



Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

Dokumentinformation

Titel: Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

Projektnummer: 22131

Rapportnummer: 2022:134

Författare: Michael de Lange, Kristen Koehler, Sara Malm

Kvalitetsgranskning: Sara Malm

Beställare: Väsbyhem

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

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	20220825	Granskningsversion	Beställare
1.0	20220922	Slutversion	Beställare
1.1	20221005	Justerad slutversion	Beställare

Innehållsförteckning

