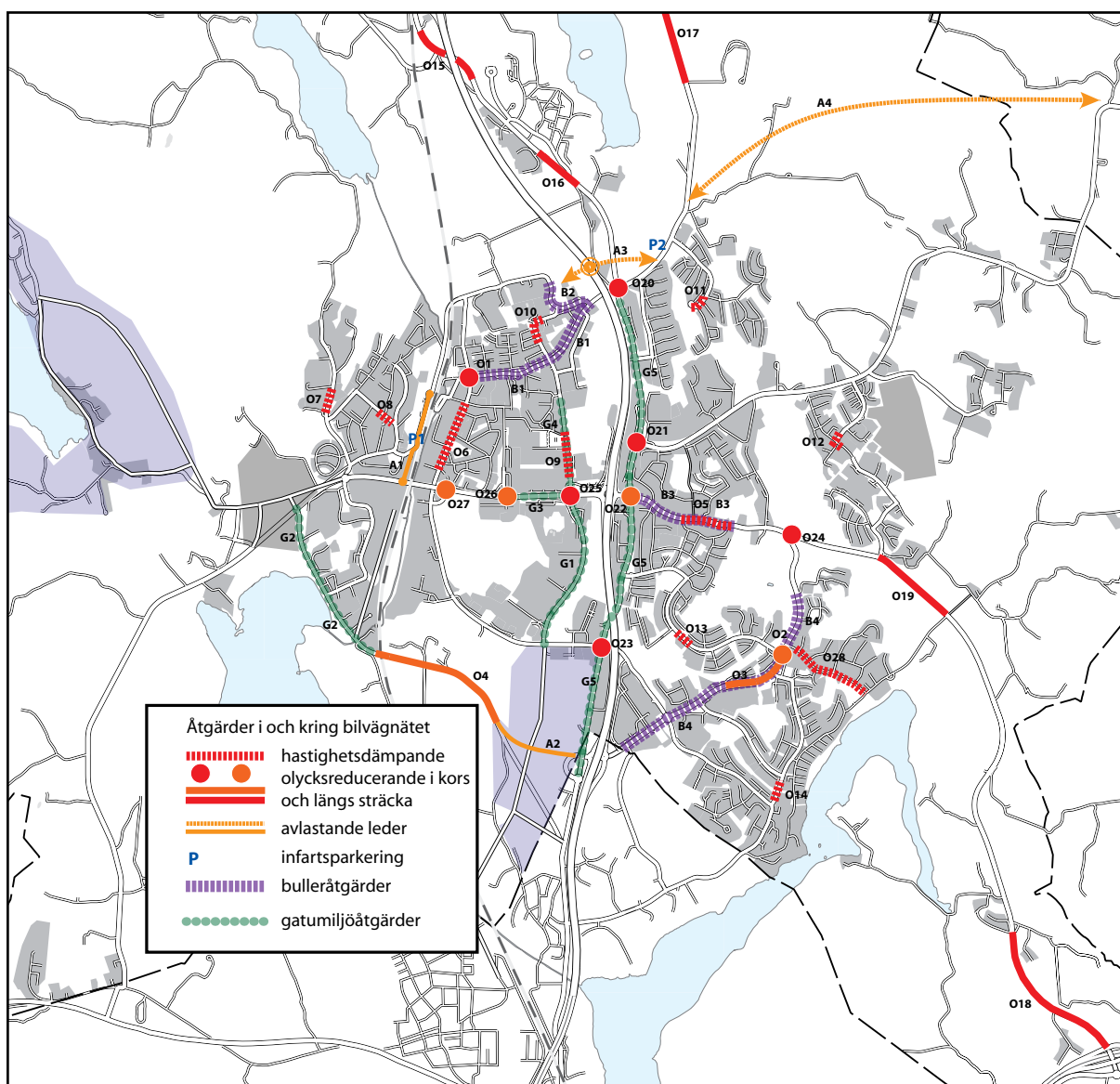
De ur trafiksynpunkt kortsiktigt de mesta angelägna åtgärderna.

- De 688 åtgärderna i tillgänglighetsinventeringen färdigställs
- Samtliga hållplatser för kollektivtrafik tillgänglighetsanpassas
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Bryggerivägen/Kvarnvägen- Väsbyvägen
- Vägvisning för gående och cyklister
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs södra delen av Optimusvägen
- Trafiksäkerhets- och bussprioriteringsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Ekebovägen
- Bussprioritet samt åtgärder för gående och cyklister i korsningen Bergkällavägen-Breddenvägen
- Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 859 Stockholmsvägen, vid viadukt under E4 i norr

En annan angelägen plats är korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen/Väsbyvägen vid Hammarby apotek. Här behövs trafiksäkerhetsåtgärder samt åtgärder för både gående, cyklister och prioritering av kollektivtrafik. Det är emellertid tveksamt att lägga resurser där då korsningen kommer att påverkas av omläggning av väg 268 och en ny trafikplats på E4 vid Hammarby.



Figur: Föreslagna kollektivtrafikåtgärder
Åtgärderna beskrivs under rubriken Kollektivtrafik, sid 42



Figur: Åtgärdsförslag i och kring biltrafiknätet
 Åtgärder beskrivs i trafikplanen under rubrikerna
 Biltrafik, Trafiksäkerhet, Trafikens del i staden, Trafikens
 påverkan på hälsa och miljö samt Hållbara transporter

Resursbehov

Totalt omfattar handlingsplanen utrednings- och planeringsåtgärder för ca 4,5 miljoner kronor och fysiska åtgärder för mer än 400 miljoner kronor. Därtill kommer attitydpåverkande åtgärder för ca 2 miljoner kronor per år.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Fortsatt utredning av olycksdrabbade platser kostnadsbedöms till ca 0,5 miljoner kronor. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder föreslås för 15-20 miljoner kronor.

Gång- och cykelåtgärder

Förslagen omfattar utredningar för drygt 1 miljon kronor och åtgärder för ca 140 miljoner kronor. Ungefär hälften av åtgärdkostnaden avser gång- och cykelstråk utanför tätorten. Utbyggnad av nya gång- och cykelvägar i samband med exploateringar och ny sträckning av väg 268 ingår inte i kostnaden.

Kollektivtrafikåtgärder

De viktigaste åtgärden för kollektivtrafiken är att utreda busslinjenätet i kommunen tillsammans med SLL Trafikförvaltningen. Fysiska angelägna åtgärder är främst korsningsåtgärder i högt belastade korsningar.

Förslagen omfattar utredningar för ca 1 miljon kronor och åtgärder för ca 25 miljoner kronor. Därtill kommer ny bro över E4 med bedömd kostnad ca 30 miljoner kronor och ny terminal vid stationen.

Allmänna åtgärder i biltrafiknätet

Förutsättningar för att begränsa den tunga trafiken genom tätorten behöver utredas vidare. Samtidigt finns ett behov av ett gestaltningaprogram biltrafiknätet. Åtgärderna omfattar knappa 1 miljon kronor för utredningar.

För ombyggnad och utbyggnad av huvudgator och infartsparkeringar föreslås ca 200 miljoner kronor.

Hållbarhet samt påverkan på omgivningen

Förtsatta utredning av ökad hållbarhet och mindre påverkan på omgivningen föreslås för ca 1 miljon kronor. Anläggningsåtgärder har inte specificerats eller kostnadsbedömts.

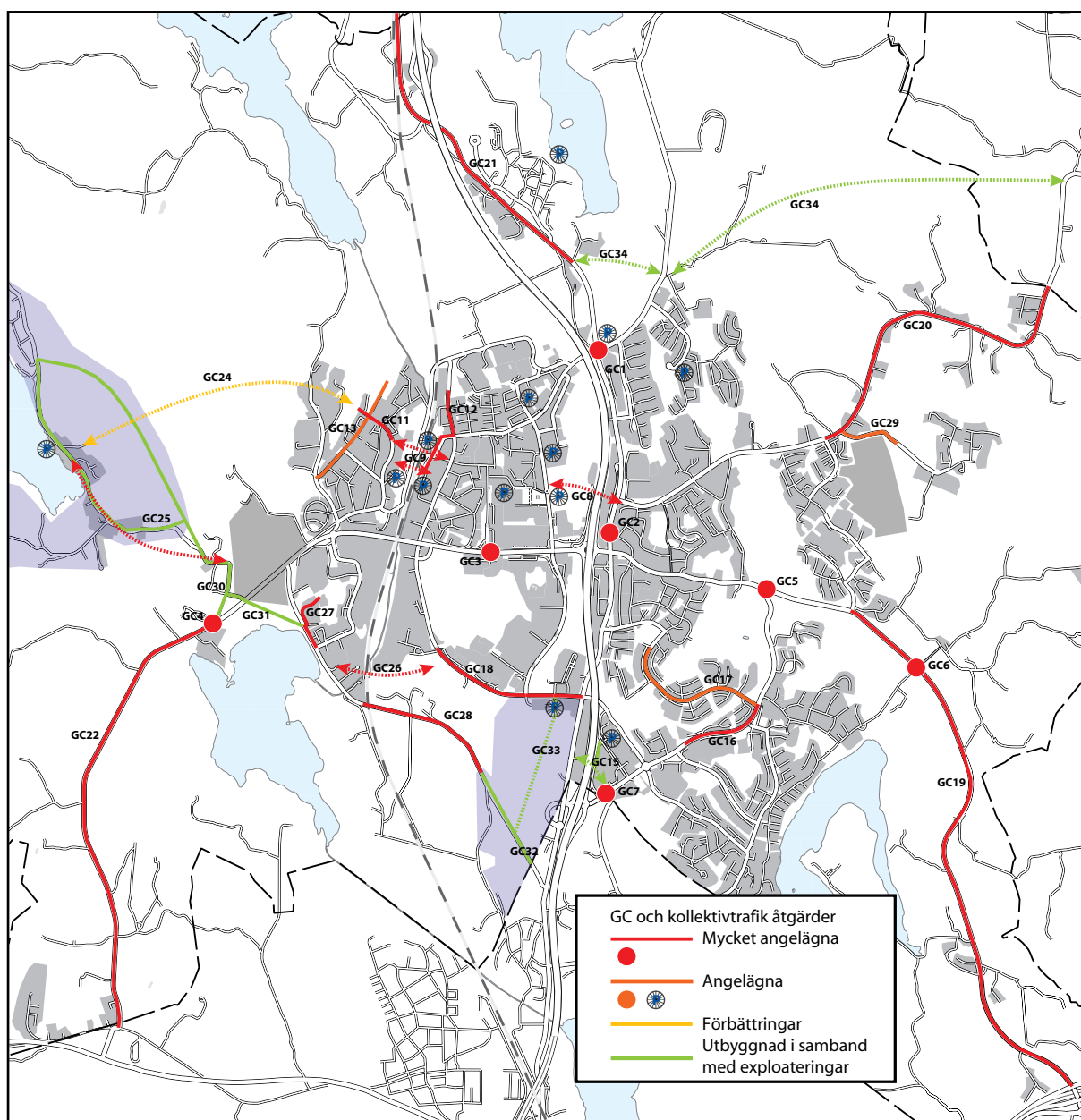
Attitydpåverkande åtgärder

De flesta föreslagna attitydpåverkande åtgärderna kan med fördel innefattas i en framtida mobilitetsfunktion. Kostnaderna för att driva den bedöms till ca 2 miljoner kronor per år, varav häften avser attitydpåverkande projekt.

Förhållningssätt och förvaltningsåtgärder

Förutom direkta utredningar och fysiska åtgärder ger handlingsplanen förslag på förhållningssätt och förvaltningsåtgärder. Även dessa kan kräva ökade resurser men har inte kostnadsbedömts här.





Figur: Föreslagna gång- och cykelåtgärder
Åtgärderna beskrivs under rubrikerna Gångtrafik sid 29
och Cykeltrafik sid 33

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
Utrednings- och planeringsåtgärder					
O1	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Bryggerivägen/ Kvarnvägen- Väsbyvägen, flera personskadeolyckor	Hög	0	KSB/ Trv	
O2	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Breddenvägen- Val- hallavägen, personskadeolyckor	Angelägen	30	KSB	
O3	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Breddenvägen mellan Nordanvägen och Tidlösavägen, singelolyckor har rap- porterats	Angelägen	30	KSB	
O4	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Älvsundavägen mellan järnvägen och Stockholmsvägen, många lindriga person- skadeolyckor ofta med vilt	Angelägen	30	KSB	
O6	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Optimusvägen, flera per- sonskadeolyckor, norra delen är redan ombyggd	Angelägen	30	KSB	
O15	Trafiksäkerhetsåtgärder kring väg 859 Stockholmsvägens viadukt under E4 i norr, flera personskadeolyckor även med svår skadeföljd	Hög	30	KSB	
O16	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 859 Stockholmsvä- gens mellan Hagängsvägen och Charlottenborgsvägen, personskadeolyckor några med svår skadeföljd	Hög	30	KSB	
O17	Trafiksäkerhetsåtgärder vid allén till Torsåker längs väg 858 Almungevägen, flera personskadeolyckor även med svår skadeföljd	Hög	30	KSB	
O18	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Frestavägen söder om Alby gård, flera singelolyckor några med svår skadeföljd	Hög	0	KSB/ Trv	
O19	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Frestavägen söder om Länsmansvägen, några singelolyckor med svår skadeföljd	Hög	20	KSB/ Trv	
O20	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stock- holmsvägen- väg 858 Almungevägen, flera personskade- olyckor. Se även åtgärd GC1 o K1.	Hög	30	KSB	
O21	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stock- holmsvägen- väg 268 Vallentunavägen, flera person- skadeolyckor några med svår skadeföljd	Hög	30	KSB	
O22	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stock- holmsvägen- väg 872 Sandavägen, flera personskade- olyckor. Se även åtgärd K2.	Angelägen	20	KSB/ Trv	
O23	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stock- holmsvägen- Smedbyvägen, flera personskadeolyckor ett par med svår skadeföljd	Hög	20	KSB/ Trv	
O24	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 872 Sanda- vägen- Breddenvägen, ett par personskadeolyckor med svår skadeföljd. Utredning av utfromning med ny huvudriktning Breddenvägen- östra Sandavägen. Se även åtgärd GC5.	Hög	30	KSB	

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
O25	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Ekebovägen, flera personskadeolyckor ett par med svår skadeföljd	Hög	30	KSB	
O26	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Dragonvägen/Stallgatan, några personskadeolyckor	Angelägen	30	KSB	
O27	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Smedbyvägen/Optimusvägen, några personskadeolyckor	Angelägen	30	KSB	
O28	Hastighetssäkring av befintliga överfarter längs Borgbyvägen.	Angelägen	30	KSB	
Utrednings och planeringsåtgärder					
GCa	Vägvisningsplan för gående- och cyklister	Hög	200	KSB	
GCb	Översyn av trygghet i gångnätet, särskilt i tunnlar och på hållplatser	Hög	50	KSB	
Gcc	Översyn av trygghet i cykelnätet, särskilt i tunnlar	Hög	50	KSB	
GCd	Översyn av belysning i det övergripande cykelnätet	Hög	50	KSB	
Gce	Inventera behov och förbättringar av cykelparkeringar vid busshållplatser, Väsby centrum och andra målpunkter	Hög	50	KSB	
GCf	Utreda system med lånecyklar och elmopeder	Angelägen	100	KSB	
GCI	Utredning för ökad säkerhet för gående och cyklister vid passage av korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen. Se även åtgärd KI och O20.	Hög	50	KSB	
GC2	Utredning för ökad säkerhet för cyklister vid korsningen Stockholmsvägen- Vatthagsvägen- Truckvägen.	Hög	30	KSB	
GC3	Utredning för ökad säkerhet för gående vid passage av korsningen Mälärvägen- Dragonvägen	Hög	30	KSB	
GC4	Utredning av hastighetssäkring av plankorsningar över Mälärvägen vid Eds kyrka	Hög	30	KSB	
GC5	Utredning av hastighetssäkring av plankorsning över Sandavägen vid Breddenvägen. Se även åtgärd O24.	Hög	50	KSB	
GC6	Utredning av hastighetssäkring av plankorsning över Sandavägen vid Stora vägen	Hög	50	KSB	
GC7	Utredning av hastighetssäkring av plankorsning över Breddenvägen vid Bergkällavägen. Se även åtgärd K7.	Hög	50	KSB	
GC8	Utredning av nytt stråk för gående och cyklister genom Vilundaparken med en koppling korsande E4 och Stockholmsvägen	Hög	200	KSB	
GC9	Utredning av förbättrade cykelvägar korsande järnvägen och mellan Vilunda och Runby i samband med utveckling av stationen	Hög	100	KSB	
GC23	Förbättringar av framkomlighet för cyklister mellan Mälärvägen och Stockholmsvägen via Upplands Väsby station	Angelägen	50	KSB	

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
GC25	Utredning av förbättrade gångvägar mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra	Angelägen	50	KSB	
GC26	Utredning av ny förbindelse mellan Smedby och Prästgårdsmarken korsande järnvägen	Hög	50	KSB	
GC34	Utredning av kompletterande gång- och cykelvägar längs med ny sträckning av väg 268	Behov		Trv	
Utrednings och planeringsåtgärder					
Ka	Utreda busslinjenätet i kommunen tillsammans med SLL. Utredningen bör omfatta regionala stombusslinjer till Järfälla och Täby/Vallentuna och Märsta, förbättra kollektiva förbindelser till stora arbetsplatser, ytterligare en servicelinje med sträckning i de södra kommundelarna, anpassad tidtabellen för busstrafik till pendeltågen vid stationen m.m.	Hög	300	SLL i samarbete med KSB	
Kb	Inventera bussarnas fördröjningar i trafiksystemet inom kommunen	Hög	200	KSB/entreprenör	
K1	Bussprioritet i korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 858 Almungevägen/Väsbyvägen vid Hammarby apotek. Se även åtgärd GC1 och O20.	Hög	100	KSB	
K2	Bussprioritet i korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 872 Sandavägen	Hög	100	KSB	
K3	Bussprioritet i korsningen väg 850 Mälarvägen- Husarvägen/ Ekebovägen	Hög	100	KSB	
K4	Bussprioritet i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen/ Bendanvägen	Hög	100	KSB	
K5	Bussprioritet i korsningen Smedbyvägen- Ekebovägen	Hög	50	KSB	
K7	Bussprioritet i korsningen Bergkällavägen- Breddenvägen. Se även åtgärd GC7.	Hög	50	KSB	
K8	Utred nyttan i busslinjesystemet av en separat ny bussförbindelse över E4 någonstans på sträckan mellan Trafikplats Glädjen och Väsbyvägen. Kombinerar med allmän utredning av kollektivtrafiken åtgärd Ka.	Hög	100	KSB	
Utrednings och planeringsåtgärder					
Aa	Förutsättningarna för att begränsa den tunga fordons- trafiken genom kommunen utreds. Huvudvägnätet och dess korsningar utformas för god framkomlighet för tunga fordon. Lokalvägnätet måste planeras för sop- transporter och liknande. Planerade fysiska åtgärder på uttryckningsvägnätet kontrolleras med räddningstjänsten.	Angelägen	150	KSB	
Ab	Vid åtgärder i gatunätet, såsom korsningsombyggnader, trafiksignaler och hastighetssäkringar, bör utformning och funktion kontrolleras med planerna på SLL	Angeläget	-	KSB	
Utrednings och planeringsåtgärder					

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
Ga	Gestaltningasprogram tas fram för de viktigare stads- och gaturummen., i första hand inom de centrala delarna men även gestaltningen längs E4 och järnvägen, infarter och större leder ses över. Gatorna utformas så att det är tydligt för bilisterna vilken kategori gatorna tillhör.	Angelägen	400	KSB	
Gb	Utredning för ett centralt öst-västligt stadsstråk, som överbryggas såväl E4 och järnvägen samt Stockholmsvägen. Se även GC8, GC9 och K8.	Angelägen	100	KSB	
Gc	Stationsområdet utvecklas till ett resecentrum.	Angelägen	100	KSB	
Gd	Ett nytt stadstorg som central mötesplats skapas.	Behov	100	KSB	
Utrednings och planeringsåtgärder					
Ba	Upprätta en bullerplan över kommunen. Med ledning av den prioriteras åtgärder på kort och lång sikt. Tysta områden markeras och värnas.	Angelägen	300	KSB/MHK	
Bb	En dagvattenplan tas fram. Där anges bl.a. hur dagvatten från större parkeringsanläggningar och trafikerade vägar ska tas om hand.	Angelägen	300	KSB/MHK	
Bc	Utredning vilka särskilda åtgärder som behövs inom skyddsområdet för reservvattentäkt	Angelägen	200	KSB/MHK	
Bd	Utred befintliga vandringshinder och barriäreffekter för djur och växter.	Angelägen	200		
Be	Upprätta en plan för väglänter lämpliga för slätterskötsel. Motsvarande planer från övriga väghållare efterfrågas.	Angelägen	100		
Bf	I målet att bevara och utveckla ett centrum i kommunen eftersträvas lokal service och kulturutbud finnas inom de olika kommundelarna. Ett grundutbud av lokal handel, service och kultur definieras. Behovet av resor begränsas genom att grundutbudet erbjuds i varje kommundel.	Angelägen	100	KSB/KLK	
Bg	Kommunen ska tillsammans med SLL och arbetsgivare söka finna effektiva transportlösningar. Detta kan innefatta SL-kort kopplat till infartsparkering för bil eller cykel, stimulans till samåkning, bilpooler, nya kollektiva färdmedel mm.	Angelägen	0	KSB/KLK	
Slut utrednings- och planeringsåtgärder					

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
Anläggningsåtgärder					
O1	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Bryggerivägen/ Kvarnvägen- Väsbyvägen	Hög	3 000	KSB	
O2	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Breddenvägen- Valhallavägen	Angelägen	3 000	KSB	
O3	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Breddenvägen mellan Nordanvägen och Tidlösavägen	Angelägen	250	KSB	
O4	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Älvsundavägen mellan järnvägen och Stockholmsvägen	Angelägen	250	KSB	
O5	Hastighetssäkring av Sandavägen kring Odenvägen/ Tulavägen	Hög	200	KSB	
O6	Trafiksäkerhetsåtgärder längs Optimusvägens södra del. Hastighetssäkring av Optimusvägen vid förskola/skola	Hög	100	KSB	
O7	Hastighetssäkring av Lövstavägen vid Runby skola	Hög	100	KSB	
O8	Hastighetssäkring av Trädgårdsgatan vid Runby torg	Hög	200	KSB	
O9	Hastighetssäkring av Husarvägen vid idrottsplats/skola med mera	Hög	200	KSB	
O10	Hastighetssäkring av Hasselgatan vid förskola vid Väsby- vägen	Hög	100	KSB	
O11	Hastighetssäkring av Tunavägen vid förskola/skola	Hög	100	KSB	
O12	Hastighetssäkring av Frestavägen vid Frestaskolan	Hög	100	KSB	
O13	Hastighetssäkring av Valhallavägen vid förskola/skola vid Näckrosvägen	Hög	100	KSB	
O14	Hastighetssäkring av Stora Vägen vid förskola/skola vid Grimstavägen	Hög	100	KSB	
O15	Trafiksäkerhetsåtgärder kring väg 859 Stockholmsvä- gens viadukt under E4 i norr, 8 personskadeolyckor har rapporterats, varav 4 med svår skadeföljd	Hög	500	KSB	
O16	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 859 Stockholmsvägens mellan Hagängsvägen och Charlottenborgsvägen, 6 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd	Hög	3 000	KSB	
O17	Trafiksäkerhetsåtgärder vid allén till Torsåker längs väg 858 Almungevägen, 12 personskadeolyckor har rappor- terats, varav 4 med svår skadeföljd	Hög	0	KSB/Trv	
O18	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Sanadavägen söder om Alby gård, 5 singelolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd	Hög	0	KSB/Trv	
O19	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Sandavägen söder om Länsmansvägen, 3 singelolyckor har rapporterats, alla med svår skadeföljd.	Hög	1 000	KSB	
O20	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stock- holmsvägen- väg 858 Almungevägen, 7 personskade- olyckor har rapporterats, varav en med svår skadeföljd.	Hög	2 000	KSB	

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
O21	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 268 Vallentunavägen, 8 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd	Hög	1 000	KSB/ Trv	
O22	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 872 Sandavägen, 16 personskadeolyckor har rapporterats, varav en med svår skadeföljd	Angelägen	1 000	KSB/ Trv	
O23	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen, 15 personskadeolyckor har rapporterats, varav 2 med svår skadeföljd	Hög	1 000	KSB	
O24	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 872 Sandavägen- Breddenvägen, 2 personskadeolyckor har rapporterats, båda med svår skadeföljd. Utfromning med ny huvudriktning Breddenvägen- östra Sandavägen. Se även åtgärd GC5.	Hög	3 000	KSB	
O25	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Ekebovägen, 9 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd	Hög	1 000	KSB	
O26	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Dragonvägen/ Stallgatan, 5 personskadeolyckor har rapporterats, alla med lindrig skadeföljd	Angelägen	1 000	KSB	
O27	Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälärvägen- Smedbyvägen/ Optimusvägen, 6 personskadeolyckor har rapporterats, alla med lindrig skadeföljd	Angelägen	3 000	KSB	
O28	Hastighetssäkring av befintliga överfarter längs Borgbyvägen.	Angelägen	2 000	KSB	
Anläggningsåtgärder					
GC00	De 688 åtgärderna i tillgänglighetsinventeringen färdigställs.	Hög	2 000	KSB	
GC00	Belysning längs cykellänkar och vid cykelparkeringar	Hög	5 000	KSB	
GC00	Vägvisning av gång- och cykelnät	Hög	5 000	KSB	
GC1	Ombyggnad av korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen. Se även K1 och O20.	Hög	2 000	KSB	
GC2	Passage vid korsningen Stockholmsvägen- Vatthagsvägen- Truckvägen.	Hög	2 000	KSB	
GC3	Utredning för ökad säkerhet för gående vid passage av korsningen Mälärvägen- Dragonvägen	Hög	2 000	KSB	
GC4	Hastighetssäkring av plankorsningar över Mälärvägen vid Eds kyrka och Dragonvägen	Hög	1 500	KSB	
GC5	Hastighetssäkring av plankorsning över Sandavägen vid Breddenvägen. Se även åtgärd O24..	Hög	2 500	KSB	
GC6	Hastighetssäkring av plankorsning över Sandavägen vid Stora vägen	Hög	2 500	KSB	
GC7	Hastighetssäkring av plankorsning över Breddenvägen vid Bergkällavägen	Hög	500	KSB	

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
GC8	Nytt stråk genom Vilundaparken utvecklas med en gång- och cykelpassage korsande E4 och Stockholmsvägen, som skapar en koppling mellan Väsby centrum till Vallentunavägen i det övergripande cykelnätet Busstrafik i samma stråk kan ge ökat trygghet	Hög	15 000	KSB	
GC9	Förbättrad förbindelse korsande järnvägen mellan Centralvägen och Lilla Hagvägen, ny cykelpassage över järnvägen vid Upplands Väsby station, som binder samman det övergripande cykelnätet på den östra och västra sidan.	Hög	15 000	KSB	
GC11	Separerad cykeltrafik längs Lagmansvägen och Hagvägen i Runby	Hög	2 500	KSB	
GC12	Separerad cykeltrafik längs Industrivägen och Bryggerivägen mellan gång- och cykelbron och Väsbyaskogen	Hög	2 000	KSB	
GC13	Separerad cykeltrafik längs Oxundavägen	Angelägen	2 000	KSB	
GC15	Separerad cykeltrafik längs Kanalvägen samt gång och cykelförbindelse över E4 mellan Infra City Väst och Öst	Hög	ej utredd	KSB	
GC16	Separerad cykeltrafik längs Breddenvägen mellan Grims-tavägen och Valhallavägen	Hög	3 000	KSB	
GC17	Separerad cykeltrafik längs södra delen av Valhallavägen	Hög	5 000	KSB	
GC18	Separerat regionalt cykelstråk längs Smedbyvägen mellan Travgatan och Stockholmsvägen	Hög	4 000	KSB/ TrV	
GC19	Separerat regionalt cykelstråk längs väg 872 Frestavägen mellan Länsmansvägen och kommungräns	Hög	15 000	KSB/ TrV	
GC20	Separerat regionalt cykelstråk längs väg 268 Vallentuna-vägen mellan Östergårdsvägen och kommungränsen	Hög	12 000	KSB/ TrV	
GC21	Separerat regionalt cykelstråk längs väg 859 Stock-holmsvägen mellan Hammarby kyrka och kommungrän-sen	Hög	3 000	KSB/ TrV	
GC22	Separerat regionalt cykelstråk längs väg 850 Mälärvägen mellan Eds kyrka och kommungränsen	Hög	12 000	KSB/ TrV	
GC24	Förbättrad tillgänglighet till Kairobadet via Bergaskogen Rekommenderade åtgärder är belysning längs stråket och regelbundet underhåll av grusvägen.	Angelägen	2 500	KSB	
GC25	Förbättrade gångvägar mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra, ett rekreativstråk till Mälaren längs väg 880 Runsavägen mellan Edsby och Kairobadet.	Angelägen	5 000	KSB	
GC26	Förbindelse Smedby- Prästgårdsmarken	Angelägen	ej utredd	KSB	
GC27	Separerad cykeltrafik längs Älvsundavägen mellan Paradisvägen och Jupitervägen	Hög	Finns	KSB	
GC28	Separerad cykeltrafik längs Älvsundavägen från järn-vägen och ca 2 km österut	Hög	6 000	KSB	
GC29	Separerad cykeltrafik längs Ekebyvägen närmast väg 268 Vallentunavägen	Angelägen	1 800	KSB	

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
GC30	Separerad cykeltrafik längs ny del av Mälarvägen inom Eds	Behov	0		
GC31	Separerad cykelväg mellan Älvsundavägen och Mälarvägen	Behov	0		
GC32	Separerad cykeltrafik längs befintliga Älvsundavägen	Behov	0		
GC33	Separerad cykelväg mellan Smedbyvägen och Älvsundavägen	Behov	0		
Pcy	Utbyggnad av väderskyddade, trygga cykelparkeringar vid torg, stationer, större hållplatser och andra målpunkter. En summa per år föreslås avsättas för utökade cykelparkeringar. Platser där behovet av cykelparkering är särskilt stort är: Centrum, Upplands Väsby station, större busshållplatser såsom Skälby, Sigma, Vilundaparken, Ryttagatan, Infra city, idrottsarenan, större badplatser m.fl.	Angelägen	700	KSB	
Anläggningsåtgärder					
K00	Tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser för kollektivtrafik. Se även tillgänglighetsinventeringen under kapitlet Gångtrafik.	Hög	1 500	KSB	
K00	I samarbete med SLL komplettera väderskydd och realtidsinformation vid hållplatser med hög belastningsgrad	Hög	500	KSB	
K1	Prioritering av busstrafik i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen/ Väsbyvägen vid Hammarby apotek	Hög	5 000	KSB	
K2	Prioritering av busstrafik i korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 872 Sandavägen	Hög	5 000	KSB	
K3	Prioritering av busstrafik i korsningen väg 850 Mälarvägen- Husarvägen/ Ekebovägen	Hög	3 000	KSB	
K4	Prioritering av busstrafik i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen/ Bendanvägen	Hög	2 000	KSB	
K5	Prioritering av busstrafik i korsningen Smedbyvägen- Ekebovägen	Hög	3 000	KSB	
K6	Ny effektiv bussterminal byggs vid Upplands Väsby station	Hög		KSB	
K7	Prioritering av busstrafik i korsningen Bergkällavägen- Breddenvägen	Hög	3 000	KSB	
K8	En separat ny bussförbindelse över E4 mellan Trafikplats Glädjen och Väsbyvägen	Hög	30 000	KSB	
Anläggningsåtgärder					

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
A1	Utbyggnad av Ladbrovägen med direkt koppling till Mälarvägen	i samband med ex-ploatering	30 000		
A2	Ombyggnad av Älvsundavägen med koppling till Tpl Bredden	samband med ex-ploatering	40 000		
A3	Utbyggnad av Tpl Hammarby med kopplingar mot både öster och väster			Trv	
A4	Ny sträckning av väg 268 mot Vallentuna				
P1	Förstärkt infartsparkering väster om stationen	Angelägen	300	KSB	
P2	Infartsparkering för linje 565 vid hpl Tunav/ Skälbyv	Angelägen	200	KSB	
Anläggningsåtgärder					
G1	Ny gestaltning av Ekebovägen	Angelägen	20 000	KSB	
G2	Ny gestaltning av Älvsundavägen vid Prästgårdsmarken	Angelägen	20 000	KSB	
G3	Ny gestaltning av Mälarvägen vid Fyrklövern	Angelägen	30 000	KSB	
G4	Ny gestaltning av Husarvägen vid Vilundaparken	Angelägen	15 000	KSB	
G5	Ny gestaltning av Stockholmsvägen	Angelägen	50 000	KSB	
Anläggningsåtgärder					
B1	Bulleråtgärder längs Väsbyvägen				
B2	Bulleråtgärder längs Hasselgatan				
B3	Bulleråtgärder längs del av Sandavägen				
B4	Bulleråtgärder längs delar av Breddenvägen				
Slut anläggningsåtgärder					

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
Förvaltning					
	Ny driftplan tas fram som säkerställer att snöröjning för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras				
	Information om när snöröjning skett				
	Grus- och lövupptagning anpassas efter väderlek och cyklisternas behov				
	Snabba driftåtgärder för god beläggning på det övergripande nätet för cykeltrafik säkerhetsställs.				
	Översyn av belysning i offentliga rum, t.ex. kring gång- och cykeltunnlar och byggnader.				
	Snabba driftåtgärder för belysning säkerställs				
	Siktröjning kring gångstråk, cykelstråk och busshållplatser				
	Övrig upprustning kring hållplatser och stationer				
	Snabba driftåtgärder för städning och belysning kring hållplatser				
	God renhållning av stads- och gaturummen. Regelbunden skötsel och översyn av offentliga rum inkl. klottersanering				
	Kommunens arbete med skötsel av vägområden miljöanpassas. Skötselplaner för gator med grönstråk och deras närområden tas fram.				
	Vid stationen och andra strategiska punkter bör cykel-service finnas				
Förvaltning					
	Fortsatta trygghetsvandringar med uppföljning ungefär var tredje år				
	Uppföljning genom cykelräkningar: Antal parkerade cyklar vid stationen räknas två gånger under året, vår och höst. Antalet cyklister över E4 och järnvägen räknas under jämförbara förhållanden varje år. Samtidigt räknas andelen hjälmanvändare.				
	Bussarnas fördröjningar i överbelastade korsningar följs upp. Detta gäller särskild de korsningar som anges under utredning och planering ovan.				
	Kvävedioxid- och partikelhalter i luften på utsatta platser följs upp				
	Kommunen bevakar vilka ytterligare åtgärder som kommer att krävas för att i länet nå miljö kvalitetsnormerna för luft				
	Salthalten i grundvattentäkten följs upp genom egenkontroll och miljötillsyn. Mängden använt vägsalt inom skyddsområdet ska redovisas.				

Nr	Åtgärd	Prioritet	Kostnad tusen kr	Ansvarig	Klart år
	Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag följs upp via Oxunda Vattensamverkans miljöövervakning				
	Bevaka framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper vid anläggningsarbeten i eller i närheten av vägnätet.				
	I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att miljöfarliga och tunga transporter genom tätorten begränsas.				
	Behovet av varutransporter bevakas i samband med bygglov.				
	Vid nybyggnation och ombyggnad av vägar ska tysta områden och barriäreffekter för människor och djur beaktas. Andel boende som besväras av vägtrafikbuller följs upp med enkäter. Bullerkartläggningens aktualitet kontrolleras efter åtgärder eller större förändringar i trafikflöden.				
Förvaltning					
	Miljö- och trafiksäkerhetskrav tillämpas vid upphandling av transporter.				
	Kommunens fordon ska successivt bytas ut till miljöfordon. I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för en ökad användning av miljöfordon och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, t.ex. genom att laddstation för el och/eller tankställe för fordonsgas tillkommer inom kommunen.				
	Kommunala pooler för tjänstebilar och tjänstecyklar. Kommunen söker samarbete med en aktör, så att delar av fordonsparken kan samnyttjas med allmänheten.				
Slut förvaltning					

Utgångspunkter och förutsättningar

Bakgrund

Vad är en trafikplan?

Trafikplanen är ett dokument som redovisar en analys av nuvarande förhållanden i transportsystemet, och förslag till åtgärder för förbättringar.

Trafikplanens roll i planeringen

Kommunens arbete kan grovt delas upp i inriktningsplanering, åtgärdsplanering, genomförande och förvaltning (drift och underhåll).

År 2010 fastställdes en trafikstrategi för Upplands Väsby kommun¹. Strategin är en del i inriktningsplaneringen. Den beskriver mål och inriktning samt avvägningar som rör trafikplaneringen. Den anger förslag till åtgärder som kommunen vill arbeta med under kommande år. Strategin anvisar också mätbara indikatorer för måluppfyllelse.

Föreslagna åtgärder i trafikstrategin är allmänt beskrivna och före genomförande måste de flesta förslagen förtydligas, effektbedomas och kostnadsbedömas. Förslagen och åtgärderna bör också prioriteras relativt varandra eftersom kommunen

inte har resurser att genomföra allt under samma budgetperiod. Detta redovisas i trafikplanen.

Avsikten är att trafikplanen ska ligga till grund för åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och/eller prioriterade förvaltningsåtgärder.

Innehåll och avgränsning

Trafikplanen redovisar en analys av nuvarande förhållanden i transportsystemet och åtgärder för förbättringar. Analysen görs, dels utifrån olika trafikantgrupper såsom, gående, cyklist, kollektivtrafik och biltrafik samt deras krav, dels från aspekterna trafiksäkerhet, hastighet i bilvägnätet och övrig påverkan på människor och miljö. Den påverkan som behandlas är buller, föroreningar i luft och vatten samt påverkan på klimat, förändrad rörlighet p.g.a. trafikbarriärer, påverkan på jämställdhet och stadsmiljö. Först redovisas nulägesanalyser för de olika trafikantgrupperna därefter för aspekterna.

Förslag ges på åtgärder i dagens trafiksystem med prioriteringsprinciper och översiktliga kostnadsbedömningar. Platser för åtgärder redovisas på karta och i en lista, som utgör underlag till en handlingsplan. I listan anges vilka som har ansvar att göra vad och när.

¹ Trafikstrategi, Upplands Väsby, antagen av kommunfullmäktige juni 2010

Tabell: Trafikplanens roll i planeringen

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförande	Förvaltning
Generella planer	Specifika program och policy	Planer	Åtgärdsprogram	Projekt	Drift, regelbundet och löpande underhåll
Översiktsplan	Trafikstrategi Parkeringspolicy	Gångplan Cykelplan Kollektivtrafikplan Biltrafikplan m.fl.	Trafiksäkerhet Trygghet Framkomlighet Bullerpåverkan Vattenpåverkan m.fl.	Byggnadsprojekt Informationsprojekt Samverkanprojekt m.fl.	Vinterväghållning Barmarksväghållning Belägningsunderhåll Belysning, drift och underhåll Klottersanering m.fl.

Trafikplanen behandlar främst åtgärder i tätorten och på det kommunala vägnätet. På det statliga vägnätet är Trafikverket väghållare. Omfattningen av det statliga vägnätet visas under Biltrafik sid 48. Kommunen kan dock uppmärksamma Trafikverket på förbättringsbehov även i det statliga vägnätet.

Trafikplanen innehåller även en prognos för framtida bilflöden, dels med nu beslutade nya länkar, dels efter eventuella, framtida biltrafikåtgärder, såsom ny trafikplats på E4 vid Hammarby, ny sträckning av väg 268 från Vallentuna, samt utbyggnad av avlastande länkar förbi Njursta, Vik och Fresta.

I trafikplanen redovisas också förslag till parkeeringstal för bil och cykel.

Arbetet med trafikplanen

Större delen av arbetet har gjorts i kommunens tidigare organisation. Trafikplanen har tagits fram på Stadsbyggnadskontoret tillsammans med en extern konsult. Kommunstyrelsens miljö- och planutskott har varit styrgrupp för arbetet. På tjänstemannanivå har planen stämts av mot Teknik och Fastighet samt Miljö- och Hälsoskyddskontoret på olika nivåer.

Styrande och ledande kommunala dokument

Kommunen har flera styrande och ledande kommunala dokument. Här anges de som har störst påverkan på trafikplanen. Fler dokument anges i Trafikstrategin, juni 2010 och dess bilaga, Utgångspunkter och underlag.

Strategisk kommunplan 2005–2020

Upplands Väsby har en strategisk kommunplan tillika översiktsplan¹. Planen är både en strategisk utvecklingsplan och en mark- och vattenanvändningsplan.

1 Strategisk kommunplan, Framtidens Upplands Väsby – ”Den moderna småstaden” antagen av kommunfullmäktige 2005

Trafiknätsanalys

En trafiknätsanalys gjordes 2003². Arbetet med en trafikplan påbörjades men arbetet avbröts i väntan på den strategiska kommunplanen.

Trafikstrategi för Upplands Väsby kommun

År 2010 fastställdes en trafikstrategi för Upplands Väsby kommun³. Strategin är en del i inriktningsplaneringen.

Mål och planeringsramar

Övergripande nationella och regionala mål beskrivs mer utförligt i Bilaga till Trafikstrategin: Utgångspunkter och underlag,

Trafikstrategin beskriver mål och inriktning samt avvägningar som rör trafikplaneringen. Strategin anvisar också mätbara indikatorer för måluppfyllelse.

De nedbrutna målen rörande trafiken beskrivs i trafikplanen under respektive kapitel, dels för de olika transportslagen, dels för de olika aspekterna; trafiksäkerhet, påverkan på miljö och hälsa, hållbara transporter och inverkan för samhällsutvecklingen.

Trafiksäkerhetsmål

Inriktningen för det nationella trafiksäkerhetsarbetet är att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken.

Trafiksäkerhetsmålen bör styra utformningen av trafikmiljön, både längs sträckor och i korsningspunkter. Utformningen påverkar hur samspelet mellan olika trafikantgrupper kommer att fungera. Trafiksäkerhetsmålen är särskilt viktiga för utformning för gående och cyklister. I kommunplanen anges att trafikmiljön ska anpassas till barn, ungdomar, personer med funktionsnedsättning och äldre.

I Trafiknätsanalysen⁴ slås fast att vid avvägning mellan motstridiga anspråk ska säkerheten för oskyd-

2 Trafikanalys - Upplands Väsby, antagen av Tekniska nämnden 2003.

3 Trafikstrategi, Upplands Väsby, antagen av kommunfullmäktige juni 2010

4 Trafikanalys - Upplands Väsby, antagen av Tekniska nämnden 2003.

dade trafikanter prioriteras framför framkomlighet för biltrafik.

Tillgänglighetsmål allmänt

Tillgänglighet definieras allmänt, såsom den lätthet med vilken medborgare, näringsliv m.fl. kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället.

I kommunplanen nämns tillgänglighet, som ett verktyg att få en levande stadskärna. I planen talas om tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikanter men också om tillgänglighet särskilt för kollektivtrafik, cyklister, gående, personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.

Hur gående och cyklister rör sig i trafiken påverkas till stor del av tillgänglighet, trygghet och trivsel. Tillgängligheten för gående och cyklister påverkas av upplevelsen av trygghet och trivsel, vilket behandlas under trafikens inverkan för samhällsutvecklingen. I *Strategisk kommunplan* anges att trafikmiljön ska anpassas till barn, ungdomar, personer med funktionsnedsättning och äldre.

I tillgängligheten för biltrafiken inkluderas kapacitet, hastighet, möjlighet att nå en målpunkt samt tillgång till angöring och parkering. Hastigheten och framkomligheten är viktig för uttryckningsfordon. Geometrisk utformning är viktig för stora fordon och farligt gods. Denna form av tillgänglighet beskrivs under biltrafik. Undantaget är tillgänglighet till bilparkering, som behandlas i en egen rapport.

Upplands Väsby har ett bra läge för godstransporter med både E4 och norra stambanan genom kommunen. God transportkvalitet i vägnätet bör bevakas för att vidmakthålla den goda standarden. För flera företag/verksamheter i Upplands Väsby är godstransporter nödvändiga.

Tunga transporter genom de tätbebyggda delarna av kommunen ger dock olägenheter i form av buller, luftföroreningar och olycksrisker. Därför är det viktigt att det finns god tillgänglighet på det övergripande vägnätet, så att bilister på genomfart inte väljer att färdas genom kommunens tät bebyggda delar.

Tillgänglighet enligt PBL

Med tillgänglighet enligt Plan- och bygglagen (PBL) menas möjligheten att nå målpunkter för personer med funktionsnedsättning. Enligt lagen ska lätt avhjälpna hinder ha varit åtgärdade senast år 2010. Därmed är det brått att snarast bygga om det som lagen kräver.

Miljömål

I kommunplanen under huvudmålet ”utveckla ett miljöanpassat transportsystem” nämner planen att transportsystemet ska anpassas till vad natur och människor tål. Anpassningen ställer krav på trafikflöden, hastigheter eller åtgärder i form av bullervallar, dagvattenhantering m.m. I trafikplanen behandlas bullerstörningar, utsläpp till luft, mark och vatten samt klimatpåverkan.

Samhällsmål

Trafiken är en viktig del i ett fungerande samhälle. Många av våra aktiviteter kräver transporter, hus behöver material för underhåll, varor och avfall behöver transporteras m.m. Transporterna inverkar på samhällsutvecklingen och samhällsutvecklingen påverkar transportbehoven.

Enligt kommunplanen ska Väsby förändras från förort till stad. Kommunen ska formas till en ”Modern småstad, med egen identitet”. Här ska finnas en tät stadskärna med en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser med ett rikt utbud av kommersiell och kulturell service. Denna bild utgör det övergripande målet i kommunplanen och bildar även en särskild ”spjutspets av visionen”.

Målet är att trafikplaneringen ska underordna sig stadens villkor, både vad gäller gaturummets funktion och karaktär. Syftet är att få en levande gatubild, som är trygg och trivsam.

De båda målen om ett jämställt transportsystem och en god folkhälsa gynnas även av en trygg och trivsam trafikmiljö där man gärna går och cyklar. God kollektivtrafikförsörjning stärker också jämställdheten i transportsystemet eftersom flera grupper har begränsad tillgång till bil, t.ex. barn, ungdomar och äldre.

Gångtrafik

Mål och inriktning

Gångnätet ska vara sammanhängande i gena sträckningar mellan alla kommundelar, stora arbetsområden, rekreationsområden, centrum, stationen och likvärdiga målpunkter. Bra gångvägar ska finnas mellan barns, ungdomars och äldres målpunkter.

Gångnätet ska vara tryggt, säkert och inbjudande.

Tillgängligheten för barn, äldre och andra personer med funktionsnedsättning ska förbättras genom att gångsystemet anpassas och tryggheten förbättras. Särskild ska dessa gruppers behov tillgodoses vad gäller markbeläggning, nivåer och belysning. Därutöver ska hinder i den fysiska miljön tas bort enligt Plan- och bygglagen, se nedan under Nulägesanalys, Tillgänglighet.

Gångnätet ska vara väl skyltat och anpassat för barn, äldre och funktionshindrade.

Huvudstråk för gående ska längs sträckor ha egen gångbana skild från biltrafik. Avgränsning bör även övervägas mellan huvudstråk för gående och huvudstråk för cyklister.

Indikatormått

15 % av identifierat åtgärdsbehov på huvudgångnätet i kronor ska genomföras mellan 2013 och 2017.

Före år 2015 ska alla åtgärder som identifierats i tillgänglighetsinventeringen (enligt Plan- och bygglagen) ha åtgärdats.



Nulägesanalys

Separering längs sträckor

Vid centrum, kollektivtrafikknutpunkter och serviceinrättningar finns gångbanor.

Utanför Upplands Väsby tätort saknas till en del ett separat gångnät. Detta gäller både till kommunens egna ytterområden och till grannkommunerna. Därmed saknas även goda förbindelser mellan flera ytterområden och närmaste skolor.

Barriärer

Barriärer för gående utgörs av både fysiska hinder och annan trafik. Fysiska hinder har noterats i *Tillgänglighetsinventeringen*. Barriärer i form av korsande biltrafik påverkar både säkerhet, trygghet och framkomlighet. Järnvägen, E4 och Stockholmsvägen samt flera huvudgator utgör kraftiga barriärer för gångtrafiken.

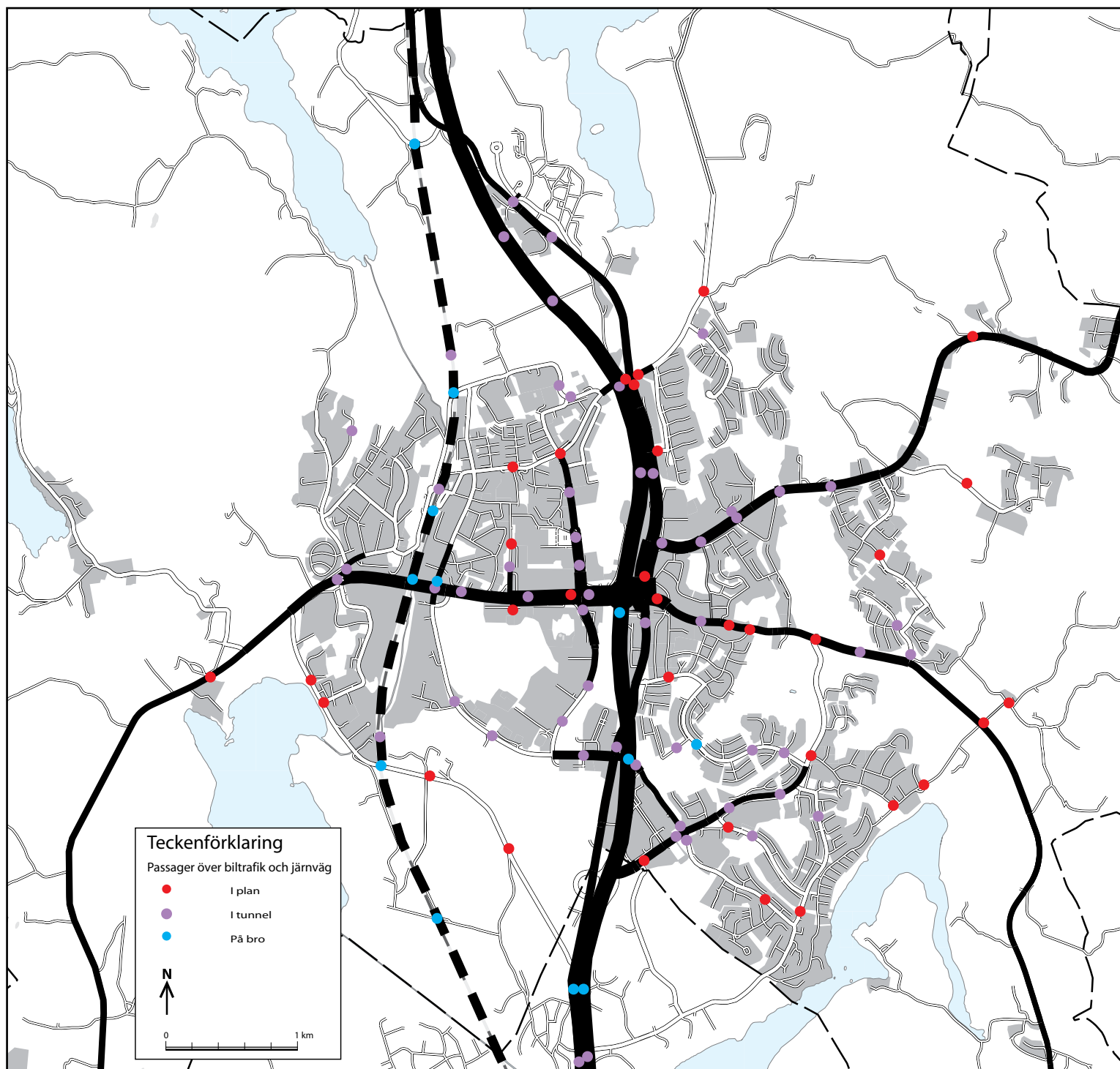
Tillgänglighet enligt Plan- och bygglagen

2010 färdigställdes tillgänglighetsinventeringen av utomhusmiljön i Upplands Väsby kommun. Inventeringen utgick utifrån det krav som ställs i Plan- och bygglagen om enkelt avhjälpna hinder. Med enkelt avhjälpna hinder (HIN) avses ”sådana hinder som med hänsyn till nyttan av åtgärden och förutsättningarna på platsen kan anses rimliga att avhjälpa. De ekonomiska konsekvenserna får inte bli orimligt betungande för fastighetsägaren, lokalhållaren eller näringsidkaren.” Sammantaget under inventeringen identifierades 688 brister. Efter att inventering var klar har flera brister åtgärdats med fokus på de mest trafikerade gångstråken.

Passager korsande järnvägen och E4

I Upplands Väsby är järnvägen och väg E4 stora barriärer för gångtrafiken. Alla passager över dessa ska vara planskilda.

Sammanlagt finns åtta planskilda passager järnvägen, varav fem är belägna inom Väsby tätort. Antalet passager anses tillräckliga men deras tillgäng-



Figur: Större barriärer i det övergripande gångnätet såsom järnvägen och biltrafikflöden större än ca 6 000 fordon/dygn motsvarande ca 600 fordon/timme.

lighet och attraktivitet kan förbättras. Detta gäller särskilt kring stationen.

Över E4 finns sex planskildheter för gående. Inom Väsby tätort finns fyra planskildheter, varav två går tillsammans med större biltrafikflöden, en på egen bro och en i egen tunnel. Avståndet mellan passagera i tätorten är cirka 1000 meter. Tunnelförbindelsen är mycket smal både under Stockholmsvägen och E4 och upplevs otrygg och besvärlig. Vägen är böjd med korta siktsträckor och saknar insyn från omgivningen och har dessutom stora nivåskillnader.

Längs med E4 leder Stockholmsvägen, vilket ytterligare ökar E4 barriäreffekt. För att öka tillgängligheten mellan kommunens östra och västra delar behövs fler passager som korsar E4 och Stockholmsvägen. Särskilt starkt är behovet i höjd med Väsby centrum.

Passager korsande huvudgator

Vägar med större fordonsflöden är hindrande för gångtrafiken. På vidstående karta har alla gator och vägar markerats, som bedöms ha mer än 6 000 fordon/dygn, vilket motsvarar ca 600 fordon/timme. 600 fordon/timme är det gränsvärde för barriär som anges i Vägar och gators utformning (VGU)¹

Stockholmsvägen har fem planskilda passager. Tre ligger tre inom Väsby tätort, en smal tunnel mitt för Vilunda, en söder om Sandavägen och en norr om Smedbyvägen. En passage i plan finns vid den stora signalreglerade korsningen med Almungevägen. En signalreglerad passage över Stockholmsvägen ligger mellan korsningarna med väg 268 Vallentunavägen och med väg 872 Sandavägen. Avståndet mellan passagera i tätorten är cirka 1000 meter. För att öka tillgängligheten mellan kommunens östra och västra delar behövs fler passager som korsar E4 och Stockholmsvägen.

Andra större barriärer är väg 268 Vallentunavägen, väg 872 Sandavägen, väg 850 Mälarvägen, Husarvägen, Ekebovägen, Smedbyvägen, Bendanvägen, Breddenvägen och del av Väsbyvägen.

Behov av förbättrade möjligheter att passera bedöms finnas över Mälarvägen vid Dragonvägen. Då Väsby växer och förtätas ökar behovet av goda passager.

Trygghet

De flesta planskilda passager utgörs av tunnlar, dock finns även två gång- och cykelbroar över väg E4. Tunnlar kan under kvällar och nätter emellertid upplevas som otrygga för fotgängare och cyklister, varvid de under dessa tider kan ge sämre tillgänglighet. För att öka tryggheten i tunnelarna ställs därför krav på bl.a. god belysning och god överskådlighet.

Gångplan

Nätuppbbyggnad

För gångtrafiken redovisas inget övergripande gångnät. Gående tar sig fram på både längs gator och genom kvarter. I stället visas bilströmmar med mer än 600 fordon/tim, motsvarande ca 6 000 fordon under vardagsdygn. Dessa fordonsflöden utgör barriärer för gående.

Utformningsstandard

Där gångnätet i plan korsar biltrafikflöden större än 6 000 fordon/dygn föreslås biltrafikens hastigheter sänkas till 30 eller 40 km/timme. Hastigheten bör säkerställas med fysiska åtgärder.

Fler planskilda passager som korsar järnvägen och E4 behöver anläggas. Där stadsbyggnad och nivåer så tillåter kan även planskilda passager komma i fråga vid huvudgator med stora trafikströmmar

Åtgärder i stads- och gaturummet ska gestaltas omsorgsfullt för ökad trygghet och trevnad.

Viktiga gångstråk ska vara belysta och där eftersträvas en avgränsning mellan gående och cyklister.

I det lokala vägnätet, på bostadsgator med små biltrafikflöden och låga hastigheter samt lokal gångtrafik, kan gångbanor undvaras.

Vägvisning till kommundelar och omgivande kommuner ska finnas.

¹ Vägverket (2008) Vägar och gators utformning (VGU), Publikation 2004:80

Åtgärder

Utrednings- och planeringsåtgärder

Förslag till nedanstående utrednings- och planeringsåtgärder leder troligen senare till anläggningsåtgärder.

- Vägvisningsplan för gående- och cyklister tas fram.
- Översyn av trygghet i gångnätet, särskilt i tunnlar och på hållplatser.
- Utredning för ökad säkerhet för gående vid passage av korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen.
- Utredning för ökad säkerhet för gående vid passage av korsningen Mälarvägen- Dragonvägen.
- Utredning av nytt gångstråk genom Vilundaparken med en länk som korsar E4 och Stockholmsvägen.
- Utredning av förbättrade gångvägar mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra.

Anläggningsåtgärder

- Åtgärder för ökad säkerhet för gående vid passage av korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen.
- Nytt gångstråk genom Vilundaparken med en ny koppling över E4 och Stockholmsvägen.
- Hastighetssäkring av plankorsningar över Sandavägen.
- Hastighetssäkring av plankorsningar över Mälarvägen vid Eds kyrka och Dragonvägen.
- Hastighetssäkring av plankorsning över Bredenvägen vid Bergkällavägen.
- Förbättrade gångvägar mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra.
- Separerad cykeltrafik längs Kanalvägen samt gång och cykelförbindelse över E4 mellan Infra City Väst och Öst

De 688 åtgärderna i tillgänglighetsinventeringen från år 2010 färdigställs. Dessa visas inte i trafikplanen. Utöver åtgärder enligt tillgänglighetsinventeringen förbättras tillgängligheten till Kairobadet via Bergaskogen. Rekommenderade åtgärder är

belysning längs stråket och kontinuerligt underhåll av grusvägen.

Förvaltningsåtgärder

Prioritering av både sommar- och vinterväghållning till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik, t.ex. fler sandupptagningar, tidig halkbekämpning och tidig snöröjning. Snöröjning och halkbekämpning av viktiga gångstråk ges samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik och högre än huvudgator för fordonstrafik.

- Ny driftplan tas fram som säkerställer att snöröjning för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.
- Information om när snöröjning skett.
- Snabba driftåtgärder för belysning säkerställs.
- Siktröjning kring gångstråk, cykelstråk och busshållplatser.
- God renhållning av stads- och gaturummen.



Cykeltrafik

Mål och inriktning

Fler resor ska företas med cykel.

Cyklennätet ska vara sammanhängande i gena sträckningar, mellan alla kommunalar, stora arbetsområden, rekreationsområden, centrum, station samt till kringliggande kommuner m.m. Bra cykelvägar ska finnas till barns och ungdomars olika målpunkter.

Bra cykelvägar ska även finnas till rekreations- och fritidsområden, t.ex. bad. Dessa vägar har inte lika höga krav på genhet. Vägar för motionscykling behandlas inte i trafikplanen.

Samordningen mellan cykel och kollektivtrafik ska stärkas genom cykelvägar till och cykelparkering vid viktiga hållplatser.

Cykelparkering ska finnas vid viktiga målpunkter.

Cyklennätet ska vara tryggt och säkert.

Cykeltrafik ska ha god framkomlighet vid passage av huvudgator.

Cyklennätet ska vara väl vägvisat.

Indikatormått

Antalet cyklister över järnvägen och E4 ska öka med totalt 15 % mellan år 2010 och 2020.

15 % av identifierat åtgärdsbehov i cyklennätet i kronor ska genomföras mellan 2013 och 2017.

Märstastråket och felande länkar i det regionala cyklennätet, som kommunen har rådighet över, ska prioriteras och vara åtgärdade till år 2015.

Nulägesanalys

Nuläget för det övergripande nätet för cykeltrafik visas i efterföljande figur. Huvudnätet ska binda samman olika kommunalar med varandra och ge en genkoppling till viktiga målpunkter. Förutom det övergripande gångnätet finns även ett stort antal lokala länkar för cyklister. Trafikplanen behandlar endast det övergripande cyklennätet.

Moped klass I ska normalt framföras i cykelvägnätet. Mopeder klass II ska däremot framföras tillsammans med biltrafiken.¹ Eftersom inga beslut om särskilda lokala trafikföreskrifter vad gäller mopedtrafik har fattats i Upplands Väsby gäller ovanstående. Mopedister på gång- och cykelvägarna innebär en säkerhetsrisk för gående och cyklister medan mopedister på biltrafikens körbanor är en trafik-säkerhetsrisk för mopedisterna själva, se nedan under Trafiksäkerhet.

Inom tätorten

I Upplands Väsby är cyklennätet väl utbyggt inom tätorten, med en hög separeringsgrad från biltrafiken. Det övergripande cykelvägnätet är relativt gott uppbyggt och ger en god koppling till många viktiga målpunkter som bl.a. Upplands Väsby station, Väsby centrum, större arbetsområden och Infra city. Från det övergripande nätet kan cyklister enkelt nå även lokala målpunkter som t.ex. skolor och förskolor.

¹ GCM-handboken, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket 2010



Separata cykelbanor/-vägar saknas (2012) på några länkar i det övergripande nätet inom Väsby tätort.

Dessa är:

- regionalt stråk längs Smedbyvägen mellan Travgatan och Stockholmsvägen
- längs Lagmansvägen och Hagvägen i Runby
- längs Älvsundavägen mellan Paradisvägen och Jupitervägen samt
- längs Älvsundavägen från järnvägen och ca 1,2 km österut samt.

De regionala länkarna

Trafikverket (tidigare Vägverket) har i samråd med Stockholms läns kommuner arbetat fram regionala cykelstråk för att skapa förutsättningar för arbetspendling med cykel mellan kommunerna.

I Upplands Väsby sträcker sig de regionala cykelstråken längs väg 859 Stockholmsvägen, väg 268 Vallentunavägen, väg 850 Mälärvägen och väg 872 Sandavägen. Utöver dessa finns även ett regionalt cykelstråk längs Smedbyvägen i den sydvästra delen av Väsby tätort. Detta stråk utgör en gen koppling mellan Stockholmsvägen och Upplands Väsby station.

År 2011 saknas separata cykelbanor/-vägar längs regionala stråk i kommunens ytterområden. Därmed saknas även goda förbindelser mellan flera ytterområden och närmaste skolor. Saknade länkar är:

- längs väg 268 Vallentunavägen mellan Östergårdsvägen och kommungränsen
- längs väg 872 Sandavägen mellan Länsmansvägen och kommungränsen
- längs väg 850 Mälärvägen mellan Eds kyrka och kommungränsen
- längs väg 859 Stockholmsvägen mellan Hammarby kyrka och kommungränsen

Rekreationslänkar

I Upplands Väsby finns ett väl utbyggt cykelnät för rekreations- och turistcykling. Här ingår bl.a. Sverigeleden, som sträcker sig i nord-sydlig riktning genom de östra kommundelarna. Sverigeleden är i stort väl separerad från biltrafik, med undantag

för blandtrafik längs väg 858 Almungevägen och genom Bollstanäs.

Separerade stråk i nord-sydlig sträckning går längs järnvägen och Långtomtastigen mellan Runby backar och Kairo badplats med några kortare sträckor i blandtrafik. För övriga rekreationsstråk gäller att cyklister till största del cyklar i blandtrafik.

Cykelnätet för rekreationscykling är inte genomgående gent inom kommunen men behöver inte heller vara det eftersom rekreations- och turistcyklister är mindre känsliga för omvägar. Nätet är sammanhängande inom kommunen och ger en god koppling till flera viktiga målpunkter för rekreation och fritid.

Vägvisning

För att ett cykelnät ska vara lättorienterat ställs krav på vägvisningen. God vägvisning innebär skyltning till viktiga målpunkter och avståndsvi- sning till dessa. Genom god skyltning kan även barriäreffekterna av bilvägnätet och järnvägen reduceras.

I Upplands Väsby är vägvisningen för cyklister bristfällig och behöver förbättras. Särskilt viktigt är god vägvisning till Upplands Väsby station från kommunens ytterområden. Detta för att samordningen mellan cykel och kollektivtrafik ska gynnas.

Cykelparkering

För att cykel ska vara ett attraktivt färdmedel behöver det finnas funktionella cykelparkeringar. Vid brist på cykelparkering hittar många cyklister egna lösningar, vilket ofta skapar konflikt med fotgängares tillgänglighet och säkerhet.

I Upplands Väsby finns tillgång till cykelparkering, på båda sidor om järnvägen vid Upplands Väsby station samt kring Väsby centrum. Dock saknas cykelparkering vid de flesta busshållplatser och parkeringarna vid Väsby centrum kan förbättras.

Cykelplan

Nätuppbyggnad och funktion

Cyklernätet delas efter funktion upp i två delar, ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet ska binda samman olika kommundelar med varandra och ge en gen koppling till viktiga målpunkter såsom centrumområden, större arbetsplatser, stationer, terminaler etc. I huvudnätet eftersträvas god framkomlighet med separering från biltrafik både vid passager och längs sträckor.

För cykeltrafiken redovisas ett framtida övergripande cykelnät i ovanstående figur.

Det lokala cykelnätet ska komplettera det övergripande nätet och binda ihop lokala målpunkter inom kommundelarna. Exempel på lokala målpunkter är förskolor och mindre arbetsområden. I det lokala cykelnätet sker cykeltrafik både i blandtrafik och separat på cykelbanor och cykelvägar.

Utformningstandard

Där cykelnätet i plan korsar biltrafikflöden större än 6000 fordon/dygn sänks biltrafikens hastigheter sänkas till 30 eller 40 km/tim. Hastigheten bör säkras med fysiska åtgärder. Alternativt kan, där stadsbygd och nivåer så tillåter, planskilda passager anläggas.

Det övergripande cykelnätet ska eftersträva en hög säkerhet och god framkomlighet för cyklister. Därmed menas hårdgjord yta och gott beläggningsunderhåll. Rekreativnätet kan ha grus.

Cykelbanor och -vägar i det övergripande nätet bör vara minst 3,0 meter breda för dubbelriktad trafik. På sträckor, som används av både långväga och lokala cyklister, krävs större bredd, lika så i starka lutningar. I första hand prioriteras egen yta för cyklister i andra hand tillräcklig bredd.

Det övergripande cykelnätet ska vara belyst. Där eftersträvas en avgränsning mellan gående och cyklister.

Vägvisning till kommundelar och omgivande kommuner ska finnas.

Standard på cykelparkering

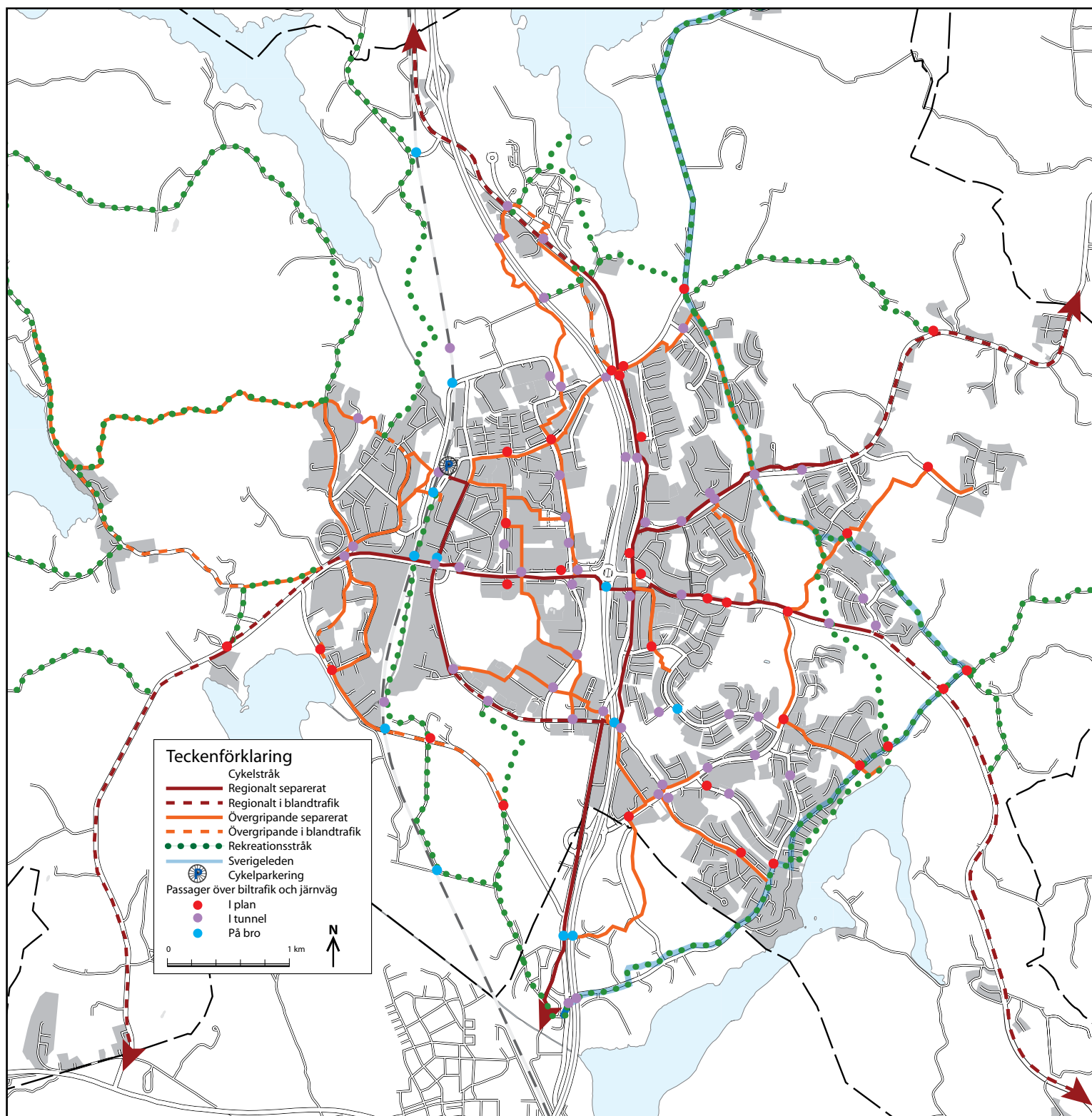
Möjligheten att använda cykel för transporter underlättas av möjligheterna att smidigt ställa ifrån sig cykeln och att det kan göras tryggt och väderskyddat.

Vid större målpunkter anordnas cykelparkeringar. Parkeringar med mer än 100 platser förses med luftpumpar. Vid Upplands Väsby station samordnas gärna parkeringen med cykelverkstad eller liknande.

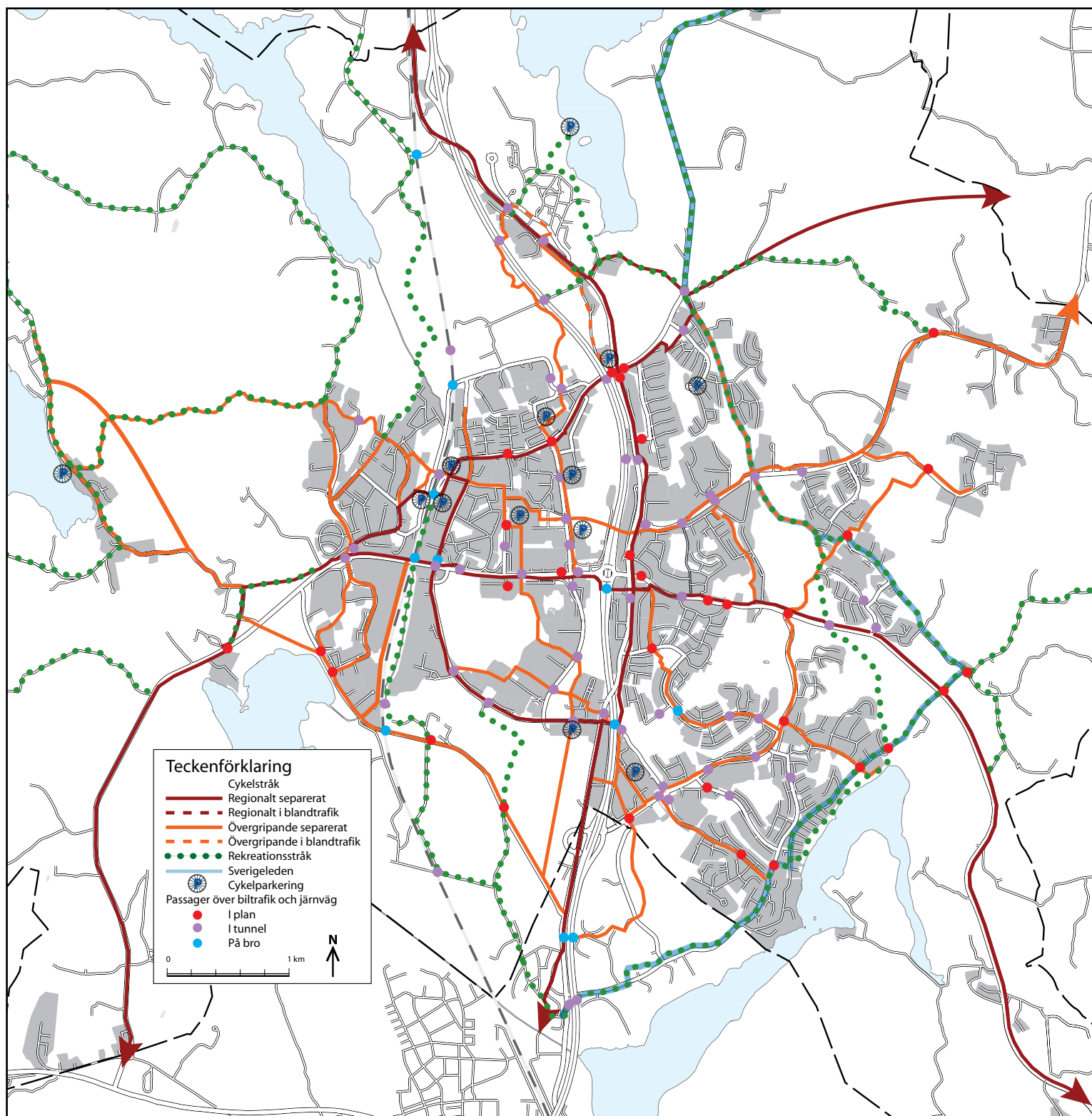
Vid bostäder bör parkering finnas både utomhus nära entré och i lätt tillgängliga cykelförråd.

Cykelparkeringar ska vara belysta.





Figur: Nuvarande övergripande cykelnät.



Figur: Framtida övergripande cykelnät

Åtgärder

Utrednings- och planeringsåtgärder

Förslag till nedanstående utrednings- och planeringsåtgärder leder troligen senare till anläggningsåtgärder.

- Utredning för ökad säkerhet för cyklister vid passager över Stockholmsvägen vid korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen och vid korsningen Stockholmsvägen- Vatthagsvägen- Truckvägen.
- Utredning av nytt cykelstråk genom Vilunda parken med en ny koppling korsande E4 och Stockholmsvägen.
- Utredning av förbättrade cykelvägar, som korsar järnvägen och vidare mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra samt utredning av förbindelse mellan Vilunda och Runby i samband med utveckling av stationen.
- Utredning av ny förbindelse mellan Smedby och Prästgårdsmarken, som korsar järnvägen.
- Beakta att goda parkeringsmöjligheter för cyklister skapas vid ny planering och ny byggnation.
- Inventera behov och förbättringar av cykelparkeringar vid busshållplatser, Väsby centrum och andra målpunkter.
- Vägvisningsplan för gående och cyklister tas fram.
- Översyn av trygghet i cykelnätet, särskilt i tunnlär.
- Översyn av belysning i det övergripande cykelnätet.
- System med lånecyklar och elmopeder utreds.

Attitydpåverkande åtgärder

Kampanj för ett ökat cyklande i kommunen tas fram. Detta kan kombineras med information om effekten av cykelhjälm, se under Trafiksäkerhet. Kampanjerna företas i första hand på skolor och alternativt även på arbetsplatser.

Anläggningsåtgärder

De regionala cykelstråken förbättras med egna körytor skilda från biltrafiken. Detta så att säkra, trygga och framkomliga kopplingar till närliggande kommuner skapas för cykeltrafik. Regionala länkar är:

- längs väg 268 Vallentunavägen mellan Östergårdsvägen och kommungränsen
- längs väg 872 Sandavägen mellan Länsmansvägen och kommungränsen
- längs väg 850 Mälärvägen mellan Eds kyrka och kommungränsen
- längs väg 859 Stockholmsvägen mellan Hammarby kyrka och kommungränsen
- regionalt stråk längs Smedbyvägen mellan Travgatan och Stockholmsvägen

Behov av utbyggnad av separata cykelbanor/-vägar finns även för det övergripande cykelnätet inom Väsby tätort. Två öst-väst gående stråk är av särskild vikt för cykeltrafiken:

- Nytt stråk genom Vilundaparken utvecklas med en ny gång- och cykelpassage, som korsar E4 och Stockholmsvägen och som skapar en koppling mellan Väsby centrum till Vallentunavägen i det övergripande cykelnätet. Busstrafik i samma stråk kan ge ökat trygghet.
- Ny cykelpassage över järnvägen vid Upplands Väsby station, som binder samman det övergripande cykelnätet på den östra och västra sidan.

Dessutom behövs förbättringar av cykelvägar

- mellan centrala Väsby och Kairo/Sättra.
- längs Lagmansvägen och Hagvägen i Runby samt
- längs Älvsundavägen mellan Paradisvägen och Jupitervägen.

Övriga tillkommande länkar i ett framtida övergripande cykelnät är:

- längs västra kvarteret av Centralvägen och korsande järnvägen mellan Centralvägen och Lilla Hagvägen
- längs Industrivägen och Bryggerivägen mellan gång- och cykelbron och Väsbyskogen

- längs Älvsundavägen från järnvägen och ca 2 km österut
- längs Bjursvägen mellan Breddenvägen och Stora vägen.
- längs Breddenvägen mellan Grimstavägen och Valhallavägen
- längs södra delen av Valhallavägen
- längs Ekebyvägen närmast väg 268 Vallentunavägen
- längs Oxundavägen

Tillkommande rekreationsstråk är

- ett rekreationsstråk till Mälaren längs väg 880 Runsavägen mellan Edsby och Kairobadet.

Hastighetssäkring vid korsning av bitvägnät krävs vid:

- plankorsning över Sandavägen vid Breddenvägen och Stora vägen
- plankorsningar över Mälärvägen vid Eds kyrka och Dragonvägen och
- plankorsning över Breddenvägen vid Bergkällavägen.

Utbyggnad av väderskyddade, trygga cykelparkeringar vid torg, stationer, större hållplatser och andra målpunkter. Platser där behovet av cykelparkering är särskilt stort är Upplands Väsby station men också Väsby Centrum, Idrottsområdet, Kairobadet och badet vid Fysingen.

Större busshållplatser som bör förstärkas med cykelparkeringar är t.ex.:

- Brunnby Vik
- Hammarby apotek
- Sigma
- Smedgårdshallen
- Smedbyvägen och
- Kanalvägen

Antalet cykelplatser avvägs mot SLL Trafikförvaltningens trafikanträkning, med fem cykelplatser per 100 resenärer som ett utgångsvärde. Utbyggnaden föreslås utföras i den takt resurser avsätts, där de hållplatser som har flest antal på- och avstigande byggs ut först.

Belysning längs cykellänkar och vid cykelparkeringar.

Förvaltningsåtgärder

Snöröjning och halkbekämpning i det övergripande cykelnätet ges samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik och högre än gator för fordons- trafik. Ny driftplan tas fram som säkerställer att snöröjning för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Information om när snöröjning skett.

Grus- och lövupptagning anpassas efter väderlek och cyklisternas behov.

Snabba driftåtgärder för god beläggning på det övergripande nätet för cykeltrafik säkerhetsställs.

Snabba driftåtgärder för belysning säkerhetsställs.

Siktröjning kring gångstråk, cykelstråk och busshållplatser.

Vid stationen och andra strategiska punkter bör möjligheter finnas till cykelservice.

Uppföljning genom räkningar:

- Antal parkerade cyklar vid stationen ska räknas två gånger under året, vår och höst.
- Antalet cyklister över E4 och järnvägen ska räknas under jämförbara förhållanden varje år.
- Samtidigt räknas andelen hjälmanvändare.



Kollektivtrafik

Mål och inriktning

Utveckla ett miljöanpassat transportsystem med en högvärdig kollektivtrafik. Kollektivtrafiknätet ska binda samman alla kommundelar och ge möjlighet till resor för både service och rekreation. Systemet ska vara väl anpassat för behov och målpunkter för ungdomar, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Kollektivtrafiken ska ha ett stort utbud och god standard så invånarna har tillgång till ett stort antal arbetsplatser, både inom och utom kommunen.

Antalet bussar på Centralvägen minskas genom att alternativa busstråk tas fram.

Kommunen och SLL Trafikförvaltningen ska i samarbete anpassa utbudet av kollektivtrafik samt ge förutsättningar för ett organiserat samarbete mellan SLL Trafikförvaltningen och näringslivet för att skapa attraktiv kollektivtrafik.

Indikatormått

Andelen resor med kollektivtrafik ska öka från 16% till 20% före år 2020, enligt SLL Trafikförvaltningens statistik.

Restider för kollektivresor med start i Upplands Väsby ska ha minskat från i genomsnitt 2,8 gånger motsvarande bilresa till 2,5 år 2015, enligt SLL Trafikförvaltningens statistik.

Bussarnas fördröjningar i överbelastade korsningar ska minska med 30 % mellan 2013 och 2017.



Nulägesanalys

Nedan beskrivs närheten till och utbudet av kollektivtrafik. I efterföljande figur visas gator som under dagtid trafikeras av buss i linjetrafik exklusive närtrafik och nattrafik.

Utbud av kollektivtrafik

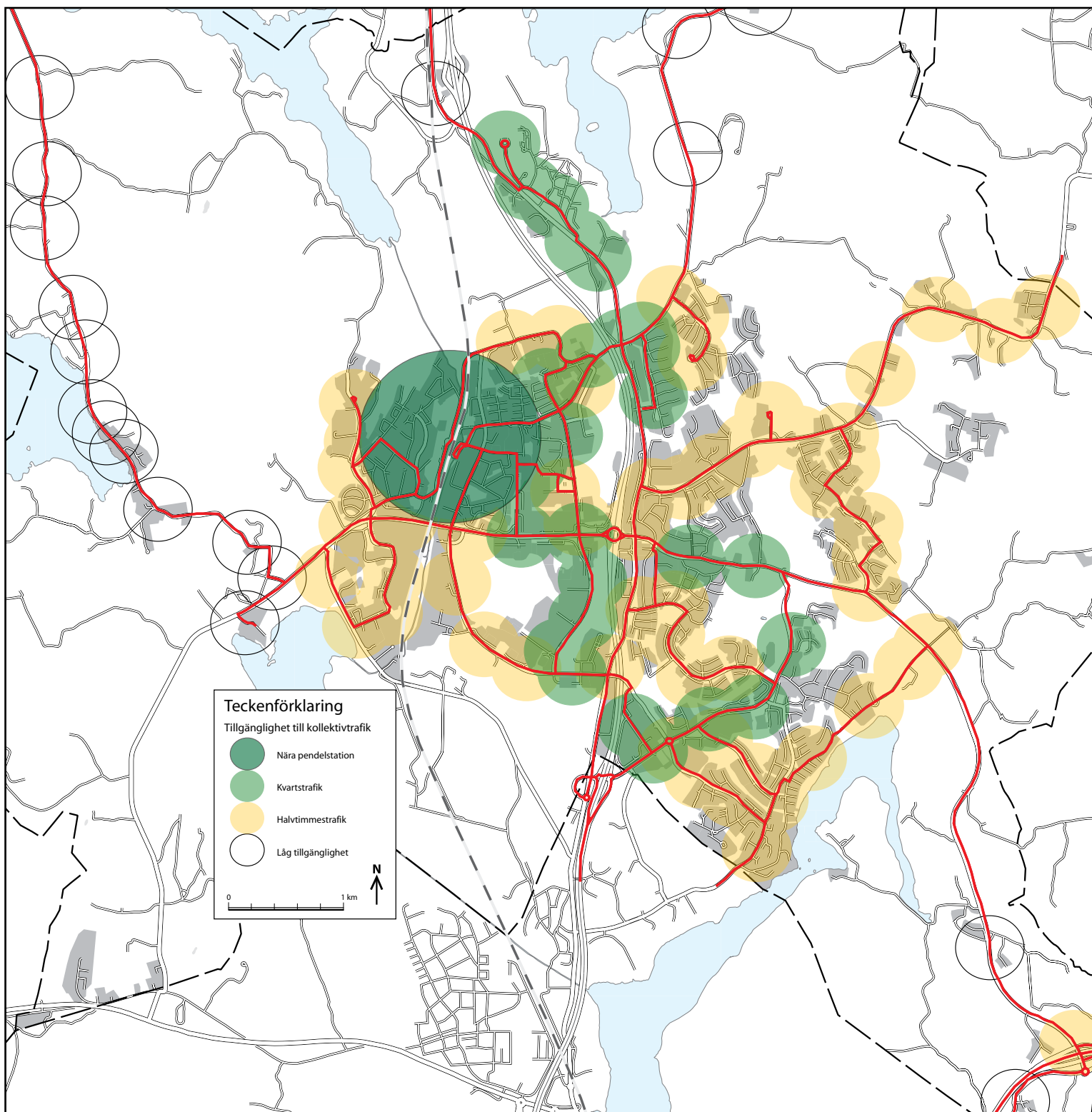
I Upplands Väsby finns goda möjligheter att resa kollektivt, både inom kommunen och till övriga regionen. De kollektiva färdmedel som finns är buss, pendeltåg och regiontåg. Framför allt är möjligheten att resa kollektivt till och från centrala Stockholm god. Samtliga lokala busslinjer och även flertalet regionala busslinjer angör vid Upplands Väsby station med en anpassad tidtabell till pendeltågen.

Pendeltåg

Två pendeltågslinjer trafikerar Upplands Väsby station; Märsta- Södertälje och Uppsala- Älvsjö via Arlanda. Båda passerar Stockholms central. Märstalinjen trafikerar varje kvart och Uppsalalinjen varje halvtimme. Ett par insatståg ger åtta avgångar mot Stockholms central under rusningstimmarna.

Att ta sig till eller från Stockholms central med pendeltåg tar knappt en halvtimme. Restiden till Arlanda är ca 8 minuter och till Uppsala till 26 minuter. För resa till Arlanda och Uppsala krävs kompletterande biljetter.

Tidtabellen för Märstalinjen är lagd så att de båda riktningarna möts i Upplands Väsby station. På så fås en effektivare omstigning mot busstrafiken vid stationen.



Figur: Kollektivtrafiknät med närhet till hållplatser.

Busstrafik

Busslinjenätet är i stort väl utvecklat i hela kommunen. Sammanlagt trafikerar 22 busslinjer kommunen, av vilka nio är lokala, två är nattlinjer och en är servicelinje. De flesta lokala busslinjerna har utgångspunkt från Upplands Väsby station och går mot olika kommundelar. Några linjer går istället till Rotebro eller Märsta och Rosersbergs stationer. De regionala linjerna sträcker sig mot bl.a. Arlanda, Märsta, Kista, Täby, Vallentuna och Kallhäll och täcker även in flera viktiga lokala målpunkter längs vägen. I högttrafik går även direktbussar, linje 565 från Brunnby Vik/ Vilunda till Sveaplan/ Sergels torg och 565 X från Johanneslund till Cityterminalen.

Stationen utgör tillsammans med Väsby centrum kommunens viktigaste målpunkter och trafikerar av 17 linjer. De flesta linjer som passerar stationen är anpassade till pendeltågens tidtabell till och från Stockholm, vilket underlättar anslutningarna för arbetspendlande.

En brist i busslinjenätet är framför allt låga turtätheter. Den högsta turtätheten under högttrafik är 15 minuterstrafik och gäller bara på sex busslinjer, en av dessa är linje 568 mot Löwenströmska sjukhuset. Övriga linjer har i högttrafik en turtäthet på 30 minuter eller mindre. I lågttrafik har de flesta linjerna halvtimmestrafik, några ännu glesare. Den sydöstra delen har busstrafik mot Rotebro station, t.ex. linje 529 med halvtimmestrafik under dagen.

Flera busslinjer i Upplands Väsby trafikerar inte kontinuerligt under hela dygnet. Det gäller både regionala linjer, som t.ex. 538 mellan Arlanda och Rotebro och 576 mellan Löwenströmska och Märsta, och lokala linjer, som t.ex. 539 mot Fresta och 532 mot Runsa. Utöver nämnda busslinjer finns två linjer som enbart trafikerar delar av dygnet; servicelinjen 959 och direktlinjen 565 till Stockholm.

Närtrafik- buss

Servicelinje, linje 959 har fyra avgångar per vardag mellan kl 9.00–16.00. Linjen sträcker sig mellan Runby och Löwenströmska sjukhuset via de norra kommundelarna med stopp vid bl.a. Väsby Centrum, Sigma och Carlslund.

Nattrafik- buss

I Upplands Väsby finns två linjer med nattrafik, 592 och 598. Nattbuss 598 går mellan Stockholm Central och Runby backar via Bollstanäs. Linjen trafikerar både under vardagar och helger. Nattbuss 592, går mellan Stockholm Central och Arlanda via hållplatserna Vilundaparken, Lokegatan och Upplands Väsby station. Under natt till vardag angörs Upplands Väsby station endast en gång, närmsta hållplats till stationen utgörs av Lokevägen.

Tillgången till nattrafik med buss i Upplands Väsby är begränsad. Båda nattlinjer har en låg turtäthet och stannar vid få hållplatser inom kommunen. Den nordöstra och sydvästra delen av Väsby tätort saknar dessutom helt förbindelser med nattrafik genom områdena.

Tillgänglighet till kollektivtrafik

Närhet till kollektivtrafik

För att kollektivtrafik ska vara ett attraktivt färdmedel bör avståndet till hållplatser inte överstiga 400 m för busstrafik och 1000 m för tågtrafik. Befintligt kollektivtrafiknät med närhet till hållplatser visas i figur ovan. Eftersom verkligt gångavstånd är längre än fågelavstånd visas på kartan ringar för 300 m respektive 800 m avstånd från hållplatser och stationen.

Figuren illustrerar att närheten till kollektivtrafiken är god, då större delen av kommunen täcks in på ett avstånd under 400 m till hållplatserna. Den sammansatta tillgängligheten begränsas dock av att de flesta resenärer behöver byta till annan kollektivtrafiklinje för att nå sina målpunkter.

Turtäthet

Tillgängligheten till kollektivtrafiken begränsas också av låg turtäthet för busstrafiken. Som mest avgår busstrafiken med kvartstrafik. Detta gäller dock enbart för sex av busslinjerna, varav två är lokala. Övriga tider samt övriga linjer trafikeras med halvtimmestrafik eller ännu glesare.

Punktlighet

Under delar av vintern är pendeltågens tidhållning dålig. Detta påverkar människors val av färdmedel. Ökad regelbundenhet prioriteras högt av trafikanterna.

Tillgänglighetsanpassning för äldre och personer med funktionsnedsättning

I en tillgänglighetsanalys av Upplands Väsby som genomfördes under hösten 2010, studerades bl.a. busshållplatsernas utformning. Denna visade att 53 busshållplatser inom Väsby tätort och 36 busshållplatser i kommunens ytterområde inte var tillgänglighetsanpassade. Sedan inventeringen har stora resurser lagts på att förbättra tillgängligheten på busshållplatserna i tätorten, med prioritet för de hållplatser som ligger i centrala Väsby. Arbetet behöver fortsätta.

Integration med andra transportslag

Eftersom Upplands Väsby till stor del betjänas av en tågstation och matartrafiken dit i många resrelationer har lägre turtäthet än tågen är möjlighet till infartsparkering vid stationen viktig.

Bytet mellan buss och tåg bör göras så lätt som möjligt, både fysiskt och tidtabellsenligt. Bussarnas tider bör anpassas till tågen.

Infartsparkeringar för både cyklar och bilar behövs också vid större busshållplatser. Infartsparkeringar för cykel bör gynnas och placeras mer centralt än infartsparkering för bilar.

Kommunen utreder möjligheten att införa spårbilar. Detta kan minska trycket på infartsparkering både vid stationen och större busshållplatser.

Tillgänglighet för kollektivtrafiken

Problem med framkomlighet för kollektivtrafiken finns både för pendeltågen på järnvägen och för busstrafiken i gatunätet. Här behandlas endast framkomlighet i gatunätet.

För att de flesta busslinjerna ska kunna passa samma tider vid pendeltågsstationen krävs att terminalen har tillräcklig antal hållplatslägen. Terminalen har bedömts behöva 16 hållplatslägen. Eftersom större delen av kommunens bebyggelse ligger öster om järnvägen angör de flesta busslinjerna till den östra terminalen. För byten mellan buss och pendeltåg fungerar även den västra bussterminalen bra men kan ge sämre linjestäckningar. I en tidigare utredning har västra bussterminalen angivits behöva fyra busslägen.¹

Busstrafiken har framkomlighetsproblem i de korsningar som är överbelastade i gatunätet. Dessa är:

- korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen/ Väsbyvägen vid Hammarby apotek
- korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 872 Sandavägen
- korsningen väg 850 Mälarvägen- Husarvägen/ Ekebovägen
- korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen/ Bendanvägen
- korsningen Smedbyvägen- Ekebovägen och
- korsningen Bergkällavägen- Breddenvägen.

Korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 872 Sandavägen är den mest belastade korsningen.

I flera av de överbelastade korsningarna inkommer busstrafik i konkurrerande riktningar vilket gör att bussprioritering i trafiksignaler försvåras eftersom bussar riskerar att fördröja varandra. Vid överbelastade korsningar med långa köer krävs också långa busskörfält för att bussarna ska nå fram till trafiksignalen och kunna prioriteras.

Bussarna har även problem i korsningen Centralvägen- Dragonvägen eftersom körytan är smal och svängande bussar hindrar varandra. För att minska

¹ Trafikutredning Upplands Väsby - utredning av möjliga förändringar och konsekvenser av busstrafik kring Upplands Väsby station, Sweco 2010

störningarna kan istället regionala busslinjer ledas in till stationen via Optimusvägen medan lokala busslinjer går kvar längs Centralvägen- Dragonvägen.

Spårbilar

En utredning har gjorts om spårbilar inom kommunen.¹ Den visar att ett utbyggt spårbilssystem kan öka andelen kollektivresenärer med 5-10 %. Ett spårbilssystem skulle avsevärt förbättra kontakterna med kollektivtrafik inom kommunen. Slutsatserna från förstudien gör att Upplands Väsby vill fortsätta utreda möjligheten att införa spårbilar.

Planering av kommunens bebyggelse och trafiknät ska därför ta hänsyn till ett eventuellt framtida spårbilssystem. Eftersom spårbilar inte kräver stora utrymmen bedöms villkoren på de flesta platser kunna uppfyllas. Kring Upplands Väsby station behövs dock detaljstudier av möjliga lägen för spårbilslösningar.

1 Förstudie, Eventuella spårbilar i Upplands Väsby, Bjerking, 2011-06-01, rev 2011-07-04

Åtgärder

Upplands Väsby kommun har begränsade möjligheter att påverka kollektivtrafiken, då ansvaret för denna till stor del ligger hos kollektivtrafikhuvudmanen, SLL Trafikförvaltningen. Kommunen tillsammans med Trafikverket är dock ansvarig för infrastruktur för persontransporter.

Utrednings- och planeringsåtgärder

Tillsammans med SLL Trafikförvaltningen utveckla ett regionalt stombussnät. Upplands Väsby önskar busslinjer till Järfälla och Täby/Vallentuna och Märsta. Regionala busslinjer leds direkt till stationen utan att passera Centralvägen.

Förbättra kollektiva förbindelser mellan stora arbetsplatser och stationen.

Se över möjligheterna för ytterligare en servicelinje med sträckning i de södra kommundelarna.

Utred nyttan i busslinjesystemet av en separat ny bussförbindelse över E4 någonstans på sträckan mellan Trafikplats Glädjen och Väsbyvägen.

Förbättra turtätheten för busslinjerna, högsta prioritet är i högtrafik.

Anpassa tidtabellen för busstrafik som angör vid Upplands Väsby station till pendeltågen, högsta prioritet i högtrafik.



I samarbete med SLL Trafikförvaltningen komplettering av väderskydd och realtidsinformation vid hållplatser med hög belastningsgrad.

Inventera behov av cykelparkeringar vid busshållplatser och stationen.

Inventera bussars fördöjning i trafiksystemet inom kommunen.

Förslag till nedanstående utrednings- och planeringsåtgärder leder troligen senare till anläggningsåtgärder.

Utredning om möjligheter att prioritera busstrafik i:

- korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen/ Väsbyvägen vid Hammarby apotek
- korsningen väg 859 Stockholmsvägen - väg 872 Sandavägen
- korsningen väg 850 Mälarvägen- Husarvägen/ Ekebovägen
- korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen/ Bendanvägen
- korsningen Smedbyvägen- Ekebovägen och
- korsningen Bergkällavägen- Breddenvägen.

Bussarnas framkomlighet övervägs särskilt innan nya cirkulationsplatser planeras.

Vid planering av nya områden ska möjligheterna till god kollektivtrafik utredas, även nya lösningar t.ex. spårtaxi bör provas.

Attitydpåverkande åtgärder

Då SLL Trafikförvaltningen och kommunen utför åtgärder för att förbättra förhållandena för kollektivtrafiken bör detta informeras till resenärerna och kommuninvånarna.

Anläggningsåtgärder

Ny effektiv bussterminal byggs vid Upplands Väsby station.

Infartsparkeringar för cyklar, se under Cykeltrafik. Infartsparkering för bilar begränsas till Upplands Väsby station och vid hållplats för direktbussar längs Almungevägen.

Förbättrad framkomlighet för busstrafik i de korsningar som anges under utredning och planering ovan. Bussarnas framkomlighet övervägs särskilt innan nya cirkulationsplatser byggs.

Vid åtgärder i gatunätet, såsom korsningsombyggnader, trafiksignaler och hastighetssäkringar, bör utformning och funktion kontrolleras med SLL, Trafikförvaltningen.

En separat ny bussförbindelse över E4 mellan Trafikplats Gläddan och Väsbyvägen.

Tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser för kollektivtrafik. Se även tillgänglighetsinventeringen.

Förvaltningsåtgärder

Bussarnas fördröjningar i överbelastade korsningar följs upp. Detta gäller särskilt de korsningar som anges under utredning och planering ovan.

Siktröjning kring gångstråk, cykelstråk och busshållplatser. Övrig upprustning kring hållplatser och stationer.

Snabba driftåtgärder för städning och belysning kring hållplatser.

Prioritering av vinterväghållning längs gator med kollektivtrafik. Ny driftplan tas fram som säkerställer att snöröjning för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Biltrafik

Under biltrafik behandlas bilvägnätet exklusive E4. Här behandlas även tunga transporter, farligt gods och utryckningsvägnät. Parkering för cyklar och bilar redovisas under en separat rubrik..

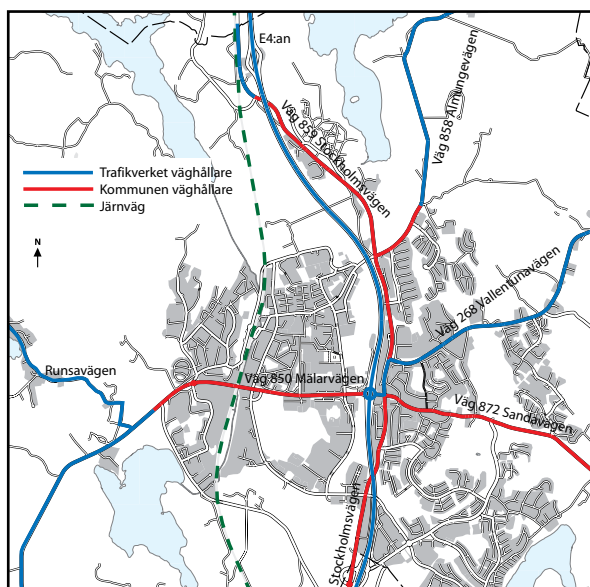
Mål och inriktning

Vägnätets struktur ska vara öppen, åtkomlig och lätt orienterbar. Återvändsgator ska undvikas.

Huvudgatorna ska ha god framkomlighet för biltrafik, särskilt för kollektiv- och utryckningstrafik samt annan nyttotrafik. På lokalgatorna prioriteras säkerhet och framkomligheten för gående och cyklister.

Ett tillräckligt tätt, men inte onödigt tätt, gatunät bevakas för framkomlighet för godstransporter, utryckningstrafik och farligt gods. Den tunga trafiken ska normalt inte belasta bostadsgatorna.

För att uppnå ett miljöanpassat transportsystem bör samåkning, bilpooler, infartsparkeringar och alternativa drivmedel gynnas.



Figur: Statliga vägar inom Upplands Väsby kommun

Indikatormått

Andelen bilresor ska minska från 57 % till 50 % före år 2020, enligt SLLs årsstatistik.

Andel tung trafik, exklusive busstrafik, på gator vid bostäder i tätorten ska understiga 7 %,

Nulägesanalys

Trafikflöden och kapacitetsbrister

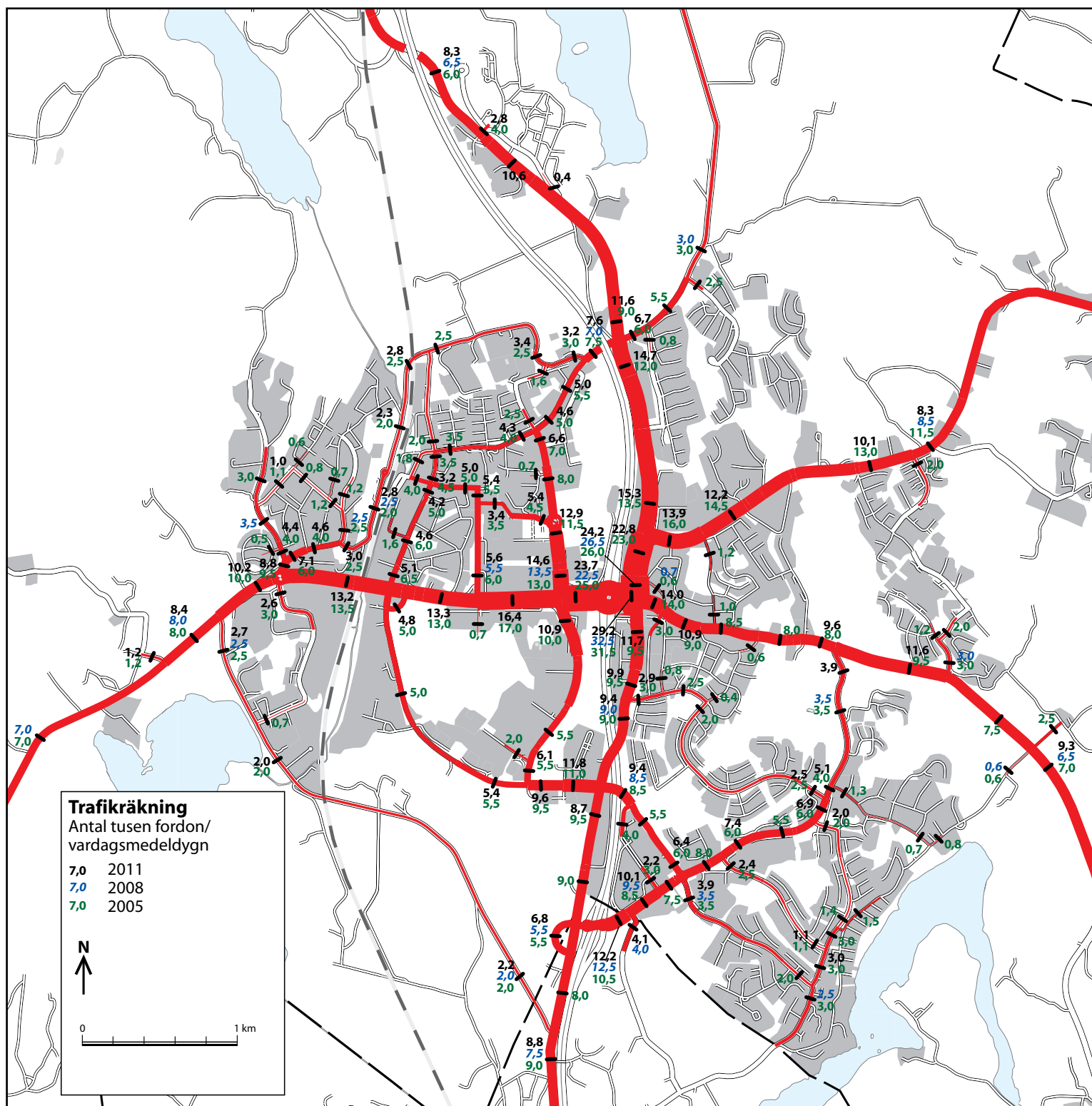
De största trafikflödena i Upplands Väsby finns på E4 med över 60 000 fordon per dygn norr om Glädjens trafikplats.

Trafikflöden på de större vägarna mäts regelbundet i kommunen. Vid sidan om E4 är trafikflödet störst på de gator och vägar som ansluter till Glädjens trafikplats; Mälarvägen, Sandavägen och Vallentunavägen. Här är det under högtrafik problem med framkomligheten.

Framkomligheten för biltrafik är övergripande god, dock kan framkomlighetsproblem uppstå kring Glädjens trafikplats med närliggande korsningar på Stockholmsvägen och Mälarvägen samt i korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen. Dessa korsningar är signalreglerade.

Mest belastad är korsningen mellan väg 859 Stockholmsvägen och väg 872 Sandavägen. Korsningen har idag många köfält i tillfarterna och eventuell tillkommande köfält bör reserveras för busstrafik. Här vore en avlastning önskvärd.





Figur: Biltrafikflöden uppmätta 2011, 2008 resp 2005

Bilnätet har delats upp i två huvudgrupper med olika funktion, huvudvägnätet och lokalvägnätet, nedan kallat huvudnät respektive lokalnät.

Huvudnät

Övergripande huvudvägar (genomfarter och infarter) leder genom kommunen och fungerar som en länk mellan olika kommuner samt har en funktion för genomfartstrafiken.

Huvudvägar är gata eller väg som leder mellan två eller flera kommuner.

Lokalnät

Lokalnätet är det gatunät som finns inom en kommun och utgör större delen av kommunens vägnät. En lokalväg kan ha en uppsamlande funktion utan att tillhöra huvudvägnätet.

Huvudnät

Huvudnätet utformas för god framkomlighet för biltrafiken. Gator och korsningar i huvudvägnätet ska utformas med god standard för lastbilstrafik. Åtgärder för trafiksäkerhet och begränsningar av påverkan på omgivningen anpassas därefter.

Ett viktigt motiv till att säkra framkomligheten i huvudvägnätet är att biltrafiken då söker sig ut på huvudvägarna. Därmed undviks genomfartstrafik på lokalvägarna, vilket ökar trafiksäkerhet samt minskar bullerpåverkan och andra olägenheter.

Huvudnätet i Upplands Väsby utgörs av genomfarten E4 samt flera infarter och huvudvägar. Infarter är väg 859 Stockholmsvägen, väg 858 Almungevägen, väg 268 Vallentunavägen, del av väg 872 Sandavägen, del av väg 850 Mälärvägen och del av Breddenvägen. Huvudvägar är resterande delar av Sandavägen, Mälärvägen och Breddenvägen samt stråket Bendanvägen/ Smedbyvägen/ Optimus vägen/ Kvarnvägen/ Bryggerivägen, Ekebovägen/ Husarvägen, Väsbyvägen, stråket Hasselvägen/ Ladbövägen/ Edsvägen och Älvsundavägen.

Närliggande bebyggelse finns längs del av väg 872 Sandavägen.

Lokalnät

På resterande gator, lokalvägarna, prioriteras trafiksäkerhet och omgivningens behov och här sätts framkomligheten för gående och cyklister framför framkomlighet för biltrafiken, t.ex. genom låg hastighet för biltrafik och upphöjda passager för gående och cyklister.

En del lokalvägar kan samla större trafikflöden, det vill säga har en uppsamlande funktion utan att tillhöra huvudnätet. Dessa är markerade i figuren över biltrafiknäten. Längs dessa gator är åtgärder för att minska trafikens påverkan på omgivningen särskilt viktig.

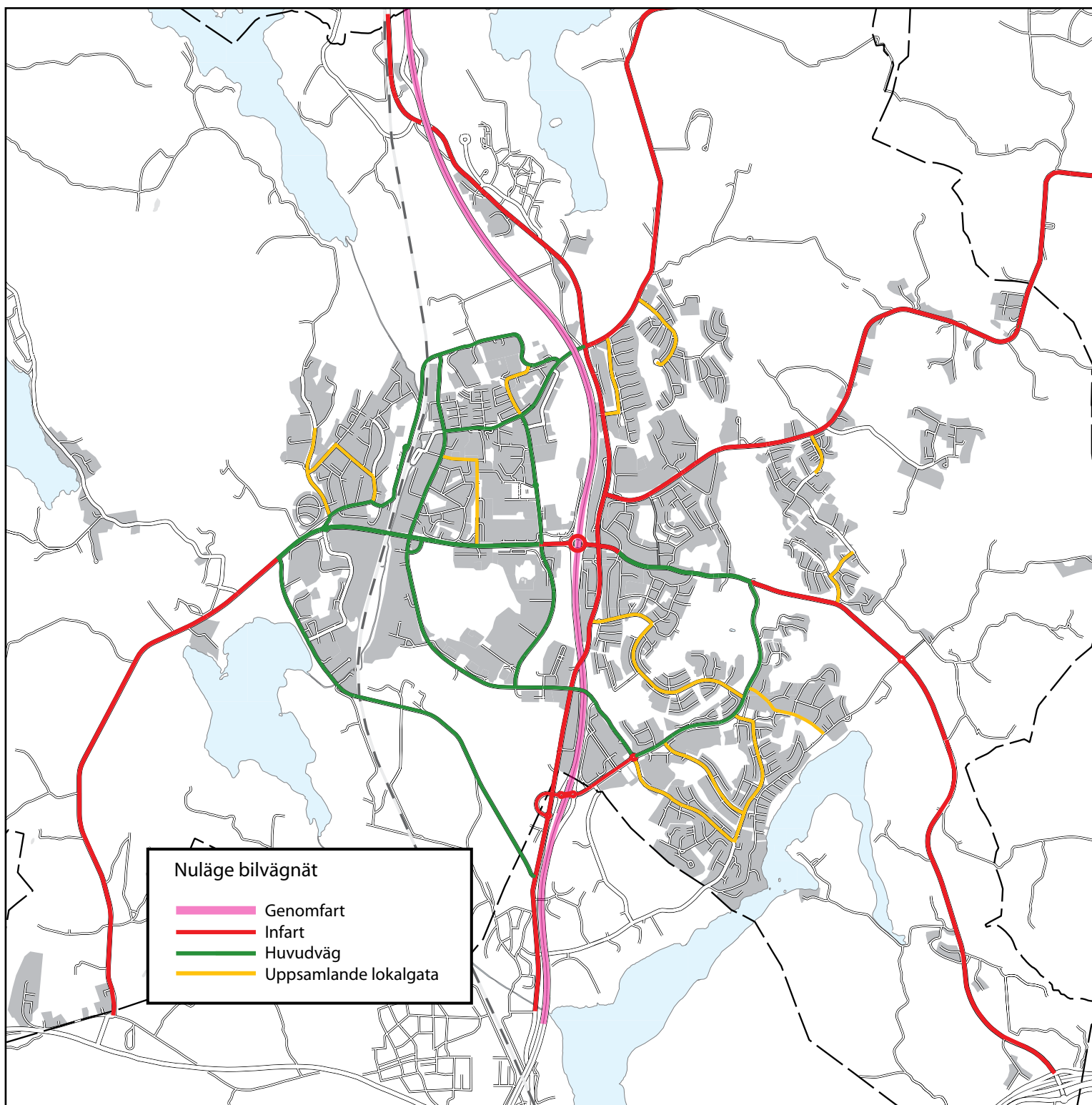
Godstransporter

Huvudnätet bör vara tillgängligt för lastbilstrafik upp till 25 meters längd. Det lokala vägnätet begränsas för lastbilar med längd upp till 12 meters.

Verksamheter som alstrar stora flöden eller tung trafik bör lokaliseras i närheten av E4 och större infarter för att inte beslasta de centrala delarna av tätorten.

Brister finns i tvärförbindelserna till grannkommunerna. Samtidigt vill man i kommunen begränsa regional genomfartstrafik, d.v.s. trafik utan start eller mål i kommunen. Trafikflödet på Stockholmsvägen norrut har ökat under senare år. Detsamma gäller flödet på Sandavägen. Flödet längs Vallentunavägen har minskat med ca tre tusen fordon per dygn genom Norrortsledens tillkomst. Övriga infarter; Stockholmsvägen söderut, Mälärvägen och Almungevägen ligger konstanta.

Inom de tätbebyggda delarna visar mätningar som gjorts år 2005, 2008 och 2011 på små förändringar. Undantaget är området kring Infra city där biltrafiken ökat.



Figur: Biltrafikens huvudnät samt lokalgator med uppsamlande funktion

Tunga transporter

Upplands Väsby's geografiska läge ger goda möjligheter till godstransporter, då både väg E4 och norra stambanan sträcker sig genom kommunen.

Den högsta bärighetsklassen, klass 1, gäller för E4, norra delen av väg 859 Stockholmsvägen till väg 872 Sandavägen, 858 Almungevägen, väg 268 Vallentunavägen, väg 872 Sandavägen, väg 850 Mälärvägen samt väg 880 Runsavägen.

Normalt ligger andelen tung trafik på bostadsgatorna på 5- 6 % exklusive busstrafik. På infarterna är den tunga trafiken ofta högre, ca 10-12 %. Undantag finns, t.ex. är andelen ca 16 % på Stockholmsvägen norrut.

Idag upplevs tung trafik på Edsvägen och Ladbrovägen ge bullerstörningar för kringboende och trygghetsproblem för gående och cyklister.

Bärighetsklasser

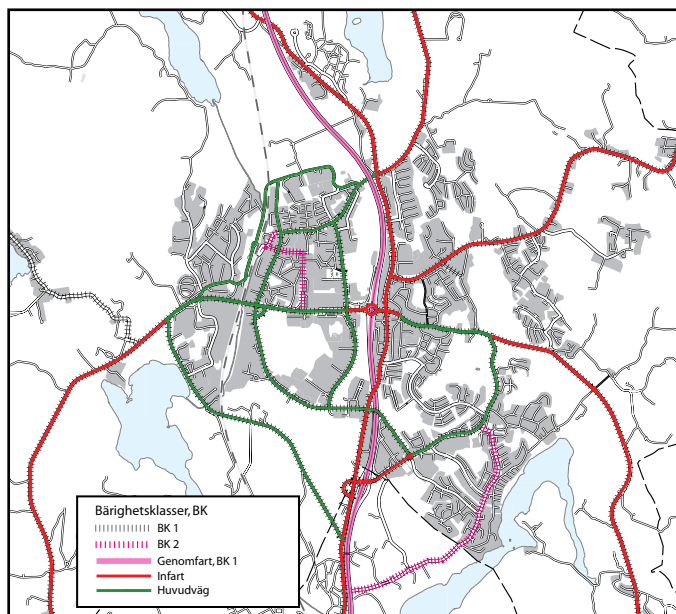
Vägnätet tillåter transporter i tre olika bärighetsklasser. Fordonens klassas beroende med utgångspunkt från axelavstånd och bruttovikt. Klassningen beskrivs under Länsstyrelsens hemsida; www.lansstyrelsen.se/stockholm

Farligt gods

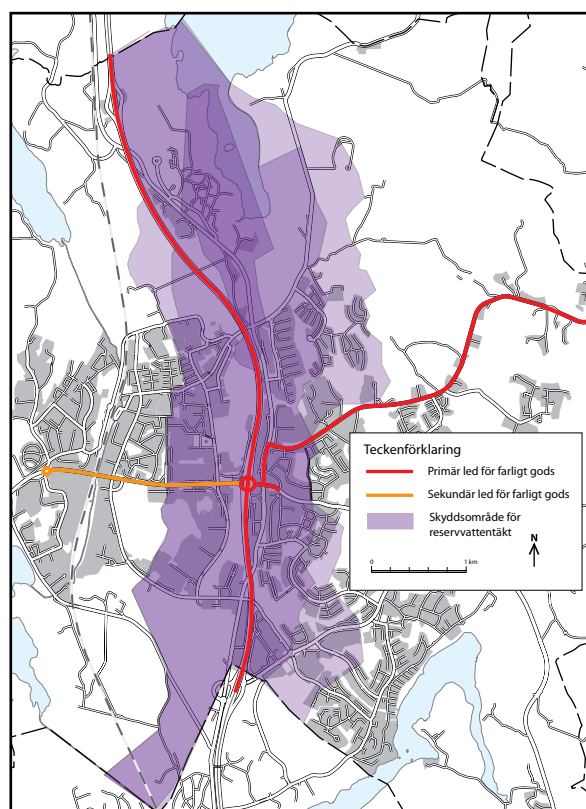
I Upplands Väsby finns flera verksamheter som kräver transport av farligt gods.

Primära transportvägar för farligt gods i Upplands Väsby kommun¹ är E4 och väg 268 Vallentunavägen samt väg 872 Sandavägen mellan E4 och Vatthagsvägen och väg 859 Stockholmsvägen mellan väg 872 Sandavägen och väg 268 Vallentunavägen. Sekundär transportväg är väg 850 Mälärvägen mellan väg E4 och Rundbyrondellen

Väg E4 och Stockholmsvägen passerar genom primärt skyddsområdet för Hammarby reservvattentäkt.



Figur: Vägnät för tung trafik enligt länsstyrelsens karta år 2002



Figur: Vägnät för farligt gods samt skyddsområde för reservvattentäkt

¹ Sökbart karta <http://gis.vv.se/iov/>

Utryckningsvägnät

Primärnätet för utryckningstrafik ska erbjuda polis, ambulans och brandkår god framkomlighet i både hög- och lågtrafik. Inställelsetiden för utryckningstrafiken är direkt beroende av färdhastigheten, vilket ställer krav på att utryckningsfordonen ska ha god framkomlighet i korsningar och längs sträckor.

Utryckningsnätet påverkar inte direkt hastighetsbegränsningen, eftersom utryckningsfordonen kan överskrida skyltad hastighet. Men utryckningsnätet bör ge möjlighet till höga hastigheter vilket är i konflikt med fysiska åtgärder för att säkra hastigheter och att gatunätet inte alltid kan utformas så snävt och småskaligt som önskas.

Det primära utryckningsnätet i Upplands Väsby för ambulans och brandkår visas i vidstående figur. Nätet är väl utvecklat och har god täckning inom kommunen.

Brandstationen ligger i Johanneslund längs Smedbyvägen. Det saknas möjlighet att från brandstationen ställa närliggande trafiksignaler till grönt för utryckningsfordon.

I den norra delen av kommunen finns Löwenströmska sjukhuset, som dock inte är akutsjukhus. Ambulanstransport sker i första hand till Karolinska och Danderyds sjukhus.

Framkomligheten längs utryckningsnätet är övergripande god, dock kan problem uppstå kring Trafikplats Glädjens med närliggande korsningar på Stockholmsvägen och Mälärvägen samt i korsningen Stockholmsvägen- Almungevägen.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen, som på grund av sina kemikaliska eller fysikaliska egenskaper, kan utgöra fara för liv, miljö eller egendom vid transport. Exempel på farliga gods är explosiva, brandfarliga, giftiga eller frätande ämnen.

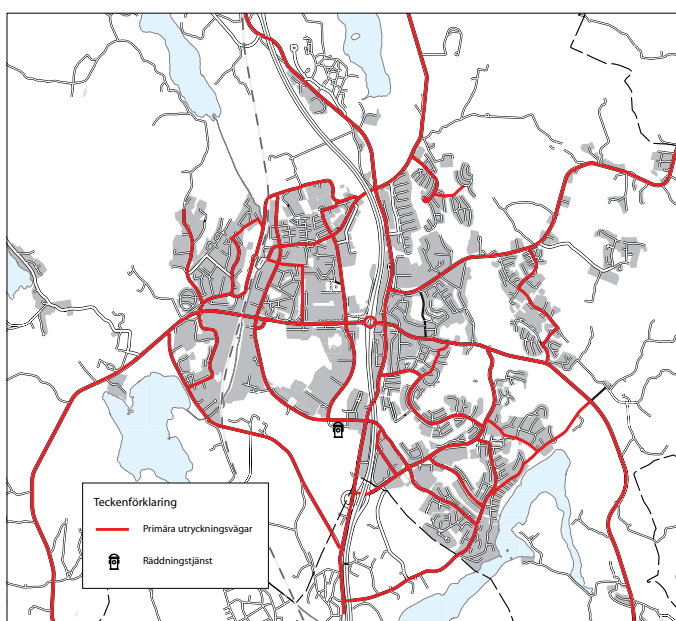
Vägnät för farligt gods

Länsstyrelsen beslutar om vilka vägar som är öppna för farligt gods.

Det rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods är uppdelat på primärt och sekundärt vägnät.

Det primära vägnätet bildar stommen i det rekommenderade vägnätet och används för genomfartstrafik. Det går ofta stora mängder och olika typer av farligt gods på dessa vägar.

Det sekundära vägnätet är främst avsett för lokala transporter från det primära vägnätet och leverantör eller mottagare av farlig verksamhet. Det sekundära vägnätet bör inte användas för genomfartstrafik.



Figur: Primära utryckningsvägar

Hastighetsöversyn

Bakgrund

Sedan den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/tim, från 30 km/tim och upp till 120 km/tim. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen. Förändringen av hastighetsbegränsningarna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserat på krockvårdsprincipen. Den ska även bidra till ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

Kommunen har rätt att besluta om hastighetsbegränsningarna inom tätbebyggt område. Kommunen har också rätt att besluta var gränsen för tätbebyggt område går.

Hastighetsanalys Rätt fart i staden

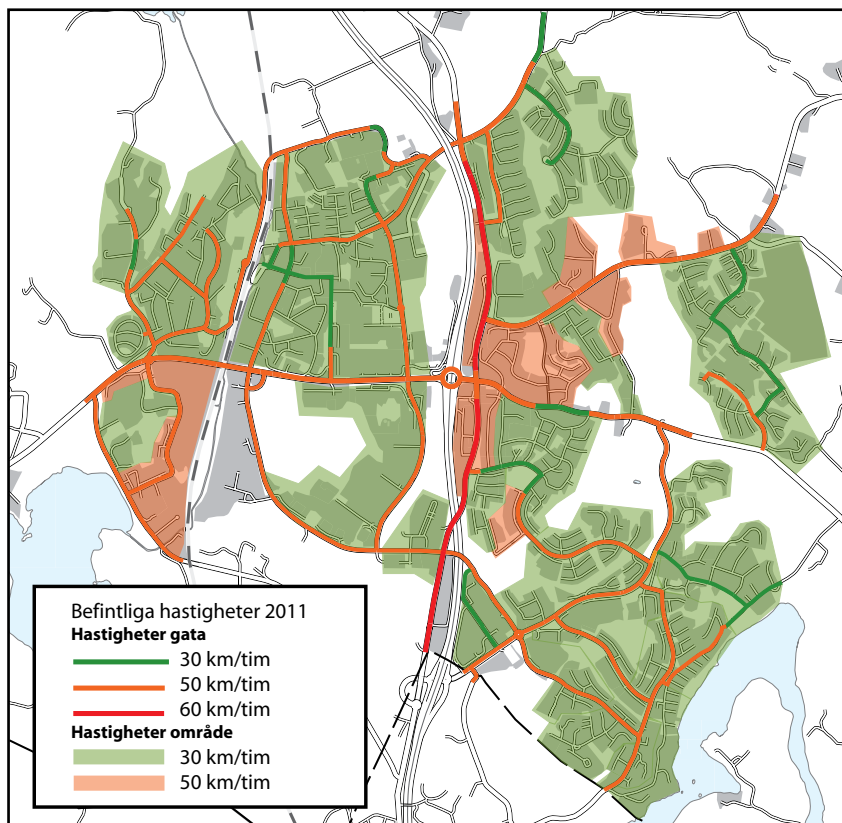
En analys av hastigheterna inom Upplands Väsby tätort gjordes under våren 2011¹. Analysen gjordes inte för alla lokalgator utan en representativ lokalgata symboliserade varje lokalt område enligt metoden för homogena områden som beskrivs i handboken *Rätt fart i staden*².

Analysen resulterade i ett utkast till hastighetsplan för tätorten, se efterföljande figur. Utkastet innehåller både sänkningar och höjningar av hastighetsbegränsningar. I rapporten listas förändringarna också i tabeller.

Analysen resulterade i ett förslag med 60 km/tim på nära alla infarter och flera av huvudgatorna. Huvudgatorna var Mälärvägen, del av Sandavägen, Smedbyvägen, Ekebovägen, Breddenvägen och

1 Rätt fart i Upplands Väsby, Vectura Consulting AB, 2011

2 Rätt fart i staden, Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, SKL och Vägverket, dec 2008



Figur: Nuvarande hastigheter inom tätorten

Landbrovägen, samt del av Älvsundavägen. Undantaget på infarterna var en kort delsträcka på Almungevägen.

På resterande huvudgator föreslogs 40 km/tim beroende på omgivningens karaktär. För lokalgator föreslås 40 eller 30 km/tim.

Den största skillnaden mot befintliga förhållanden berörde förändringar på huvudvägnätet ned höjningar från 50 till 60 km/tim eller sänkningar från 50 till 40 km/tim.

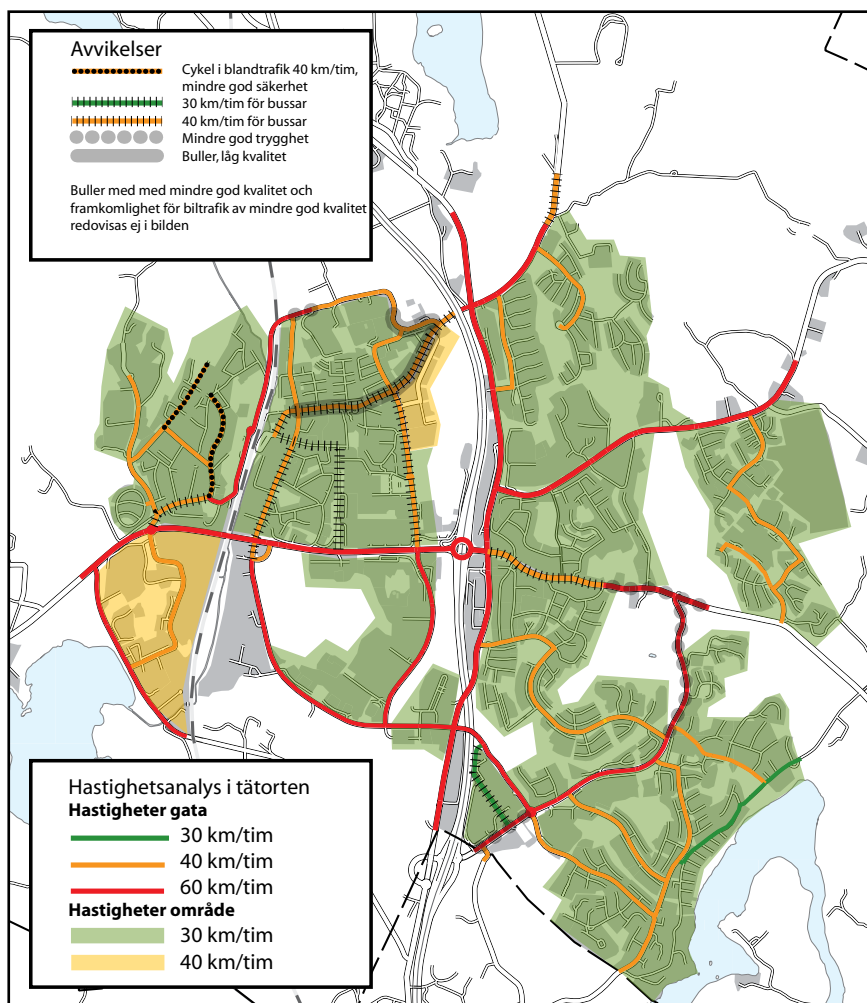
Mälarvägen har bedömts utifrån dagens situation. Med framtida nybyggnation planeras gatan få en annan karaktär. Hastigheten längs vägen kommer då att behöva justeras.

Avvikelser

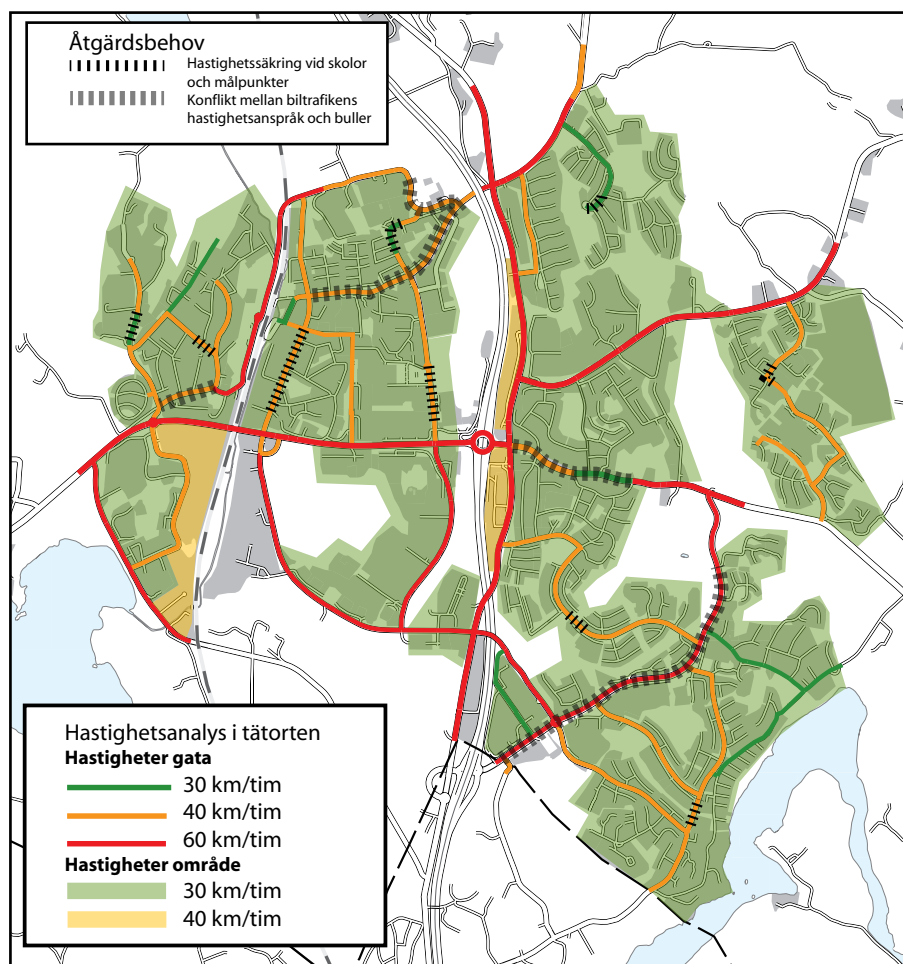
Även efter ändrade hastigheter finns sträckor och platser med problem. Analysen pekar ut fyra ställen med låg kvalitet och ca 30 ställen med mindre god kvalitet. Av de med låg kvalitet berör en tillgänglighet för kollektivtrafik och tre buller.

Trafiksäkerhet

Ingen sträcka bedöms ha låg kvalitet vad avser trafiksäkerhet. Däremot finns två avvikelser med mindre god kvalitet där cykeltrafik sker i blandtrafik; längs Hagvägen och Oxundavägen. Avvikelsen kvarstår trots att man längs dessa gator föreslår en sänkt hastighetsgräns från 50 km/tim till 40 km/tim.



Figur:
Hastigheter inom tätorten
efter analys enligt
Rätt fart i staden
Avvikelser avseende framkomlighet för busstrafik, trafiksäkerhet, trygghet och karaktär är markerade med symboler



Figur: Förslag till hastigheter inom tätorten

Tillgänglighet för kollektivtrafik

Tillgänglighet för kollektivtrafik klassas som låg på Kanalvägen där hastigheten är 30 km/tim. Övriga platser som har mindre god kvalitet finns på del av Almungevägen, på Husarvägen, på del av Sandavägen samt på Väsbyvägen.

Stadens karaktär och trygghet

Bedömning efter stadskvaliteterna karaktär och trygghet visar fyra avvikelser med mindre god kvalitet, längs delar av Breddenvägen, del av Ladbrovägen och del av Sandavägen. Detta beror på att hastigheten satts till 60 km/tim, vilket kan motiveras av att få en enhetligt hastighetssystem för biltrafiken. Här står framkomlighet för biltrafiken i konflikt med boendemiljön.

Buller

Detsamma gäller buller där avvikelser med låg kvalitet noterades längs Hasselgatan och Väsbyvägen. Buller bedöms även störande, med mindre god kvalitet, längs Edsvägen samt längs delar av Breddenvägen och del av Sandavägen.

Tillgänglighet för biltrafik

Ett av målen med hastighetsplanen är att skapa ett mer enhetligt system för fordonshastigheterna. Längs flera sträckor finns konflikt mellan biltrafikens hastighetsbehov och påverkan på omgivningen i form av otrygghet, stadskaraktär och buller.

På ca 25 sträckor anges avvikelse för mindre god tillgänglighet för biltrafik. På dessa sträckor föreslås biltrafiken få en hastighetsbegränsning till 30

eller 40 km/tim trots att de definierats som transportrum eller integrerat transportrum. Här har trafiksäkerhet, gående och cyklister prioriterats högre.

Tillgänglighet för biltrafik kontra buller

För att skapa ett jämnare hastighetsystem föreslås längs tre sträckor att hastighetsbegränsningen höjs till 60 respektive 40 km/tim trots att de är bullerstörda. Det gäller delar av Breddenvägen och del av Sandavägen, båda med den lägre graden av avvikelse, mindre god kvalitet. Här föreslås hastighetshöjningen göras samtidigt med bulleråtgärder. På gator med låg hastighet är det främst trafikflödet, trafikrytmen och gaturummets utformning och inte hastigheten i sig som påverkar bullernivåerna.

Åtgärder

Utrednings- och planeringsåtgärder

Utredning och planering för åtgärder i biltrafiknätet som avlastar vägnätet kring Trafikplats Glädjen, t.ex. Älvsundaleden, Breddenvägen och Ladbrovägens koppling till väg 850 Mälarvägen. En förbättring av Ladbrovägen kan leda till ökad belastning på västra delen av Mälarvägen. För en del av biltrafiken längs Sandavägens västra del är Breddenvägen ett alternativt vägval. Ombyggnad av vägnas korsningspunkt så att östra Sandavägen och Breddenvägen utgör huvusiktningarna kan avlasta västra delen av Sandavägen.

Verksamheter som alstrar stora bilflöden bör lokaliseras så att trafiken till största delen kan ledas på huvudgator. Verksamheter som alstrar tung trafik bör lokaliseras i närheten av E4 och större infarter.

Förutsättningarna för att begränsa den tunga fordonstrafiken genom kommunen utreds. I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att miljöfarliga och tunga transporter genom tätorten begränsas.

Utformning av gatorna anpassas så att det är tydligt för bilisterna vilken kategori gatorna tillhör. Huvudvägnätet och dess korsningar utformas för god framkomlighet för tunga fordon. Lokalvägnätet måste dock planeras för sophämtning och liknande.

Fysiska åtgärder på uttryckningsvägnätet kontrolleras med räddningstjänsten.

Anläggningsåtgärder

Hastighetsplanen anger att vid passager för gående och cyklister över gator med högre skyltad hastighet än 30 km/tim bör hastigheten säkras med fysiska åtgärder. Där hastighetsdämpande åtgärder behövs ska de i första hand utföras med sidoförskjutningar i stället för med avsmalningar och upphöjningar.

Nedan listas sträckor där hastighetsdämpande åtgärder behövs:

- Lövestavägen vid Runby skola
- Trädgårdsgatan vid Runby torg, lokalt centrum
- Optimusvägen vid förskola/skola
- Husarvägen vid idrottsplats/skola med mera
- Hasselgatan vid förskola vid Väsbyvägen
- Tunavägen vid förskola/skola
- Frestavägen vid Frestaskolan
- Valhallavägen vid förskola/skola vid Näckrosvägen
- Stora Vägen vid förskola/skola vid Grimstavägen
- Hastighetssäkring av befintliga överfarter längs Borgbyvägen

Bulleråtgärder kan behöva förstärkas längs:

- delar av Breddenvägen,
- Hasselgatan,
- del av Sandavägen samt
- Väsbyvägen.

Enligt hastighetsanalysen berörs även Edsvägen, men här föreslås istället att gatan avlastas biltrafik genom en ny koppling mellan Ladbrovägen och Mälarvägen.

Förvaltningsåtgärder

Bevaka framkomlighet och trafiksäkerhet vid anläggningsarbeten i eller i närheten av vägnätet.

Behovet av varutransporter bevakas i samband med bygglov.

Alternativa framtida biltrafiknät

Antaganden för trafikprognos

Tidshorisont

Prognosen har gjorts för år 2030.

Inkomst och kostnader

I prognosen antas att kostnaderna för såväl bil som för kollektivtrafikresor blir reellt oförändrade från basåret fram till prognosåret. Detta beroende på att den förväntade ökningen av bensinpriset kompenseras av allt bensinsnålare fordon.

Utveckling i regionen

Prognosen bygger på Regional utvecklingsplan RUFS 2001, reviderad 2005-06-03, med antagandet om en hög ekonomisk utvecklingstakt. Detta innebär en rad olika antaganden om ekonomisk utveckling, befolkningsförutsättningar och bensinpris samt utbyggnader av vägnät och kollektivtrafiknät utanför Upplands Väsby.

För prognosåret har antalet boende och arbetande baserats på RUFS 2001 Hög. Antalet invånare i hela Stockholms län förväntas öka mellan 2000 och 2030 med ca 33 %. Antalet förvärvsarbetande antas öka ytterligare lite, eller med 35 %.

Utveckling i Upplands Väsby

Fram till år 2030 förväntas befolkningen inom Upplands Väsby öka med ca 40 % medan antalet förvärvsarbetande ökar med drygt 45 %.

Inom Upplands Väsby antas förtätning med boende särskilt i de sydvästra delarna med områdena Älvsundadalen, Eds allé, Södra Vällsta, Väsby Sjöstad och Harva samt kring Mälarvägen. Även

söder om Norrviken i Borgby och Stora Alby antas en del bostäder byggas. Se figur nedan Sysselsatta och boende 2010 och 2030.

Större verksamheter med sysselsatta antas tillkomma i Älvsundadalen och kring Breddens trafikplats.

Infrastrukturåtgärder i länet

Infrastrukturen i länet baseras på det som definieras i RUFS 2001 för år 2030.

För kollektivtrafiken innebär det t.ex.

- att Citybanan är byggd
- att tunnelbana är utbyggd till Karolinska
- att Tvärbanan är utbyggd till Solna och Kista
- att järnvägen mellan Karlberg och Järfälla är upprustad

För vägnätet antas bland annat

- att Förbifart Stockholm är utbyggd
- att E18 letts om via Kista
- att Norra länken är utbyggd
- att Österleden är utbyggd
- att Huvudstaleden är utbyggd och
- att Trafikplats Rosersberg är utbyggd.

Infrastruktur inom Upplands Väsby

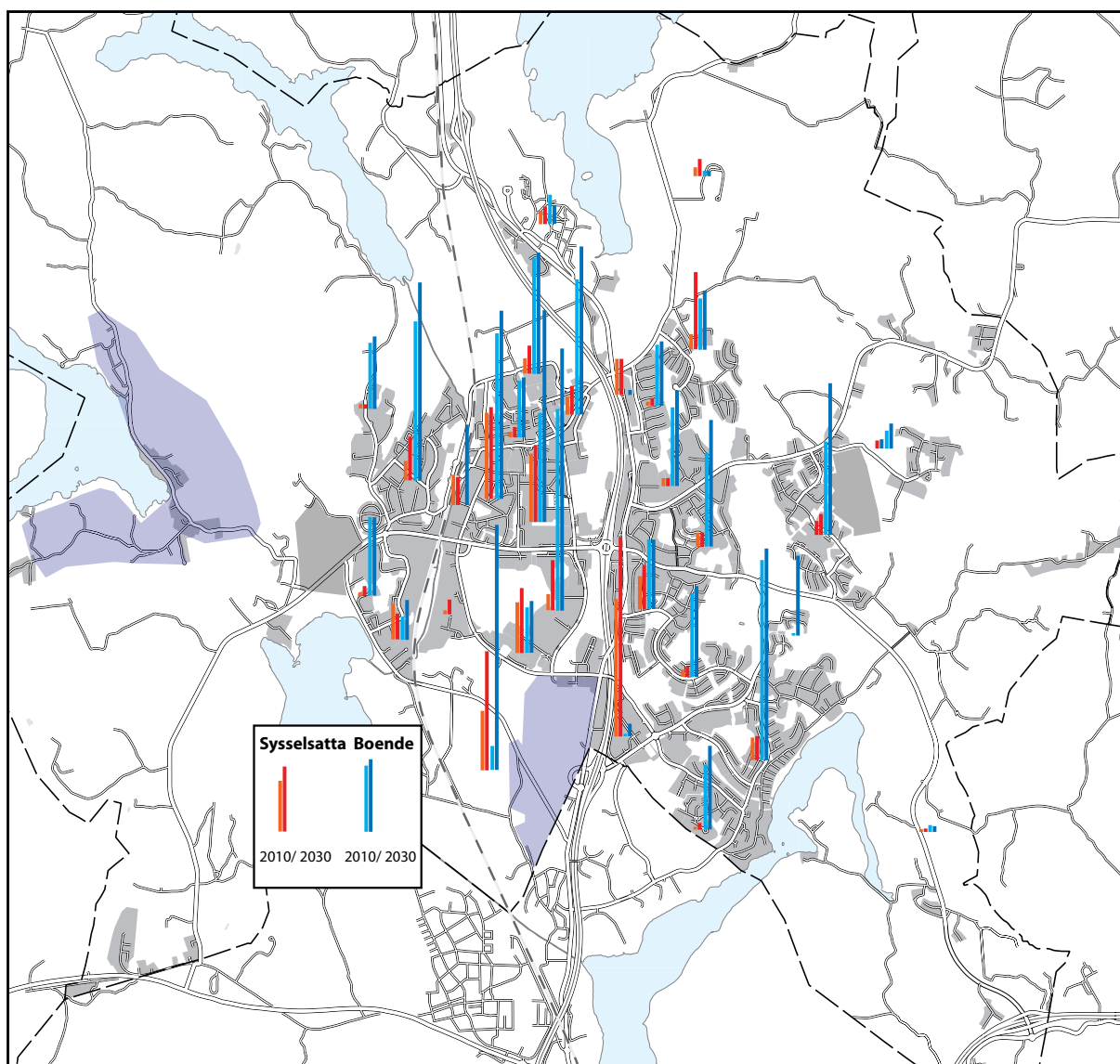
Trafikprognoser för år 2030 har tagits fram för tre olika vägnät benämnda:

- Jämförelsealternativ 2030
- Troligt vägnät 2030 och
- Eventuella länkar 2030

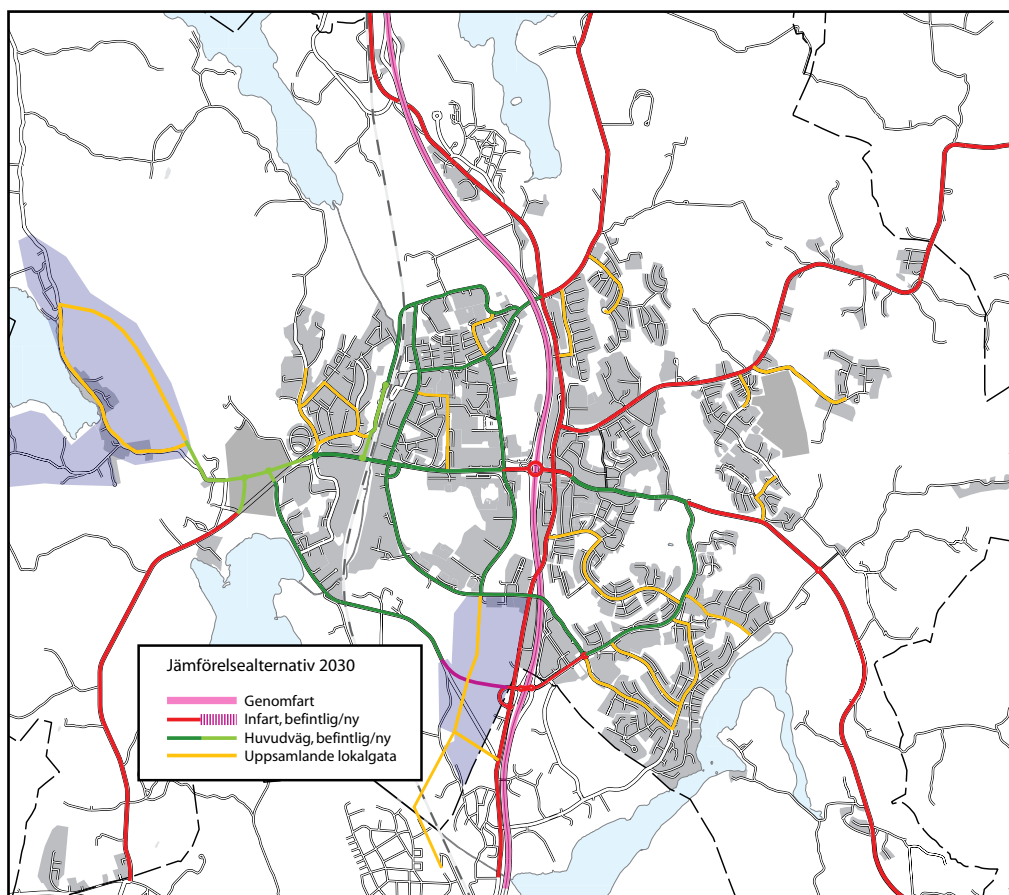
Vägnäten beskrivs närmare och visas också i figurer på efterföljande sidor.

Tabell: Antaganden om antal boende och arbetande 2000 och 2030 i prognosarbetet enligt RUFS 2001 Hög

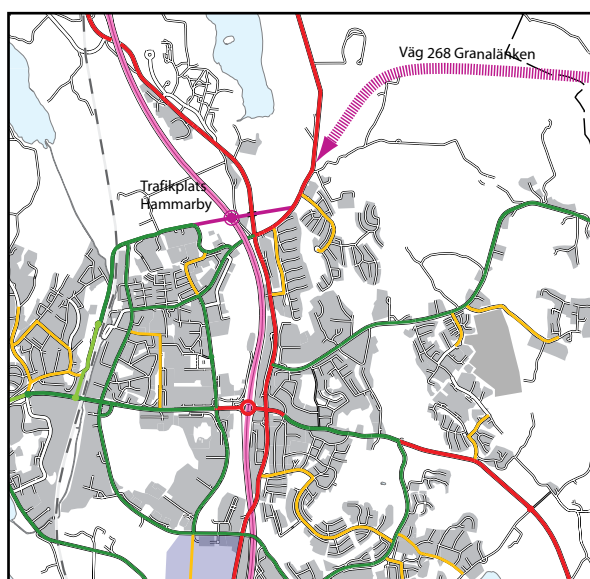
Område	Antal invånare			Antal arbetande		
	2000	2030	%	2000	2030	%
Upplands Väsby	37 514	52 841	+41	13 952	20 356	+46
Stockholms län	1 823 000	2 429 000	+33	900 000	1 214 000	+35



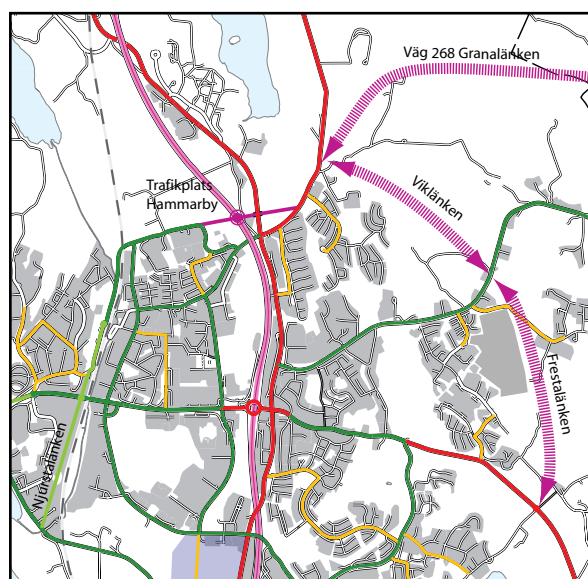
Figur: Sysselsatta och boende 2010 och 2030 i modellen



Figur: Vägnät för Jämförelsealternativ 2030



Figur: Vägnät för alternativet Troligt vägnät 2030



Figur: Vägnät för alternativet Eventuella länkar 2030

Jämförelsealternativ 2030

Jämförelsealternativ, JA 2030 består av ett oförändrat statligt vägnät men där infartsleder och huvudgator ändrats i närheten av de nybebyggda områdena.

Förändrade eller nya gator jämfört med idag är:

- utbyggnad av Älvsundavägen, leds till Trafikplats Bredden
- ändrad sträckning och utformning av Mälarvägens genom Norra Vällsta och Eds allé
- ny direkt anslutning av Ladbrovägen mot Mälarvägen
- ny väg till Väsby sjöstad öster om nuvarande väg 880 Runsavägen

Alternativ Troligt vägnät 2030

Alternativ Troligt vägnät 2030 bygger på den intention som tecknats mellan Upplands Väsby och Trafikverket om att bygga ut Trafikplats Hammarby och till trafikplatsen ansluta både väg 268 Vallentunavägen och Ladbroliden.

Dessutom innehåller alternativet samma förändringar vad gäller infartsleder och huvudgator som Jämförelsealternativet 2030. Alternativet kallas Troligt vägnät eller Troligt 2030.

Detta vägnät skulle tidigast kunna vara utbyggt om ca 10 år.

Alternativ Eventuella länkar 2030

Dessutom har ett vägnät studerats som, förutom det vägnät som ingår i Troligt vägnät, även innehåller tre perifera billänkar. Dessa är:

- Njurstalänken väster om järnvägen, som leder mellan Ladbrovägen och Älvsundavägen
- Viklänken öster om tätorten, som leder mellan nya väg 268 och befintliga 268 Vallentunavägen samt
- Frestalänken öster om tätorten, som leder mellan befintliga väg 268 Vallentunavägen och väg 872 Sandavägen.

Länkarna visas i gällande översiktsplan, men det finns inga beslut om genomförande. Prognosalternativet syftar till att kontrollera nyttan av länkarna.

Alternativet kallas Eventuella länkar 2030 eller Eventuella länkar.

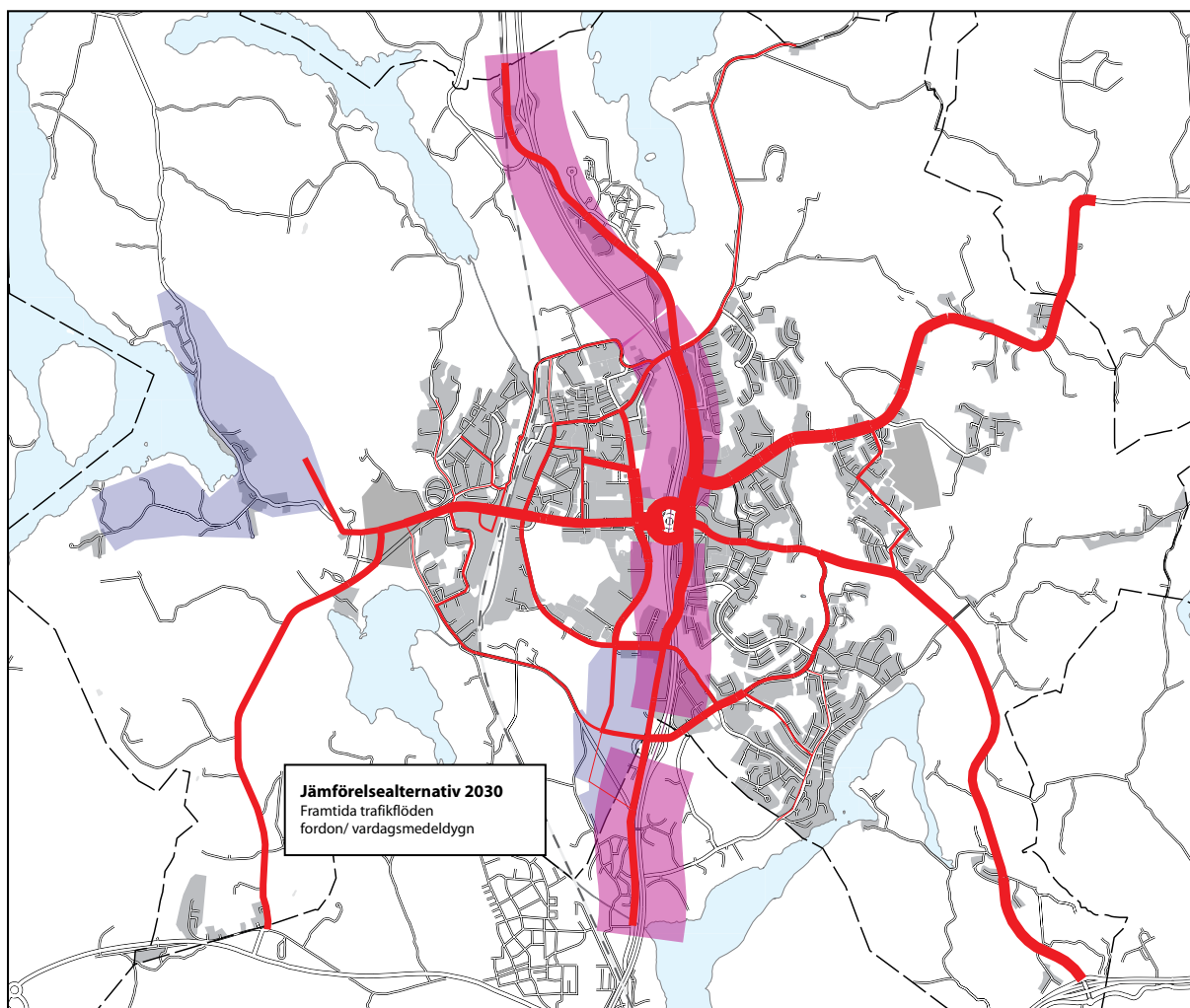
Vägnätet kan tidigast vara utbyggt om 20 år, kanske aldrig.

Hastighetsbegränsningar i framtida bilnät

Vid fördelning av den prognostiserade trafiken har hastighetsbegränsningarna inom tätorten ändrats enligt den hastighetsanalys som ovan redovisas under Biltrafik, på sid 56.

För huvudgator anges generellt 60 km/tim, men 40 km/tim då gatan går nära bebyggelse. T.ex. anges för väg 850 Mälarvägen och väg 872 Sandavägen en begränsning till 40 km/tim på vissa delar.

Utanför tätorten har antagits att E4 har oförändrad hastighet på 110 km/tim och att infarternas skyltade hastighet sätts till 80 km/tim i ytterområden och sänks till 60 km/tim genom tätorten.



Figur: Framtida trafikflöden i Jämförelsealternativ 2030

Framtida biltrafikflöden

Framtida beräknade trafikflöden för Jämförelsealternativet 2030 jämförs med dagens mätta flöden. Beräknade trafikflöden för Troligt vägnät 2030 jämförs med Jämförelsealternativet 2030. Eventuella länkar 2030 jämförs mot Troligt vägnät 2030.

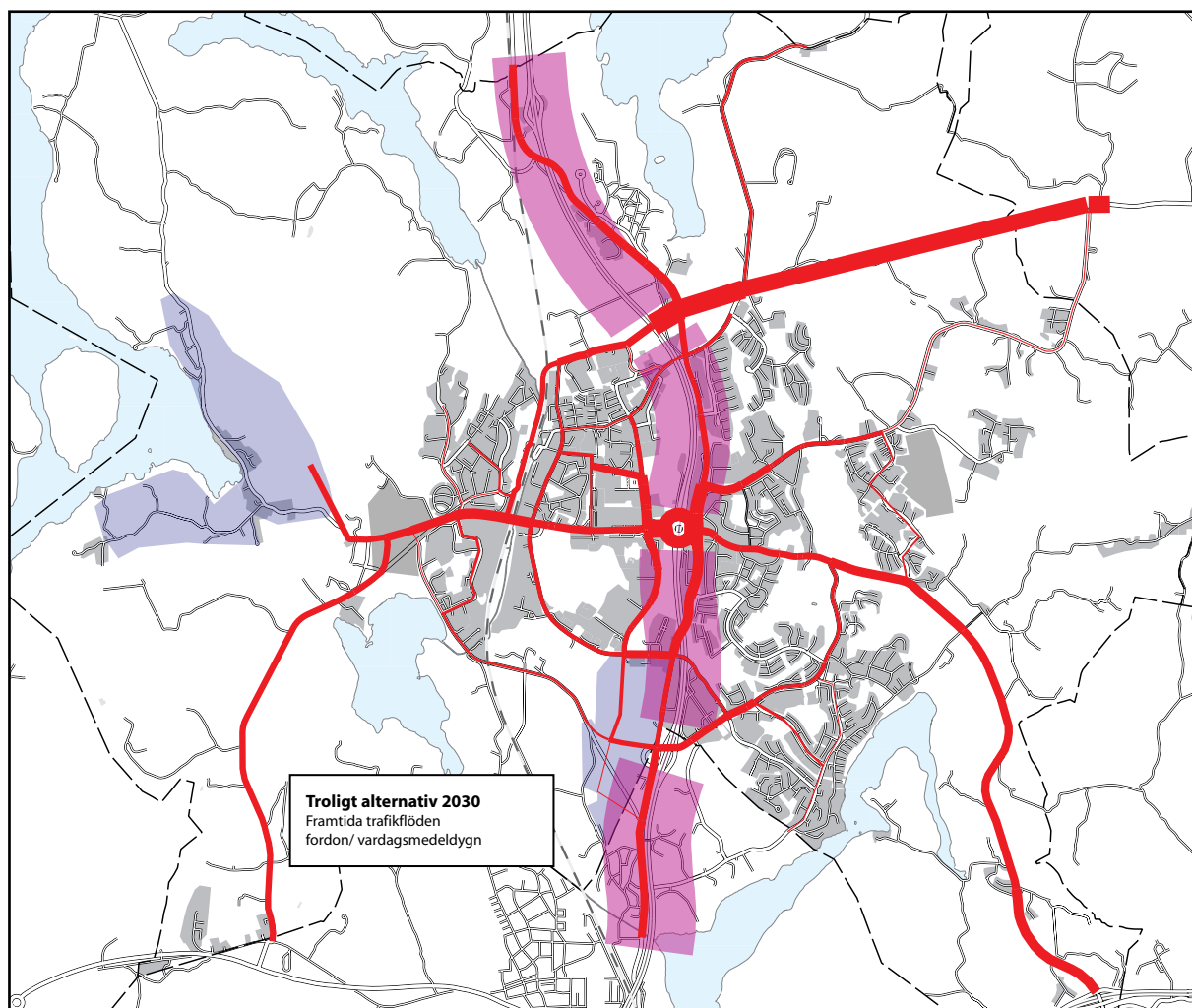
Jämförelsealternativ 2030

Inkommande trafik till kommunen, förutom trafik på direktramperna till E4, beräknas öka med ca 30 % jämfört med dagens flöden. Särskilt beräknas trafiken österut öka. På väg 268 Vallentunavägen och väg 872 Sandavägen är ökningen 75-90 %. Väg 859 Stockholmsvägens norra anslut-

ning mot väg 872 Sandavägen beräknas belastas med ca 37 000 f/d.

Ladbrovägens nya koppling till väg 850 Mälärvägen väster om järnvägen får till följd att något tusental fordon väljer Ladbrovägen i stället för östra delen av Mälärvägen. Väg 850 Mälärvägens trafikbelastning i den centrala delen minskar med ca 3 000 f/d, delvis p.g.a. Ladbrovägen, delvis p.g.a. den nya Älvsundaleden, delvis p.g.a. av att hastighetssänkningar pressar ut trafik på andra gator. Älvsundaleden väntas få ca 10 000 f/d mot väg 859 Stockholmsvägen.

Inkommande flöde kring Trafikplats Glädjen, exklusive ramperna, beräknas bli ca 50 000 f/d.



Figur: Framtida trafikflöden i Alternativ Troligt vägnät 2030

Troligt vägnät 2030

Med en trafikplats i Hammarby och en ny väg 268 får den nya vägen en trafikbelastning på ca 22 000 f/d vid kommungränsen. Inkommande trafik till kommunen, beräknas öka med ca 7 000 f/d jämfört med Jämförelsealternativet. Ökningen ligger nästan enbart mot öster och väg 268, som ökar med ca 8 000 f/d. Övriga infarter får liten påverkan; väg 872 Sandavägens avlastas 1 000- 1 500 f/d och centrala Mälarvägen avlastas ca 1 000 f/d.

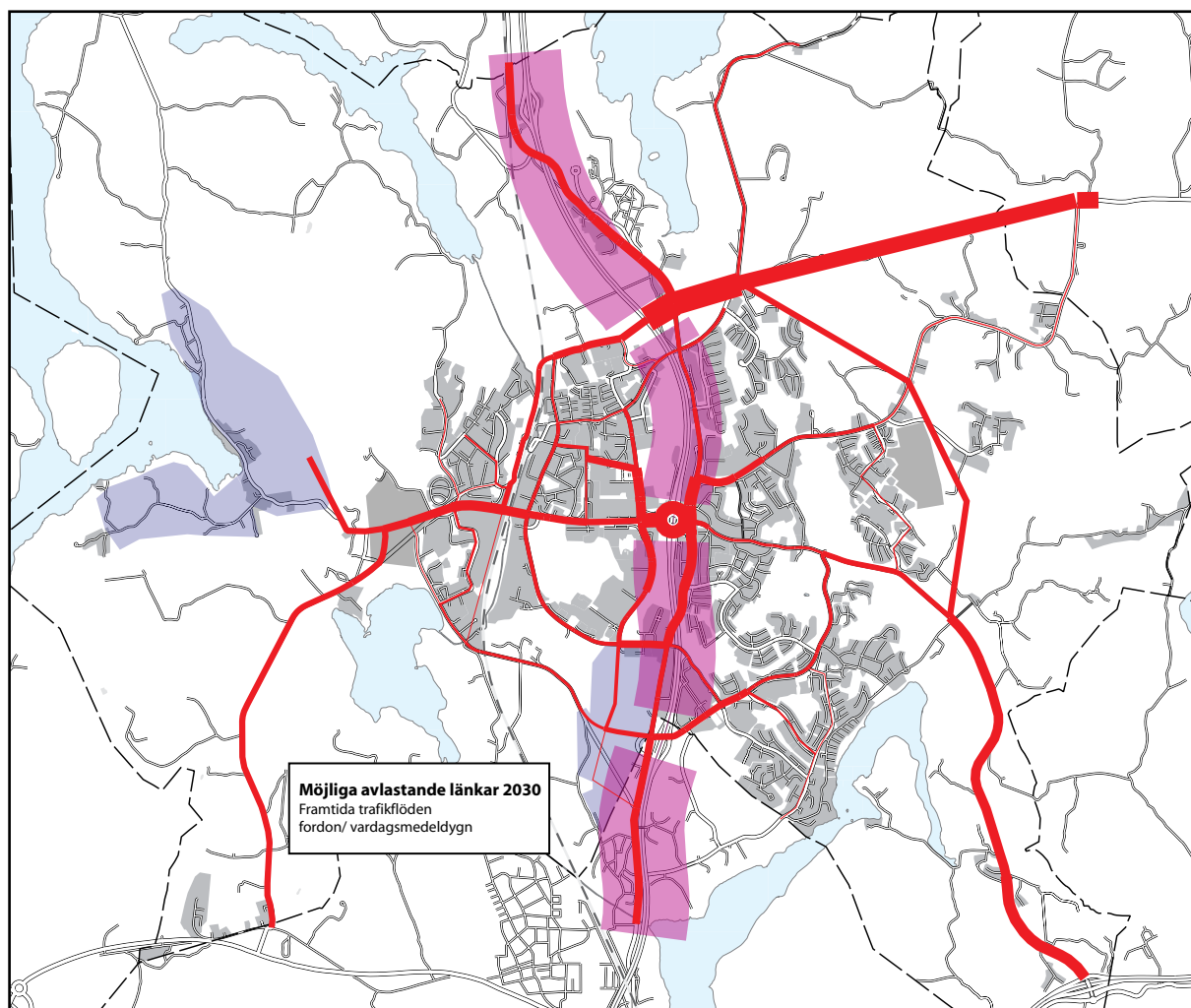
Gamla väg 268 Vallentunavägen avlastas kraftigt, med 12 000- 15 000 f/d, och har kvar ca 14 000 f/d vid väg 859 Stockholmsvägen. Även väg 859 Stock-

holmsvägen avlastas kraftigt; med ca 10 000 f/d mot Hammarby och 20 000 f/d mot Sandavägen. Trafikflödet längs Breddenvägen minskar med något tusen fordon per dygn.

Väster om E4 ökar Ladbrovägens flöde med drygt 4 000 f/d över järnvägen. Den nya delen mot den nya trafikplatsen väntas få drygt 15 000 f/d. mot den nya trafikplatsen.

Väg 850 Mälarvägen avlastas ca 3 000 f/d i den centrala delen och ca 1 000 f/d vid kommungränsen. Husarvägen avlastas ca 2 000 f/d.

Inkommande flöde kring Trafikplats Glädjen, exklusive ramperna, beräknas bli ca 38 000 f/d.



Figur: Framtida trafikflöden i Alternativ Eventuella länkar 2030

Eventuella länkar 2030

Tillkommande länkar 2030 jämförs mot Troligt vägnät 2030.

Inkommande trafik över kommungränsen ökar marginellt. Väg 859 Stockholmsvägen och väg 872 Sandavägen ökar med ca 1 000 f/d respektive ca 2 000 f/d.

De nya länkarna Viklänken och Frestälänken beräknas få en trafikbelastning på 8 000-8 500 f/d. Stockholmsvägen mellan Hammarby och Sandavägen avlastas 5 000 - 6 000 f/d. Detsamma gäller centrala delen av Sandavägen.

Den nya Njurstalänken beräknas få endast en lokal betydelse med ca 1 000 f/d. Centrala delen av väg 850/ Mälärvägen avlastas marginellt. Flödet på Ladbroliden påverkas inte.

Inkommande flöde kring Trafikplats Glädjen, exklusive ramperna, beräknas till ca 34 000 f/d.

Tabell: Framtida trafikflöden i kommungränsen

Kommungräns	JA 2030	Troligt 2030		Eventuella länkar 2030	
	f/vmd	f/vmd	+/-	f/vmd	+/-
Stockholmsvägen N	10,0	9,9	-0,1	11,0	+1,0
Almungevägen	3,1	4,0	+0,9	4,1	+1,0
Vallentunavägen	15,0	23,2	+8,2	22,9	+7,9
Sandavägen	14,8	13,5	-1,3	15,4	+0,6
Bollstanäsvägen	1,6	1,3	-0,3	1,3	-0,3
Stockholmsvägen S	10,6	10,8	+0,2	10,7	+0,1
Mälarvägen	9,5	8,6	-0,9	8,6	-0,9
Kommungräns delsumma	64,6	71,3	+6,7	74,0	+9,4
E4 N	101,4	101,9		100,9	
E4 S	120,3	119,9		118,5	
Kommungräns summa	286,3	293,1	+6,8	293,4	+7,1

Tabell: Framtida trafikflöden i nord-sydligt snitt genom Väsby centrum

Centrumsnitt	JA 2030	Troligt 2030		Eventuella länkar 2030	
	f/vmd	f/vmd	+/-	f/vmd	+/-
Ladbrovägen	3,4	10,6	+7,2	10,2	+6,8
Väsbyvägen	4,5	2,7	-1,8	2,8	-1,7
Kyrkvägen	10,3	10,2	-0,1	10,2	-0,1
Mälarvägen	12,3	9,3	-3,0	8,7	-3,6
Smedbyvägen	7,6	5,9	-1,7	5,6	-2,0
Älvsundavägen	3,8	3,2	-0,6	4,2	+0,4
Centrumsnitt summa	41,9	41,9	0,0	41,7	-0,2

Åtgärder i framtida bilnät

Ladbrovägens anslutning till väg 850 Mälarvägen

Ladbrovägens direktkoppling har betydelse för avlastning av centrala delen av väg 850 Mälarvägen. Väg 850 Mälarvägen avlastas vid jämförelse mellan JA 2030 och dagens vägnät. Då Trafikplats Hammarby och ny väg 268 byggs ger kopplingen möjlighet till en ytterligare avlastning av Mälarvägen. Vägen föreslås byggas ut så snart den kan finansieras.

Utbyggnad av Älvsundavägen

Även omledning av västra delen av Älvsundavägen ger en avlastning av väg 850 Mälarvägen. Leden behövs också för att försörja nya planerade områden i söder. Vägen föreslås om möjligt byggas ut redan före exploateringen kring Älvsundavägen.

Runsavägen och ny väg till Sättra

Ombyggnad av Runsavägen och utbyggnad av ny väg till Sättra är båda beroende av exploateringar i området.

Trafikplats Hammarby med ny väg 268

Trafikplats Hammarby med ny väg 268 ger genare färdvägar för biltrafiken. Utbyggnaden avlastar kraftigt gamla väg 268 Vallentunavägen och den centrala delen av Stockholmsväg. Området kring Trafikplats Glädjen avlastas ca 12 000 f/d. Väg 859 Stockholmsvägens norra anslutning mot 872 Sandavägen avlastas från ca 37 000 f/d till ca 18 000 f/d. Utbyggnaden föreslås genomföras när finansiering kan ordnas.

Njurstalänken

Njursta länken har liten betydelse i huvudvägnätet men avlastar Jupitervägen. Länken ger gena förbindelser för verksamheter längs sträckan och föreslås byggas i samband med utveckling av området väster, längs järnvägen.

Viklänken och Frestalänken

Viklänken och Frestalänken avlastar Stockholmsvägen, mellan Hammarby och Sandavägen, med 5 000 - 6 000 f/d. Detsamma gäller centrala delen av Sandavägen. Området kring Trafikplats Glädjen avlastas ytterligare 4 000 f/d jämfört med Trafikplats Hammarby och ny väg 268. Avlastningarna i de centrala delarna bedöms inte så stora att länkarna bör byggas ut och det finns idag (2012) inga planer på att bygga ut vägarna.



Parkering

Parkeringstal för boende och verksamheter redovisas även i en separat rapport.¹ Avsikten är att enklare kunna revidera parkeringstalen.

Här redovisas generella mål, inriktningar och åtgärder för cykel- och bilparkering vid bostäder, verksamheter.

Mål och inriktning

Väsby ska vara en attraktiv och trevlig tätort med en hållbar utveckling. Väsby ska vara tillgänglig för alla och kommunens parkeringsstrategi ska underlätta att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

Syftet med parkeringsstrategin är också att tillgodosätta parkeringsbehovet, främst för boende och besökande.

Nuläge

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av parkering. I Upplands Väsby finns idag inget politiskt antaget dokument för parkering.

I större delen av Upplands Väsby kommun är parkering på kommunens allmänna mark fri under förutsättning att man följer parkeringsreglerna. Under tiden mellan kl. 21.00 och 06.00 råder förbud att parkera fordon med en totalvikt över 3,5 ton på allmänna gator, vägar och parkeringsplatser inom planlagt område. Kommunen tar ut avgift på parkering i de centrala delarna av kommunen.

Biltätheten i Upplands Väsby var 410 personbilar per tusen invånare i slutet av år 2010. Motsvarande siffra i hela Stockholms län var 390 bilar och i Sverige 461 bilar.²

¹ Förslag till parkeringstal i Upplands Väsby kommun, koncept mars 2012

² Statistiska Centralbyrån, Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2010/2011

Analys

Parkeringsbehovet kan påverkas genom begränsad tillgång till platser, reglering av parkeringstid eller med parkeringsavgifter. Alla metoderna kräver fungerande övervakning för att ge effekt. Tidsbegränsning och avgifter kan användas i områden med stort parkeringstryck, såsom handelsområden och verksamhetsområden. I bostadsområden bör tillräckligt antal bilplatser finnas, även dessa kan dock vara avgiftsbelagda.

Närhet och tillgång till cykelparkering bör prioriteras framför bilparkering.

Bilparkering upptar yta och värderingen av en alternativ användning av ytan, såsom grönyta, lekplats eller utökad bebyggelse kan ge ledning till om avgift bör tas ut eller inte. Å andra sidan kan brist på angränsningsmöjligheter och parkering till en fastighet minska dess värde. Därför är målet att boendeparkering i första hand och i ökad omfattning bör ske på kvartersmark.

Förslag till parkeringstal för bostäder och olika verksamheter redovisas nedan. Särskilda regler gäller bilplatser för personer med begränsad rörelseförmåga.

Tidsbegränsning

För att gynna besökande framför arbetande och boende kan parkeringen tidsbegränsas. Lämpliga tider kan vara mellan 20 minuter vid kiosker upp till 3 timmar vid större köpcentra. För besökande vid bostäder kan längre tid behövas.

Avgift

Behovet av parkering kan också påverkas med avgifter. Avgifter kan ersättas av handeln genom avdrag i kassan. Normal ersätts inte parkeringsavgifter av arbetsgivare. Avgift kan upplevas kostsamt av besökande till boende.

Avgift och tidsbegränsning kan kombineras så att avgift tas ut under vissa tider eller olika avgifter för olika tider under veckan.

Parkeringstal

Parkeringstalen kan ses som ett riktvärde och bör i plan- och bygglovhanteringen kunna prövas efter de speciella förutsättningarna i varje särskilt ärende. Avvikelse skall tydligt motiveras i varje särskilt fall.

Parkeringstal föreslås för de olika kategorierna boende, besökande och sysselsatta. Vid god tillgänglighet till kollektivtrafik kan antalet bilplatser begränsas. Detta gäller främst för arbetande och besökande. Tillgängligheten till kollektivtrafiken i kommunen har för detta ändamål delats in i tre grupper; god tillgänglighet kring Upplands Väsby station, medelgod tillgänglighet motsvarande kvartstrafik samt låg eller dålig tillgänglighet motsvarande halvtimmestrafik eller sämre.

Parkering för boende - bil

Behovet av antalet platser för boende påverkas idag till största delen av antalet boende och deras bilinnehav och till mindre del av tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Det är av stor vikt att alla som har tillgång till bil har möjlighet att parkera inom rimligt avstånd från sin bostad.

Ett sätt att minska bilens konkurrensfördel gentemot kollektivtrafiken kan vara att tillgodose parkeringsbehovet vid bostäder genom att anlägga parkeringshus i bostadsområdet men inte i direkt anslutning till varje entré. Avstånd till parkering kan vara lika stort som acceptabelt gångavstånd till busshållplats, d.v.s. maximalt 300- 400 meter från bostaden. Om parkeringsbehovet på sikt minskar kan ytan användas för t.ex. ny bebyggelse, lekplats, eller park.

För bostäder anges parkeringstal både för planskedet, då lägenhetsfördelningen inte är känd, och för bygglovskedet då p-tal anges för respektive lägenhetsstorlek.

Små lägenheter ger ett större behov av bilplatser per kvadratmeter än stora lägenheter. I extrema fall med många små lägenheter kan p-talet för byggskedet ge något större antal än förslagna p-tal i planeringsskedet.

Parkering för besökande till bostäder behandlas separat eftersom de behöver annan tillgänglighet.

Tabell: Parkeringsbehov för bilar vid bostäder i tidiga skeden inkl. besöksparkering, förslag 2012

Antal bilplatser per bostadsyta	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
bpl/1000 kvm BTA	14	17	20

Tabell: Parkeringstal för bilar vid bostäder i flerfamiljshus och småhus, förslag 2012

Antal bilplatser per bostad	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Flerfamiljshus			
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
Småhus			
-gemensam parkering		1,40	1,80
-egen uppställning		1,60	2,00
Besökande			
Flerfamiljshus	0,07	0,10	0,10
Småhus vid gemensam parkering		0,10	0,10



Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Bilparkeringplats för funktionshindrade ska ordnas inom 25 meter från lätt tillgänglig entré. Dessa bilplatser ska också vara större än normala platser. Se faktaruta nedan.

Bilplats för personer med nedsatt rörelseförmåga

Vid tvärställd bilparkering ska bredden tillåta att rullstol tas in i sidodörr. Rekommenderad bredd är 4,6 meter, vilket ger ca 1,3 meter fritt utrymme på båda sidor om bilen. Minsta bredd är 3,6 meter.

Längsgående bilparkering rekommenderas inte, men om sådan anläggs bör den ha en längd av 7,0 meter, minst 6,0 meter.

Vid både tvärställd och längsgående platser måste kanstenen sänkas för att underlätta för personer att nå gångbanan.

Enligt PBL 8 kap 1 § ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Enligt BFS 2008:6 (Boverkets författningssamling) ska en angöringsplats för bilar finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.

Cykelparkering

En normal cykel med korg behöver ca 0,7 meters bredd., lådcyklar knappa 0,9 meter och mopederna ca 1,0 meter. De flesta cyklar ryms inom 1,85 meters längd. Avståndet mellan motstående parkeringsrader bör vara 2,0 meter.

I anläggningar med hög beläggning, större än 0,9, kan det vara lämpligt att välja hjulhållande ställ med 0,5 meters bredd för att minska risken för inkorrekt uppställning mellan ordinarie platser. Vid varje anläggning bör det finnas några platser med extra bredd.

Parkering för boende - cykel

Boende och besökande till boende ska kunna parkera sina cyklar nära entréer. Dessutom ska de boende ha möjlighet att parkera i lätt tillgängliga cykelförråd. För längre uppställning av cyklar kan lägenheternas vanliga förråd användas, detta inräknas inte i nedanstående tal. Cykeltalen är beräknade med en cykelplats till varje boende och ca 0,25 cykelplatser/ lägenhet för besökande.

För småhus anges inga parkeringstal för cyklar, då det där inte anses nödvändigt att reglera utrymme för cyklar.

Tabell: Parkeringstal för cyklar vid bostäder i flerfamiljshus förslag 2012

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

Parkering för verksamheter - bil och cykel

Parkeringstalen för olika typer av handel, kontor och industriverksamhet består av tal för sysselsatta och besökande.

Parkeringstalen för sysselsatta i olika verksamheter baseras på:

- skattning av yta per sysselsatt
- färdmedelsval vid arbetsresor
- tillgänglighet med kollektivtrafik

Vid god tillgänglighet och vid kvartstrafik med kollektivtrafik utgår parkeringstalen från en lägre andel arbetsresor med bil än dagens färdmedelsval. Syftet är att stimulera till minskad arbetspendling med bil.

För dagligvaror/livsmedel bör antalet bilplatser vara något högre än för övrig handel. Parkering till handel med skrymmande varor antas inte påverkas nämnvärt av tillgängligheten till kollektivtrafiken.

För handel och besöksnäring dimensioneras antalet parkeringsplatser av maximal veckoparkering. Detta betyder att i slutet av månaden och vid större hel-

ger kan det uppstå brist på parkering. De allmänna parkeringsplatserna under normal vardag ska ha maximalt 85- 90 % beläggning.

Tabell: Parkeringstal för bilar vid handel, förslag 2012

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
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	3-4	5

För detaljhandel och dagligvaror behövs cykelparkeringar både för besökare/kunder och anställda. För volymhandel används cykelparkering främst av de anställda. Behovet av cykelparkering påverkas mindre av tillgänglighet till kollektivtrafik än behovet av bilparkering.

Tabell: Parkeringstal för cyklar vid handel, förslag 2012

Cykelplatser per 1000 kvm BTA	
Detaljhandel och service	10
Dagligvaror	10
Volymhandel	2

Eftersom parkeringsbehovet vid kontor styrs mest av antalet sysselsatt varierar behovet beroende på tillgängligheten till kollektivtrafiken. Antalet bilplatser för besökande brukar beräknas till 10 %, men kan variera beroende på typ av kontor.

För industri och lager kan antalet sysselsatta variera kraftigt beroende på verksamhetens art. Om antalet sysselsatta är känt kan noggrannare beräkningar göras.

Vid kontor i centrala lägen kan antas att de flesta reser kollektivt, både arbetande och besökande. Angivna värden mellan 6-10 bpl/ 1000 kvm BTA motsvarar att 20-30 % reser med bil. I områden med kvartstrafik för kollektivtrafiken anges 10-18 bpl/ 1000 kvm BTA, vilket motsvarar att ungefär 30-50 % reser med bil till arbetet. I externa lägen motsvarar det högsta värdet 27 bpl/ 1000 kvm BTA att ca 80 % åker bil. Procenten är beräknade med ett antagande om 33 kvm per sysselsatt.

Tabell: Parkeringstal för bilar vid kontor och industri, förslag 2012

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Kontor, sysselsatta	6-10	10-18	15-27
Industri, sysselsatta	4	8	10
Lager, sysselsatta	2	4	5
Kontor, besökande	1	2	3
Industri, besökande	0,5	1	1,5

Tabell: Parkeringstal för cyklar vid kontor och industri, förslag 2012

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

Infartsparkeringar - bil och cykel

Eftersom kollektivtrafiken i Upplands Väsby till stor del betjänas av Upplands Väsby station är goda möjligheter till infartsparkering där viktig. Utrymmet kring stationen är attraktiv och parkeringen konkurrerar om markbehov med andra verksamheter.

Vid Upplands Väsby station kan större delen av bilparkeringen lokaliseras till västra sidan om järnvägen. Om/då Ladbrovägen ges en direkt anslutning till Mälarvägen blir en västlig parkering lika lätt tillgänglig med bil som en östlig.

Infartsparkering med bil bör kunna kopplas till giltigt färdbevis, vilket måste bestämmas tillsammans med trafikhuvudmännen. Det är viktigt att bilparkeringarna känns trygga och övervakning kan behövas.

Utrymme för cykelparkering och bilparkering konkurrerar dessutom med varandra. Även vid större busshållplatser konkurrerar cyklar och bilar med varandra om utrymmet. Infartsparkeringar för cykel bör på alla platser gynnas och placeras mer centralt än infartsparkeringar för bilar.

Infartsparkeringar för cyklar bör med fördel kombineras med en cykelverkstad, vilket ger både möjlighet till service och övervakning av parkeringen. Andra saker, som underlättar för cyklisterna är, allmän cykelpump, väderskyddade parkeringsutrymmen och låsbara skåp.

Platser där behovet av cykelparkering är särskilt stort är förutom vid Upplands Väsby station stora målpunkter såsom; Väsby Centrum, idrottsområdet, Kairobadet och badet vid Fysingen. Större busshållplatser som bör förstärkas med infartsparkering för cyklar är t.ex:

- Brunnby Vik
- Hammarby apotek
- Sigma
- Smedgårdshallen
- Smedbyvägen och
- Kanalvägen

Antalet cykelplatser avvägs mot SLLs trafikanträkning, med fem cykelplatser per 100 resenärer som ett utgångsvärde. Utbyggnaden föreslås utföras i den takt resurser avsätts, där de hållplatser som har flest antal på- och avstigande byggs ut först.



Särskild parkeringsutredning

Parkeringstalen kan behöva anpassas utifrån de specifika förutsättningarna som gäller på enskilda platser. Exempel på sådana förhållanden är bostäder med god tillgång till bilpool, studentbostäder, äldreboende och bostäder som riktar sig till personer med högre eller lägre bilinnehav än genomsnittet. Sådan anpassning bör i första hand göras i bygglovsskedet.

Lämpligt utrymme för parkering bedöms genom en särskild parkeringsutredning eller specialanpassning av parkeringstalen om:

- projektet avser andra ändamål än de som ges parkeringstal,
- projektet har en speciell inriktning som medför att parkeringstalen inte motsvarar lämpligt utrymme för parkering eller
- byggnadsnämnden så finner påkallat.

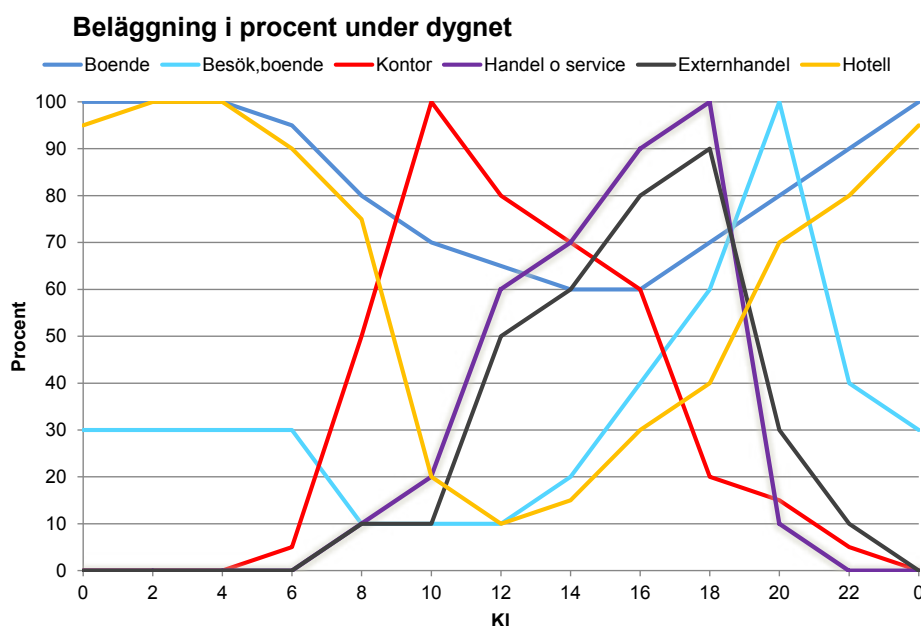
Parkeringstalen bör alltid utgå från en långsiktigt varaktig nivå. För att parkeringstalen ska anpassas efter ett specifikt projekt bör därför byggherren visa hur projektets särskilda inriktning varaktigt påverkar lämpligt utrymme för parkering. T.ex. vilka garantier det finns att en startad bilpool långvarigt kommer att finnas kvar.

Förutsättningar för samnyttjande

Parkeringsbehov för olika verksamheter varierar under olika tidpunkter under veckan. Boendeparkeringar är som mest använda under vardagsnätter, kontorsparkeringar har maximal beläggning under förmiddagen och handelsparkeringar har högsta belastningen under fredagseftermiddagen eller mitt på dagen på lördagen beroende på typ av handel. Ett exempel på variationer visas nedan. Variationen kan vara olika i skilda delar av samhället.

Vid samnyttjande av gemensam parkeringsanläggning för ett valt område beräknas parkeringsbehovet under olika delar av dygnet. Det maximala antalet jämförs med det totala antalet bilplatser, om alla skulle ha en reserverad bilplats. Kvoten mellan dessa anger möjligheten till samnyttjande.

Om bilplatser inte reserveras för varje särskild verksamhet kan variationen i parkeringsbehoven leda till att det totala behovet av platser blir mindre. Hur mycket parkeringsbehovet kan minska är olika på varje plats och beror av typ av verksamheter och deras yt-proportioner relativt varandra. En minskning till 70-80 % av det teoretiska totala behovet är inte ovanlig om både bostäder, kontor och handel finns med i beräkningen av samnyttjande.



Figur: Exempel på hur parkeringsbeläggningen angiven i % kan variera för olika parkeringssyften

Trafiksäkerhet

Mål och inriktning

Ingen bör dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken.

Oskyddade trafikanter ska prioriteras framför framkomlighet för fordonstrafiken.

Enligt Nollvisionen ska ingen person behöva allvarligt skadas eller dödas i trafiken.

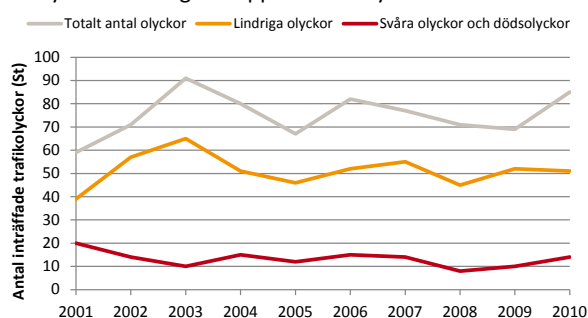
Under perioden 2001-2010 skadades allvarligt eller dödades 15-16 personer per år inom Upplands Väsby kommun, varav hälften på det kommunala vägnätet.

Indikatormått

Antalet dödade och allvarligt skadade på det kommunala vägnätet ska minska med 20 % från 2010 till 2015.

Andelen cyklister med hjälm över E4 och järnvägen i den centrala kommundelen ska öka med 20 % mellan 2010 och 2015.

Olycksutvecklingen i Upplands Väsby 2001-2010



Figur: Olycksdata rapporterade till polis eller sjukhus under åren 2001-2010 i Upplands Väsby.

Olycksrapportering i STRADA

I Sverige registreras alla rapporterade vägtrafikolyckor i den nationella informationsdatabasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Systemet har funnits sedan år 2003 och baseras på uppgifter från polis och sjukvård.

Olyckorna är indelade i tre skadeutfall; lindrigt skadad, allvarligt skadad och dödad i trafikolycka. Det allvarligaste skadeutfallet, dödad i vägtrafikolycka, omfattar personer som har avlidit direkt eller inom 30 dagar efter olyckan. Allvarligt skadad omfattar skador av sådan grad att personen i regel behöver bli inlagd på sjukhus, och lindrigt skadad omfattar övriga personskador av lindrigare grad.

Generellt rapporteras en stor andel av trafikolyckor med svåra skadeföljder medan rapportering av lindriga olyckor inte är heltäckande. Olyckor med allvarligt skadeutfall rapporteras ofta in till polisen, medan personer med lindriga skador ofta enbart vänder sig till sjukvården. Genom kompletterande uppgifter från sjukvården minskar mörkertalet av antalet inträffade trafikolyckor och ger även en bättre beskrivning av skadans allvarlighetsgrad.

Nuläge

I följande kapitel redovisas olycksdata rapporterade till polis och sjukvård under åren 2001-2010. Generellt rapporteras en stor andel av trafikolyckor med svårare skadeföljder, medan rapportering av lindriga skador inte är heltäckande. Mörkertalet i Upplands Väsby kan vara stort, då Löwenströmska sjukhuset och övriga vårdcentraler i Upplands Väsby inte är anslutna till STRADA.

Totalt antal rapporterade olyckor

Under perioden 2001-2010 rapporterades totalt 645 olyckor med personskada, exklusive olyckorna längs E4. På E4 inträffade 107 olyckor under perioden.

Antalet olyckor varierar mellan 50 och 75 inrapporterade olyckor per år. År 2003 utmärker sig som olyckstopp. Ökningen utgörs nästan enbart av lindriga olyckor, vilket exempelvis kan bero på en längre vinter detta år.

Runt 50 % av olyckorna inträffade på det kommunala vägnätet, 25 % på det statliga och cirka 2 % på enskilda vägar. Övriga olyckor har ej kunnat klassas.

Olyckor längs E4

Av de 107 olyckorna längs E4 hade 25 olyckor allvarligt skadeutfall. Dessa inkluderas inte i nedanstående beskrivningar.

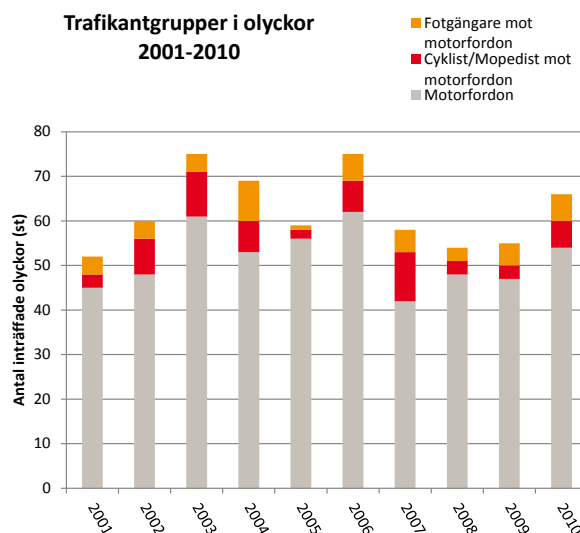
Olyckor med dödligt eller allvarligt skadeutfall

Sammanlagt rapporterades 132 olyckor med svårare skadeutfall, ungefär lika många på det kommunala vägnätet som på det statliga vägnätet. Den flesta inträffade på huvudnätet för biltrafik, där väg 859 Stockholmsvägen är särskilt olycksdrabbat.

Endast en olycka med allvarlig skada har rapporterats i cirkulationsplats.

Dödsolyckor

Under perioden inträffade sju dödsolyckor i Upplands Väsby, två av olyckorna på det kommunala vägnätet.



Figur: Antal rapporterade olyckor med olika trafikantgrupper

Fyra av olyckorna utgjordes av singelolyckor för biltrafikanter, två av frontalkrock med annat motorfordon och en dödsolycka inträffade vid omkörning av annat fordon.

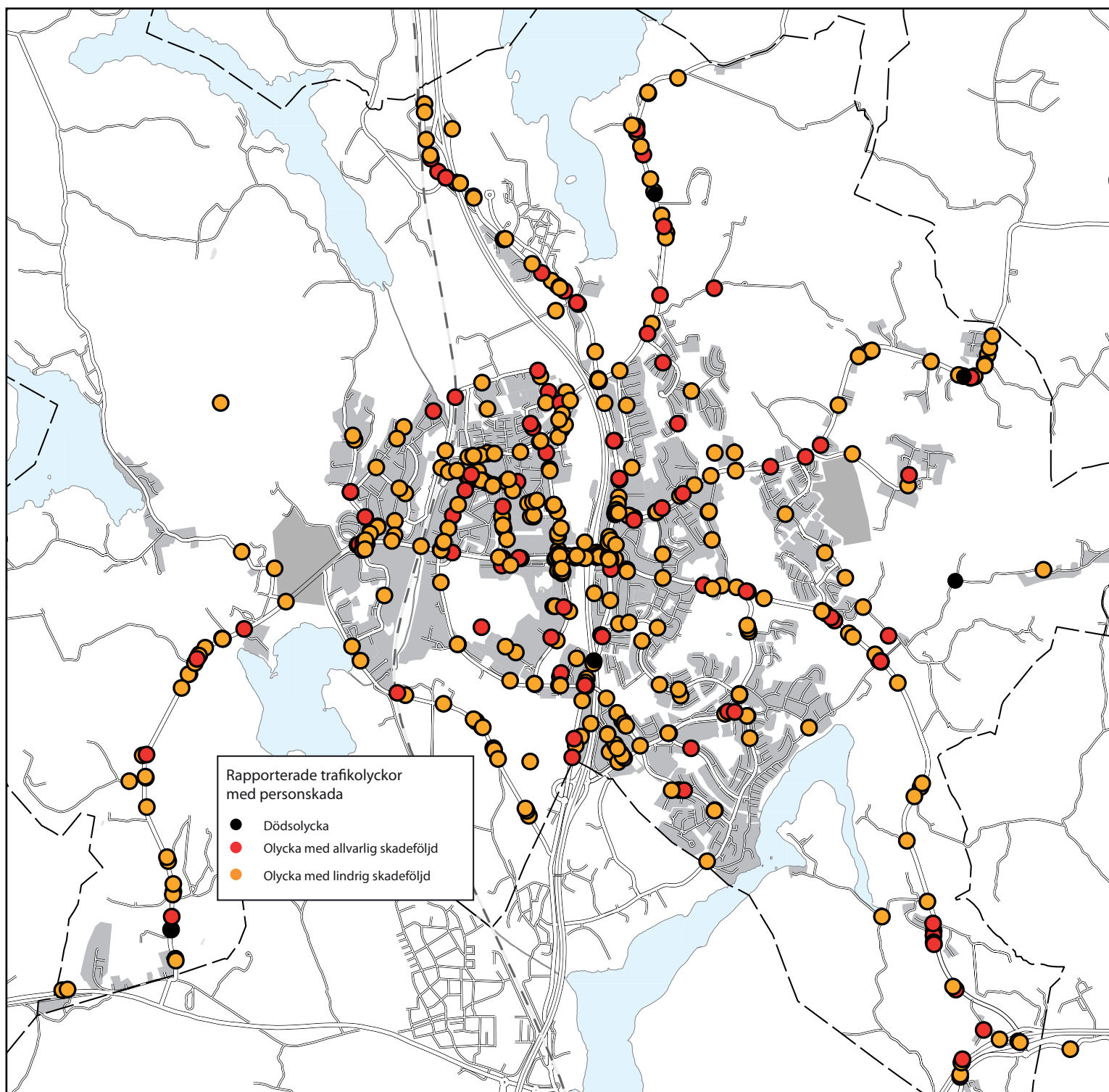
Allvarliga olyckor med gående, cyklister och mopedister

Gående, cyklister och mopedister var tillsammans inblandade i drygt en tredjedel av olyckorna med allvarligt eller dödligt skadeutfall. Ungefär lika många i de tre grupperna;

- cyklist/mopedist mot motorfordon,
- gående mot motorfordon respektive
- inom gruppen gående/cyklist/mopedist, inklusive singelolyckor.

Allvarliga olyckor med biltrafikanter

Biltrafikanter skadades i drygt två tredjedelar av olyckorna med allvarligt eller dödligt skadeutfall. Allvarliga skador inträffade främst i singelolyckor. Övriga olyckor fördelar sig ungefär lika mellan upphinnandeolyckor, mötesolyckor, avsvängningsolyckor och olyckor med korsande kurs.



Figur: Rapporterade trafikolyckor med personskada 2001-2010 enligt STRADA, exklusive olyckor längs E4

Singelolyckor och olyckor mellan oskyddade trafikanter

Under perioden var antalet singelolyckor ungefär lika stort för gående, cyklister och mopedister, d.v.s. ca 20 olyckor per trafikantgrupp. Mopedister var inblandade i ca 10 olyckor med fotgängare och lika många med cyklister. Nästan alla olyckor inträffade på det kommunala vägnätet.

Fotgängares singelolyckor utgjordes nästan uteslutande av halkolyckor på grund av snö och is. Samtliga olyckor var av lindrig typ, med undantag för två olyckor.

Av de ca 40 olyckorna med cyklister och mopedister gav 13 olyckor allvarliga skador, 11 av dem var singelolyckor. För cyklister var den vanligaste rapporterade orsaken till singelolyckorna för hög hastighet och grus på asfalt.

Motorcyklister

Motorcyklister var inblandade i ungefär lika många singelolyckor som i olyckor med andra trafikanter. Ca 60 % av singelolyckorna resulterade i allvarlig skada mot ca 30 % vid olycka med annan trafikant.

Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder

Fartkameror längs väg 268 Vallentunavägen

Väg 268 Vallentunavägen hade tidigare nära hälften så många allvarliga olyckor som E4, trots att vägsträckan är kortare och har avsevärt mindre trafikflöde. Förhållandet har förbättrats efter att fartkameror har tillkommit.

Cirkulationsplats på väg 850 Mälarvägen

För några år sedan byggdes korsningen väg 850 Mälarvägen- Lövstavägen om till cirkulationsplats. Den var tidigare mycket olycksdrabbad.

Cirkulationsplats på väg 872 Frestavägen

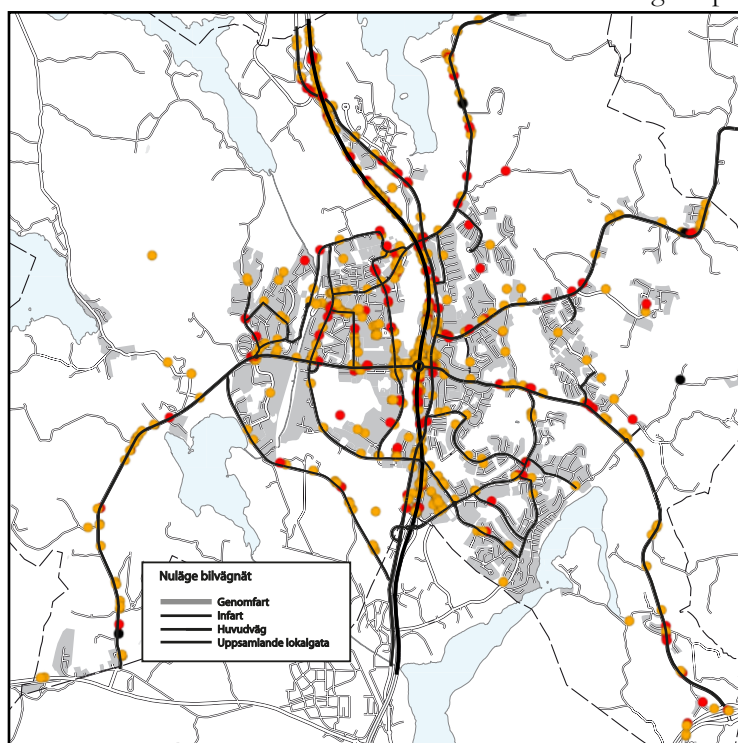
Under år 2011 har korsningen väg 872- Stora vägen byggts om till cirkulationsplats.

Norra delen av Optimusvägen

Under år 2011 har norra delen av Optimusvägen med korsningen Optimusvägen/Kvarnvägen- Centralvägen byggts om.

Barns skolvägar

Arbete pågår med förbättring av barns skolvägar. Inventering och enkäter är gjorda och dessa har gett underlag till utförda åtgärder och framtida åtgärdsplaner.



Figur: Rapporterade olyckor visade tillsammans med huvudvägnät och uppsamlingsgator för biltrafik

Analys

Av allvarliga olyckor drabbar två tredjedelar bilister och en tredjedel oskyddade trafikanter. Bilister skadas främst (drygt 60 %) inom det statliga vägnätet medan gående/cyklister/mopedister till övervägande del (90-95 %) skadas inom det kommunala vägnätet. Därför bör trafiksäkerhetsåtgärder för gående, cyklister och mopedister prioriteras på det kommunala vägnätet.

Vid jämförelse mellan huvudvägnätet och olycksstatistiken visar det sig att de flesta olyckorna inträffar på de huvudvägnätet och uppsamlingsgator, se vidstående figur. Trafiksäkerhetsåtgärder bör därför i första hand göras längs dessa vägar. Då biltrafiken här har krav på framkomlighet bör gående och cyklister separeras från biltrafiken.

En ytterligare orsak att prioritera åtgärder för gående och cyklister är att de drabbas av motor-drivna trafikanters snabba resor utan att själva ha nytta av hastigheten och att de heller inte utsätter andra trafikanter för stor fara. Lokalvägnätet bör utformas för låga bilhastigheter, så att skadeföljden blir måttlig om en olycka skulle inträffa. Här är separering mellan trafikantgrupperna mindre viktig.

Av 15 rapporterade allvarliga olyckor med gående var en singelolycka, en orsakades av mopedist och resten av större motorfordon. Den stora otrygghet som en del gående upplever i konflikt med cyklister kan således inte bekräftas i olycksstatistiken.

Olycksdrabbade sträckor

Ur STRADA-statistiken har några olycksdrabbade sträckor uppmärksamats:

- kring väg 859 Stockholmsvägens viadukt under E4 i norr har 8 personskadeolyckor rapporterats, varav 4 med svår skadeföljd
- längs väg 859 Stockholmsvägens mellan Hagängsvägen och Charlottenborgsvägen har 6 personskadeolyckor rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd
- vid allén till Torsåker längs väg 858 Almungevägen har 12 personskadeolyckor rapporterats, varav 4 med svår skadeföljd
- längs väg 872 Frestavägen söder om Alby gård 5 singelolyckor rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd
- längs väg 872 Frestavägen söder om Länsmansvägen har 3 singelolyckor rapporterats alla med svår skadeföljd
- längs Breddenvägen mellan Nordanvägen och Tidlösavägen har 2 singelolyckor rapporterats, varav 1 med svår skadeföljd
- längs Älvsundavägen mellan järnvägen och Stockholmsvägen har 16 personskadeolyckor rapporterats, de flesta lindriga men 13 viltolyckor
- längs Optimusvägen har 9 personskadeolyckor rapporterats, varav 2 med svår skadeföljd (norra delen ombyggd)

Olycksdrabbade korsningar

Ur statistiken har några olycksdrabbade korsningar uppmärksammas:

- vid 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen har 7 personskadeolyckor rapporterats, varav en med svår skadeföljd
- vid 859 Stockholmsvägen- väg 268 Vallentunavägen har 8 personskadeolyckor rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd
- vid 859 Stockholmsvägen- väg 872 Sandavägen har 16 personskadeolyckor rapporterats, varav en med svår skadeföljd
- vid 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen har 15 personskadeolyckor rapporterats, varav 2 med svår skadeföljd
- vid 872 Sandavägen- Breddenvägen har 2 personskadeolyckor rapporterats, båda med svår skadeföljd
- vid 850 Mälarvägen- Ekebovägen har 9 personskadeolyckor rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd
- vid 850 Mälarvägen- Dragonvägen/Stallgatan har 5 personskadeolyckor rapporterats, alla med lindrig skadeföljd
- vid 850 Mälarvägen- Smedbyvägen/Optimusvägen har 6 personskadeolyckor rapporterats, alla med lindrig skadeföljd
- vid Bryggerivägen/Kvarnvägen- Väsbyvägen har 9 personskadeolyckor rapporterats, varav 2 med svår skadeföljd
- vid Optimusvägen/Kvarnvägen- Centralvägen har 3 personskadeolyckor rapporterats, varav en med svår skadeföljd (ombyggd)
- vid Breddenvägen- Valhallavägen har 3 personskadeolyckor rapporterats, varav 2 var singelolyckor.

Åtgärder

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet innehåller åtgärder på olycksdrabbade platser som redovisats i detta kapitel men också flera åtgärder som tidigare beskrivits under kapitlen Gångtrafik, Cykeltrafik och Biltrafik.

Utrednings- och planeringsåtgärder

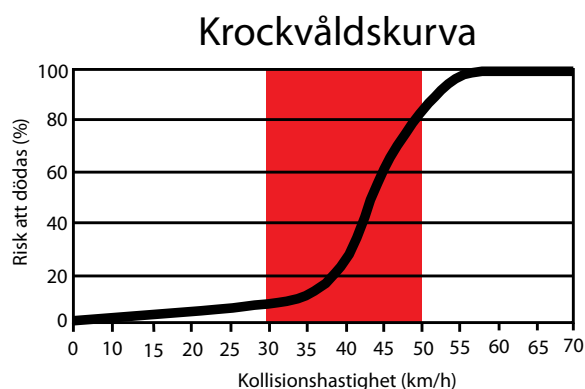
Uformning av gatorna anpassas så att det är tydligt för trafikanterna vilken kategori gatorna tillhör.

Att tillsammans med Trafikverket utreda lämpliga trafiksäkerhetsåtgärder längs drabbade sträckor och korsningar i det statliga vägnätet. Se ovan i detta kapitel samt vidare under Gångtrafik, Cykeltrafik och Biltrafik.

Vid planering bör skolor och förskolor inte vändas med entréer mot gator med tät trafik.

Av- och påstigningszoner för barn och föräldrar ska anläggas i närheten av skolor men inte så nära att de hindrar andra barn och föräldrar som anländer gående eller med cykel.

Lastzoner för gods i närhet till skolbyggnader måste anläggas utan backning över gångytor.



Figur: Risken för oskyddade trafikanter att dödas vid kollision med motorfordon

Attitydpåverkande åtgärder

En särskild informations- och utbildningsinsats för attitydpåverkan om trafiksäkerhetsproblemet genomförs för kommunens tjänstemän och kommuninvånare.

Informations- och utbildningsinsats om hjälmanvändning för cyklister.



Figur: Jämförelse mellan hastighet vid kollision och fallhöjd

Anläggningsåtgärder

Åtgärder i olycksdrabbade korsningar:

- vid Bryggerivägen/Kvarnvägen- Väsbyvägen
- vid Breddenvägen- Valhallavägen
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 858 Almungevägen. 7 personskadeolyckor har rapporterats, varav en med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 268 Vallentunavägen. 8 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- väg 872 Sandavägen. 16 personskadeolyckor har rapporterats, varav en med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 859 Stockholmsvägen- Smedbyvägen. 15 personskadeolyckor har rapporterats, varav 2 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 872 Sandavägen- Breddenvägen, 2 personskadeolyckor har rapporterats, båda med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälarvägen- Ekebovägen. 9 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälarvägen- Dragonvägen/Stallgatan. 5 personskadeolyckor har rapporterats, alla med lindrig skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen väg 850 Mälarvägen- Smedbyvägen/Optimusvägen. 6 personskadeolyckor har rapporterats, alla med lindrig skadeföljd.

Åtgärder längs olycksdrabbade sträckor:

- längs Breddenvägen mellan Nordanvägen och Tidlösavägen
- längs Älvsundavägen mellan järnvägen och Stockholmsvägen
- längs Optimusvägen södra delen
- Trafiksäkerhetsåtgärder kring väg 859 Stockholmsvägens viadukt under E4 i norr. 8 personskadeolyckor har rapporterats, varav 4 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 859 Stockholmsvägens mellan Hagängsvägen och Charlottenborgsvägen. 6 personskadeolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder vid allén till Torsåker längs väg 858 Almungevägen. 12 personskadeolyckor rapporterats, varav 4 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Sandavägen söder om Alby gård. 5 singelolyckor har rapporterats, varav 3 med svår skadeföljd.
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 872 Sandavägen söder om Länsmansvägen. 3 singelolyckor har rapporterats alla med svår skadeföljd.

Hastighetssäkrande åtgärder enligt hastighetsplanen se kapitlet Biltrafik.

Hastighetssäkring av plankorsningar över Sandavägen, Mälarvägen och Breddenvägen enligt kapitlen Gångtrafik och Cykeltrafik.

Utbyggnad av separata cykelbanor/-vägar i det övergripande nätet inom Väsby tätort. De regionala cykelstråken förbättras och görs helt separerade från biltrafiken. Förtätning av cykelnätet inom tätorten med nya länkar. Se kapitlet Cykeltrafik.

Belysning längs gång- och cykelvägar.

Förvaltningsåtgärder

Snabba driftåtgärder för belysning säkerställs.

Snöröjning och halkbekämpning av viktiga gång och cykelstråk ges samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik och högre än huvudgator för fordonstrafik.

Snabba driftåtgärder för god beläggning på det övergripande nätet för cykeltrafik säkerhetsställs.

Grus- och lövupptagning anpassas efter väderlek och cyklisternas behov.

Bevaka framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper vid anläggningsarbeten i eller i närheten av vägnätet.

Andelen cyklister med hjälm över E4 och över järnvägen följs upp genom räkningar.



Figur: Illustration av risken för oskyddade trafikanter att passera körbanor med fordonshastigheter hastighetsbegränsning 50 km/tim

Trafikens del i staden

Mål

Målet är att det offentliga rummet ska utvecklas och befolkas. Gaturummen bör anpassas till den omgivande bebyggelsen. Träd och andra växter bör ges utrymme.

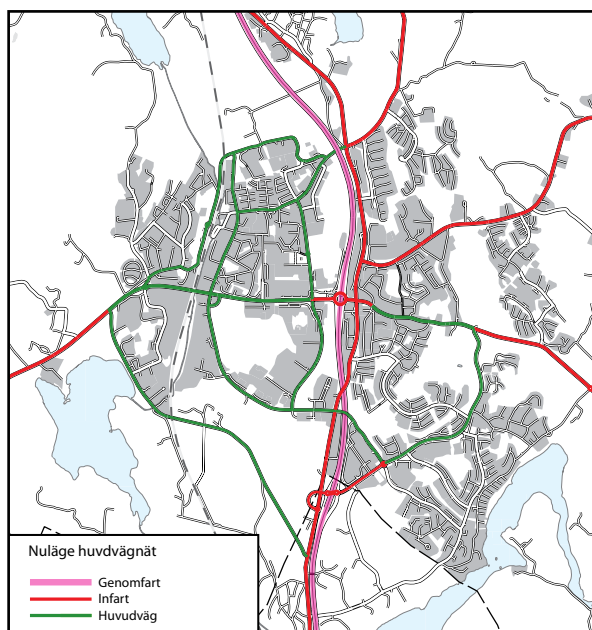
Trafikplaneringen ska underordna sig stadens villkor. Gaturummen ska ge god orienterbarhet och prioritera trygghet och trivsel för de svaga trafikantgrupperna.

Indikatormått

Längs 80 % av gatorna inom de tätbebyggda kommundelarna ska år 2030 trafikytornas skala harmonisera med den omgivande bebyggelsen.

Längs 80 % av gatorna finns år 2030 något inslag av växtlighet. Grönyterna används såsom lokala dagvattenmagasin.

Den upplevda tryggheten i olika stadsdelar ska mätas med enkäter och/eller återkommande trygghetsvandringar ungefär var tredje år. En märkbar förbättring ska ha noterats fram till år 2017.



Figur: Huvudvägnätet

Nuläge

Beroenden mellan trafik och bebyggelse

Upplands Väsby tätortsdel är en av de mest tätbefolkade orterna i Sverige. E4 och järnvägen skär genom tätorten. Stora områden med mindre tät bebyggelse ligger öster om E4 och väster om järnvägen, deras kontakt med den centrala delen behöver stärkas.

Två tredjedelar av befolkningen arbetspendlar till andra kommuner. Detta ställer stora krav på transportsystemet i kommunen.

Stadskaraktär

Kommunen planerar för att tätheten ska öka i de centrala delarna där så är möjligt utan att andra stadskvaliteter försämras. En tydlig och tät stadskärna ska skapas med en blandning av bostäder, arbetsplatser och serviceutbud. Detta ställer ytterligare krav på transportsystemet.

Gaturummets karaktär

Upplands Väsby har många områden med tidstypisk bebyggelse från olika tidsåldrar. Både bebyggelsen och gatornas karaktär varierar kraftigt.

I närheten av centrum finns ett par olika exempel. Centralvägen harmoniserar väl med sin omgivning, medan den närliggande Dragonvägen har en enklare karaktär. Husarvägens är utformad som en trafikled och har litet samspel med sin omgivning.

Trygghet och trivsel

Många av kommunens gång- och cykelvägar upplevs som otrygga. Tryggare gång- och cykelvägar kan innebära att fler människor kommer att röra sig längs gatorna, vilket i sin tur ger ytterligare ökad trygghet.

Inom kommunen finns flera tunnlar och broar under och över vägar och järnväg. Flera av dessa kan upplevas otrygga, ett exempel är tunneln under E4 mitt för Vilundaparken.

Konsekvenser av biltrafik

Trafiken utgör både ett positivt och negativt element i stadsbyggnad. Till exempel innebär en hög hastighet och många bilar på E4 att Upplands Väsbyns invånare enkelt kan ta sig till och från Väsby med bil. Samtidigt bildar motorvägen en barriär och splittrar kommunen. För E4 gäller avvägningen, att det regionala och nationella behovet av transport är större än det lokala intresset av en sammanhållen kommun.

På motsvarande sätt delar huvudvägnätet i Upplands Väsby upp kommunen i flera delar. Även längs huvudvägnätet bör stor hänsyn tas till biltrafikens framkomlighet, annars finns risk att

biltrafiken silar genom lokalgatorna, vilket kan leda till försämrad trygghet och trafiksäkerhet inom kommundelarna.

Stora biltrafikflöden behöver breda körytor. Breda gaturum och planskilda korsningar stämmer inte alltid med stadens skala utan ger ofta ett disharmoniskt intryck.

Mindre trafikflöden kan upplevas som positiva eftersom de befolkade det offentliga rummet och ökar tryggheten. Detta innefattar både tågpassagerare till och från Upplands Väsby station men även mindre omfattande biltrafik i låga hastigheter.

Konsekvenser av blandtrafik

Trafiksäkerheten är viktig för gående och cyklister. I korsningspunkter och längs sträckor med stora fordonsflöden, snabb trafik och/eller en hög andel tung trafik är det ofta motiverat att separera gång-, cykel- och mopedtrafiken från biltrafiken. I tätorter kan det på grund av utrymmesbrist vara svårt att åstadkomma separata trafiknät för alla trafikslag. Det är heller inte nödvändigt eller önskvärt att i alla lägen separera. På bostadsgator och andra gator med små fordonsflöden är ofta blandtrafik att föredra.

För att inte riskera trafiksäkerheten längs gator och i korsningspunkter med blandtrafik är det emellertid viktigt att vidta åtgärder som främjar ett bra samspel mellan de olika trafikslagen. En grundläggande planeringsprincip är att bilister ska hålla låga hastigheter och att de oskyddade trafikanterna synliggörs. Gaturummet ska tydligt visa att gående och cyklister finns bland bilarna, så att bilister förväntar sig att möta oskyddade trafikanter och därmed lättare uppmärksammar dem. Detta bör också leda till att bilisterna håller lägre hastighet, vilket främja trafiksäkerheten.

En stor nackdel är att blandtrafik ofta uppfattas som otryggt av äldre och barn.

	Korsningar (gå/cy-bil)	Sträcka (gå-bil)	Sträcka (cykel-bil)
Huvudgator	I korsningspunkter är det viktigt att synliggöra gående och cyklister samt att se till att den verkliga hastigheten inte överstiger 30 km/tim hos minst 90 % av bilisterna. Cyklister kan integreras med bilister i korsningar.	Gående vill helst inte blandas ihop med varken bilister eller cyklister. Ambitionen bör alltid vara att anordna trottoarer för gående längs med huvudgatorna.	I halvcentrala områden (40-gator) bör man måla cykelfält längs med sträckan kompletterat med fysiska hastighetsdämpande åtgärder med inbördes avstånd på ca 250 m. Detta för att garantera att den verkliga hastigheten inte överstiger 50 km/tim hos minst ca 90 % av bilisterna. Om det inte finns utrymme för målade cykelfält bör hastighetsgränsen sänkas till 30 km/tim och fysiska hastighetsdämpande åtgärder införas var 100:e meter.
Lokalgator		I bostadsområden kan blandtrafik bil/cykel/gående tillåtas, dock enbart om man kan garantera låg hastighet, max 20 km/tim. I bostadsområden rekommenderas att skyltningen med gångfart kombineras med fysiska åtgärder som garanterar låg hastighet	

Förhållanden i gaturummet som stärker stadens karaktär

Genom en aktiv bebyggelse- och trafikplanering avvägs behoven mellan staden och trafiken.

Gaturummets användning – liv och rörelse samt trygghet

Trygghet är en viktig förutsättning för attraktiva bostadsområden och för att stärka en levande stadskärna. Tilltalande, trygga stadsmiljöer med attraktiva mötesplatser för människor i olika åldrar och med olika intresseinriktningar skapar stadsliv. Den upplevda tryggheten är viktig för att stimulera till fysisk aktivitet. Otrygghet minskar lusten att vistas ute men även att använda kollektivtrafik.

Vi lever idag med så stora ytor att liv och rörelse inte kan upprätthållas längs alla gator. Huvudstråk för gång- och cykelstråk bör därför på de flesta sträckor samordnas längs samma stråk.

Förhållanden som stärker liv och rörelse samt trygghet i gaturummet är t.ex:

- Väl använda gång- och cykelstråk
- Kollektivtrafik med goda hållplatslägen, gärna bytespunkter
- Biltrafiken är differentierad så att genomfart och tung trafik är bortsållad, d.v.s. genomfartstrafiken är liten med låg andel tung trafik och anpassade hastighet
- Flera olika transportslag i gaturummet



Götgatan i Stockholm har folkliv men få utsmyckningar

- Gaturummet kantas av affärer, och verksamheter med långa öppettider gärna blandade med bostäder
- Längs gatan finns plats för angöring och kortare parkering
- Gaturummet används tidvis för torghandel, loppis eller dylikt
- Aktiviteter i närheten av gatan t.ex. bouleplaner och skateboardparker.

Gaturummets gestaltning

Trafiken längs gatan bör inte vara av större omfattning, d.v.s. inte kräva bredare körytor, än att gatan samspelar med omgivande bebyggelse. Gatuträd är viktiga för att mildra effekten av stora hårdgjorda ytor och för att ge ett bättre närklimat.

Förhållanden som stärker samspelet mellan gatan och bebyggelsen är t.ex:

- Gaturummets bredd är anpassad i skala till omgivande bebyggelse
- Gaturummets gestaltning ska signalera gatans funktion och lämplig hastighet
Utformning med olika beläggningar, pollare och räcken är viktigare än skyltning
- Gatan har belysningen för säkerhet, trygghet och trevnad men utan att störa
- Gatan har trädplantering eller andra gröna inslag, vilket även kan tillgodoses genom förgräsmark
- Utsmyckning med konst m.m. stärker karaktären och orienterbarhet.
- På enskilda platser kan torg skapas.



Längs Centralvägen rör sig många trafikantgrupper

Övrigt

Gång- och cykeltrafikens passager av biltrafiken anläggs företrädesvis i plan. Detta förutsätter att det inte finns tung genomfartstrafik.

Vid tung genomfartstrafik ska planskilda passager utformas för trygghet och anpassas till omgivningens nivåer och utformning. Broar kan förses med väderskydd men ska vara överblickbara. Tunnlar görs breda och ges flacka anslutningar. Tryggheten stärks med genomsiktighet och god belysning.

Referensobjekt

Några av de trevligare gatorna i Upplands Väsby ligger i de centrala delarna. Centralvägen och Väsbyvägen rymmer de flesta trafikslag utom spårvagn.

Gator med stor handel och service men med liten biltrafik upplevs ofta trevliga, t.ex. Sturegatan i Sundbyberg och Götgatan i Stockholm.

Gator med genomfartstrafik kan ändå ha kvar en del goda kvaliteter. Exempel med stora trafikflöden är Sveavägen i Stockholm och Storgatan i Solna. Mindre flöden trafikerar Bällstavägen i Stockholm.

Gator tidigare trafikerade av spårvagn har breda sektioner där både grönt och parkering kan få plats. Råsundavägen i Solna fungerar som en uppsamlande lokalgata. Katarina Bangata i Stockholm har plats för en park i mitten. Lugnets Allé i Hammarby sjöstad har idag spårvagn.



Huvudgata, Storgatan i Solna



Lokalgata och affärsgata, Sturegatan i Sundbyberg



Huvudgata och affärsgata, Sveavägen i Stockholm



Huvudgata, Bällstavägen i Stockholm



Huvudgata med spårväg, Hammarby Allé i Stockholm,

Åtgärder

Utrednings- och planeringsåtgärder

Stadens centrala delar förtätas med bostäder och verksamheter, som transportförsörjs på ett säkert och miljöanpassat sätt. Möjlighet till butiker och service längs gator underlättas. Stationsområdet utvecklas till ett resecentrum. Ett nytt stadstorg som central mötesplats skapas.

Ett centralt öst-västligt stadsstråk utvecklas, som överbryggar såväl E4:an och järnvägen samt Stockholmsvägen.

Stads- och gaturummen gestaltas omsorgsfullt. I första hand inom de centrala delarna men även gestaltningen längs E4 och järnvägen, infarter och större leder ses över. I samband med nybebyggelse och åtgärder i gaturummen bör utformningen ses över så att trygga och trivsamma gaturum skapas i framtiden. Gaturum som upplevs vida och ödsliga vilka behöver stramas upp och definieras är t.ex:

- Ekebovägen
- Älvsundavägen vid Prästgårdsmarken
- Mälarvägen vid Fyrklövern
- Husarvägen längs Vilundaparken samt
- Stockholmsvägen i nästan hela sin sträckning.

Anläggningsåtgärder

Skapa trygga passager över/under E4 och järnvägen för gående och cyklister. Långa tunnlar bör utformas med god överblick och en generös bredd om ca 10 meter.

Omsorgsfull gestaltning av det offentliga rummet.

Förvaltningsåtgärder

Skötselplaner för gator med grönstråk och deras närområden tas fram.

Regelbunden skötsel och översyn av offentliga rum inkl. klottersanering.

Översyn av belysning i offentliga rum, t.ex. kring gång- och cykeltunnlar och byggnader.

Fortsatta trygghetsvandringar med uppföljning ungefär var tredje år.



Ekebovägen



Älvsundavägen vid Prästgårdsmarken



Husarvägen



Stockholmsvägen

Trafikens påverkan på miljö och hälsa

Mål och inriktning

Människors hälsa, påverkad genom luftutsläpp och buller, ska förbättras.

Landskapets värden, stadslandskap och andra landskap, med särskilda kvaliteter för natur- och kulturmiljöintressen likaväl som vardagslandskap av betydelse för hälsa och friluftsliv, ska stärkas.

Yt- och grundvatten, i synnerhet dricksvatten, ska skyddas mot förorenande olyckor och diffusa utsläpp från trafik. Dagvattenpolicyn för Oxundaån ska följas.

Även mark och naturresurser är skyddsvärda.

Transportleder ska utgöra en så liten barriär som möjligt för djur och växtliv.



Indikatormått

Antal boende som besväras av vägtrafikbuller ska minska med 10 % efter fem år från det första enkättilfallet.

Kvävedioxid- och partikelhalter i luften i ska inte överskrida de nationella miljökvalitetsmålen.

Vägdagvatten från 50 % längd-meter vägar, inom skyddsområdet för reservvattentäkten med en trafikbelastning större än 10 000 fordon/ årsvardagsmedeldygn, ska senast år 2015 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt och 100 % till år 2020.

Vägdagvatten från alla gator och vägar med en trafikbelastning större än 20 000 fordon/ årsvar-dagsmedeldygn ska senast år 2020 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Dagvatten från parkeringsytor inom skyddsområdet för reservvattentäkten med mer än 50 bilplatser ska senast år 2015 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt och parkeringsytor med mer än 20 bilplatser senast år 2020

Dagvatten från parkeringsytor med mer än 100 bilplatser ska senast år 2020 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Salthalten i grundvattentäkten ska inte överstiga 50 mg/l efter år 2025. Mängden använt vägsalt inom skyddsområdet ska registreras av väghållarna och en samlad statistik för de senaste 10 åren ska redovisas efter varje vintersäsong.

Väghållarna inom kommunen ska senast år 2015 redovisa vägsränor lämpliga för slåtterkötsel för ökad biologisk mångfald.

Nulägesanalys

Vägrafikbuller

Under år 2001 kartlades buller från vägrafiken. Beräkningarna visade att 570 småhus och 160 flerbostadshus var utsatta för ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A). Detta innebär att upp emot 30 % av kommunens innevånare var utsatta för nivåer över 55 dB(A) utanför fasad.

Trafikverket, kommunen och enskilda fastighetsägare har vidtagit fönsteråtgärder på ett antal bostadshus, vilket har inneburit förbättrad ljudmiljö inomhus. Kommunen har även prövat beläggning med ljuddämpad asfalt. Buller från trafik är fortfarande en stor hälsofråga som måste uppmärksammas i både befintlig och tillkommande bebyggelse.

Luft

Trafiken ger klimatpåverkande utsläpp. På lokal nivå är utsläppen av kvävedioxid och partiklar det största miljö- och hälsoproblemet. Miljökvalitetsnorm för partiklar överskridas i omedelbar närhet av E4.

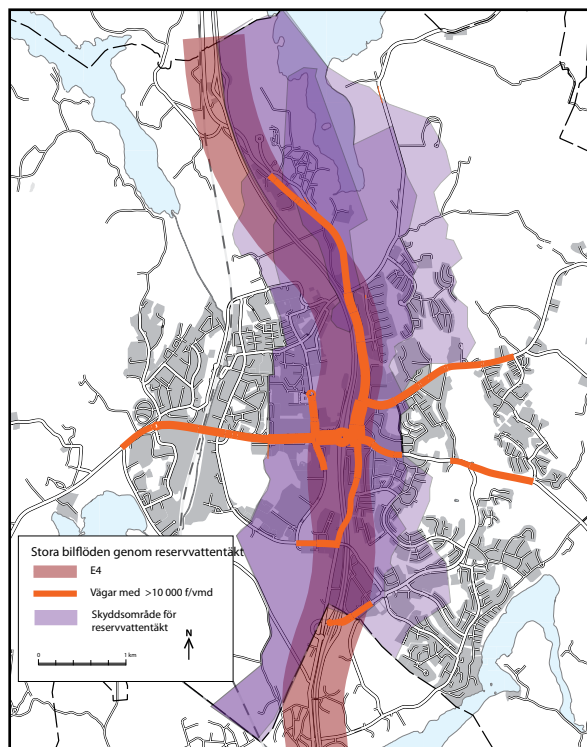
De av länsstyrelsen idag beslutade åtgärderna bedöms inte vara tillräckliga för att nå miljö-kvalitetsnormerna. Ytterligare åtgärder kommer att krävas, men det är ännu oklart vilka.

Risken för låg luftkvalitet i trånga gaturum måste också uppmärksammas vid förtätning. Även om en norm inte överskrids kan luftkvaliteten vara så försämrad att det finns risk för hälsopåverkan, framför allt hos barn.

Dagvatten, ytvatten och grundvatten

Transporterna bidrar med sina utsläpp till övergödning och förorening av vatten. Hårdgjorda trafikytor bidrar till förändrad vattenbalans.

Dagvatten från vägnät och parkeringsytor innehåller föroreningar. Kommunen har beslutat att följa de principer som finns i dagvattenpolicyn för Oxunda vattensamverkan. Vid nyplanering av trafikytor vidtas åtgärder för att begränsa dagvattnets miljöpåverkan. Åtgärder behöver även vidtas i befintlig miljö. Större vägar inom skyddsområdet



Figur: Biltrafikflöden större än 10 000 f/vmd genom skyddsområde för dagvattentäkt

har tätade vägdiken, men vattnet i grundvattentäkten är fortfarande påverkat av vägsalt. Farliga transporter utgör också en risk för grundvattentäkten.

Landskap

Vägar påverkar stads- och landskapsbilden och bildar barriärer för människor och vilda djur. Broar och vägtrummor kan utgöra vandringshinder för vattenlevande organismer.

Jämställdhet, folkhälsa och FN's barnkonvention

Målen om ett jämställt transportsystem, en god folkhälsa och barnkonventionen gynnas av en trygg och trivsamt trafikmiljö där man gärna går och cyklar. God kollektivtrafikförsörjning stärker också jämställdheten i transportsystemet eftersom flera grupper har begränsad tillgång till bil, t.ex. barn, ungdomar och äldre.

Målen om trygghet och trivsel samt prioritering av gång och cykel samt kollektivtrafik ökar barnens frihet att röra sig utan att behöva följas av vuxna. Därmed ökar deras möjligheter till aktiviteter och sociala kontakter.

Åtgärder

Utrednings- och planeringsåtgärder

En bullerplan över kommunen ska upprättas. Med ledning av den prioriteras åtgärder på kort och lång sikt. Tysta områden markeras och värnas.

En dagvattenplan tas fram. Där anges bl.a. hur dagvatten från större parkeringsanläggningar och trafikerade vägar ska tas om hand.

En utredning görs om vilka särskilda åtgärder som behövs inom skyddsområdet för reservvattentäkt.

Kommunen ska ange tydliga önskemål till SLL Trafikförvaltningen och deras entreprenörer vad avser vagnspark och utsläpp av emissioner. I extrema fall kan lokala trafikföreskrifter inrättas.

Kommunen ska i samarbete med SLL Trafikförvaltningen studera möjligheten att omfördela linjesträckningarna för att minska antalet bussar på Centralvägen.

Utreda befintliga vandringshinder och barriäreffekter för djur och växter.

Kommunen tar fram en plan för vägslänter lämpliga för slåtterkötsel samtidigt som kommuner efterfrågar motsvarande planer från övriga vägghållare.

Attitydpåverkande åtgärder

Ge information om hälsokonsekvenser av höga partikelhalter.

Arbeta för ökad kunskap om påverkan på partikelmängden av olika väghållningsåtgärder.

En informationskampanj om trafikens miljöpåverkan genomförs. Den bör ge information om miljöpåverkan, färdmedelsval, val av fordonstyp och däck, körsätt mm.

Anläggningsåtgärder

Rening av dagvatten från parkeringsanläggningar större än 20 bilplatser inom skyddsområdet för reservvattentäkt och större än 100 bilplatser i övriga kommunen.

Rening av dagvatten från gator med trafikflöden större än 10 000 fordon/ vardagsdygn inom skyddsområdet för reservvattentäkt och större än 20 000 fordon/ vardagsdygn i övriga kommunen.

Förvaltningsåtgärder

Miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter.

Vid nybyggnation och ombyggnad av väg ska tysta områden och barriäreffekter för människor och djur beaktas. Andel boende som besvärar av vägtrafikbuller följs upp med enkäter. Bullerkartläggningens aktualitet kontrolleras efter åtgärder eller större förändringar i trafikflöden.

Kvävedioxid- och partikelhalter i luften på utsatta platser följs upp.

Kommunen bevakar vilka ytterligare åtgärder som kommer att krävas för att i länet nå miljökvalitetsnormerna för luft.

Salthalten i grundvattentäkten följs upp genom egenkontroll och miljötillsyn. Mängden använt vägsalt inom skyddsområdet ska redovisas.

Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag följs upp via Oxunda vattensamverkans miljöövervakning.

Kommunens fordon ska successivt bytas ut till miljöfordon. I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för en ökad användning av miljöfordon och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, t.ex. genom att laddstation för el och/eller tankställe för fordonsgas tillkommer inom kommunen.

I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att miljöfarliga och tunga transporter genom tätorten begränsas.

Kommunens arbete med skötsel av vägområden miljöanpassas.

Hållbara transporter

Mål och inriktning

Klimatpåverkan ska minska. De sammanlagda koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i kommunen. Även negativa konsekvenser som trängsel, buller och olyckor minskar om mängden fordonstrafik minskar.

I första hand ska resbehovet begränsas. I andra hand ska behovet styras över till miljöanpassade transportmedel. Vid nyplanering är målet att högst hälften av resorna ska göras med personbil, helst färre.

Resbehovet kan minska om det finns grundläggande service i de olika kommundelarna. Fler korta resor ska företas med cykel och fler resor ska göras med kollektivtrafik. Samordning mellan de olika trafikslagen ska gynnas. Se vidare under cykel-, kollektiv- och biltrafik.

Då kommunen har en stor in- och utpendling är det viktigt att pendlingsmöjligheter till och från grannkommunerna utvecklas. Detta gäller både i öst-västlig riktning och längs E4-stråket, Stockholm-Uppsala.

Indikatormått

Andelen kollektivresor ska öka till 20 % och andelen gång, cykel, moped ska öka till 30 % år 2020 enligt SLLs resandestatistik.

Andelen nya bostäder med bra kollektivtrafikläge ska vara minst 80 %. Med god kollektivtrafik avses minst 15-minuterstrafik under högtrafik och mindre än 400 meter till hållplats.

Hälften av kommundelarna ska år 2020 ha ett grundutbud av lokal handel, service och kultur.

Nulägesanalys

Forskning har visat att man inte kan bygga bort trängselproblem eller minska miljö- och klimatpåverkan, genom att bygga mer vägar. Därför krävs mer efterfrågepåverkande åtgärder.

Kommunen har en policy som ger möjlighet för anställda att vissa dagar arbeta från hemmet.

Kommunen har hjälpmedel för möten på distans, t.ex. program i datorer och rum för videokonferens.

Nya verksamhetsområden lokaliseras där det finns god kollektivtrafik.

Åtgärder

Nedanstående åtgärder kan med fördel innefattas i en eventuell, framtida mobilitetsuppgift även om flera av åtgärderna normalt ingår i kommunens ordinarie verksamheter.

Efter som efterfrågepåverkan sker via många av kommunen och externa aktörers aktiviteter är det viktigt att man arbetar efter en tydlig policy, samt att man arbetar kontinuerligt med frågan. Därför bör man utreda hur man utformar denna mobilitetsuppgift.

Med mobilitetsuppgift menas arbete för att minska reseefterfrågan samt att påverka beteenden och attityder i stället för att bygga om och bygga nytt.

Utrednings- och planeringsåtgärder - för minskat resande

Behovet av resor begränsas genom att ett grundutbud av service erbjuds i varje kommundel. I målet att bevara och utveckla ett centrum i kommunen eftersträvas ändå att viss lokal service och kulturutbud ska finnas inom de olika kommundelarna.

Möjligheter att bygga in mindre arbetsplatser i bostadsområden tillvaratas.

Utrednings- och planeringsåtgärder - för effektivt och hållbart resande

Kommunen ska samarbeta med SLL Trafikförvaltningen och arbetsgivare för att finna effektiva transportlösningar. Detta kan innefatta SL-kort kopplat till infartsparkering för bil eller cykel, stimulans till samåkning, bilpooler, nya kollektiva färdmedel mm.

Vid nyplanering är målet att högst hälften av resorna ska göras med personbil, helst färre. I nedanstående checklista anges krav som om de genomförs ger goda förhållanden för kollektivtrafikresande. Nya bostadsområden ska i huvudsak lokaliseras inom områden med god kollektivtrafik. Utbyggnaden planeras så att kollektivtrafik finns i funktion då nya området tas i bruk.

Varje bostadsområde med fler än 100 bostäder ska ha god förbindelse till gång- och cykelnätet.

Skolor och förskolor lokaliseras så att skolvägarna uppfattas såsom enklare för gående och cyklister samt med kollektivtrafik jämfört med biltransporter.

Kommunen utreder att förse allmänna parkeringar för både cyklar och bilar med möjlighet till elladdning.

Kommunen ställer krav på att en del av parkeringsplatserna både för cyklar och bilar på kvartersmark har möjlighet till elladdning.

Kommunen ska verka för förbättrad kollektivtrafik till både verksamheter och bostäder, se under Kollektivtrafik.

Kommunen ska verka för förbättrade förhållanden för gående och cyklister, se under Gångtrafik och Cykeltrafik.

Översyn av kommunens transporter, t.ex. effektivisering med hjälp av en kommunal samlastningscentral eller översyn av hemtjänstens transporter.

Checklista för hållbara transporter vid nyplanering

Kollektivtrafikens standard

Hållplatser ska ligga vid mötesplatser, handel och service.

Minst 80 % av bostäderna ska ligga inom 400 meter från hållplatserna.

Turtätheten ska vara minst en gång var tionde minut under högtrafik.

Viktiga målpunkter såsom pendeltågsstation och kommuncentrum ska kunna nås utan byten.

Kollektivtrafik ska vara i drift tidigt under inflyttningen.

Kollektivtrafik relativt biltrafik

Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil ska vara högst 1 till 1 till vanliga resmål.

Kollektivtrafikens framkomlighet i gatunätet prioriteras relativt biltrafiken.

Kompletterande gång- och cykelnät

Gena och trygga gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens hållplatser. Vädskyddade och trygga cykelparkeringar vid kollektivtrafikens hållplatser.

Bra utformade gång- och cykelvägar med god anslutning till stråk utanför stadsdelen.

Cykelparkeringar vid handel och service.

Parkeringsplatser för cyklar skall vara minst en per boende och 0,25 per lägenhet för besökande inom kvartersmark och lätt tillgängliga. Möjlighet till elladdning ska finnas.

Bilparkering

Antalet parkeringsplatser för bilar beräknas lågt men tillräckligt.

Inom varje kvarter ska parkeringsplats för bilpool-bil finnas.

Möjlighet till laddning av elbilar ska finnas.

Stadsdelsfunktioner

Stadsdelen ska ha ett utbud av handel, service och kultur, som minskar transportbehovet.

Attitydpåverkande åtgärder

- för effektivt och hållbart resande

Möjligheten att inrätta ett kontor för mobility management utreds. Kontoret kan arrangera flera av nedan angivna attitydpåverkande åtgärder.

Kampanj för ett ökat cyklande i kommunen tas fram. Dessa företas i första hand på skolor och alternativt även på arbetsplatser.

Arrangera gå/cykla till jobbet tävlingar bland kommunens arbetsgivare och inom kommunens organisation.

Hjälpa kommunens arbetsgivare att effektivisera sina transporter. Kommunen ska i samverkan med arbetsgivare och SLL Trafikförvaltningen söka verka för förändrade resvanor hos företagens anställda.

Främja bildande av bilpooler m.m.

Hjälp för samåkning tillhandahålls via kommunens hemsida.

Kommunen arbetar för att varje skola varje år arrangerar en bilfri skoldag.

Anläggningsåtgärder

- för effektivt och hållbart resande

Kommunen ska genomföra förbättringar för kollektivtrafik, se under Kollektivtrafik.

Kommunen ska genomföra förbättringar för gående och cyklister, se under Gångtrafik och Cykeltrafik.

Infartsparkering och samåkningsplatser ordnas vid större hållplatser resp. knutpunkter i vägnätet.

Förvaltningsåtgärder

- för minskat resande

Färre allmänna besöksparkeringar

Höjda allmänna parkeringsavgifter

Förvaltningsåtgärder

- för effektivt och hållbart resande

Kommunala pooler för tjänstebilar och tjänstecyklar. Kommunen söker samarbete med en aktör, så att delar av fordonsparken kan samnyttjas med allmänheten.

I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för en ökad användning av miljöfordon och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, t.ex. genom att laddstation för el och/eller tankställe för fordonsgas tillkommer inom kommunen.

Kommunen ska prioritera förvaltningsåtgärder för gående, cyklister och kollektivtrafik, se under Gångtrafik, Cykeltrafik och Kollektivtrafik.



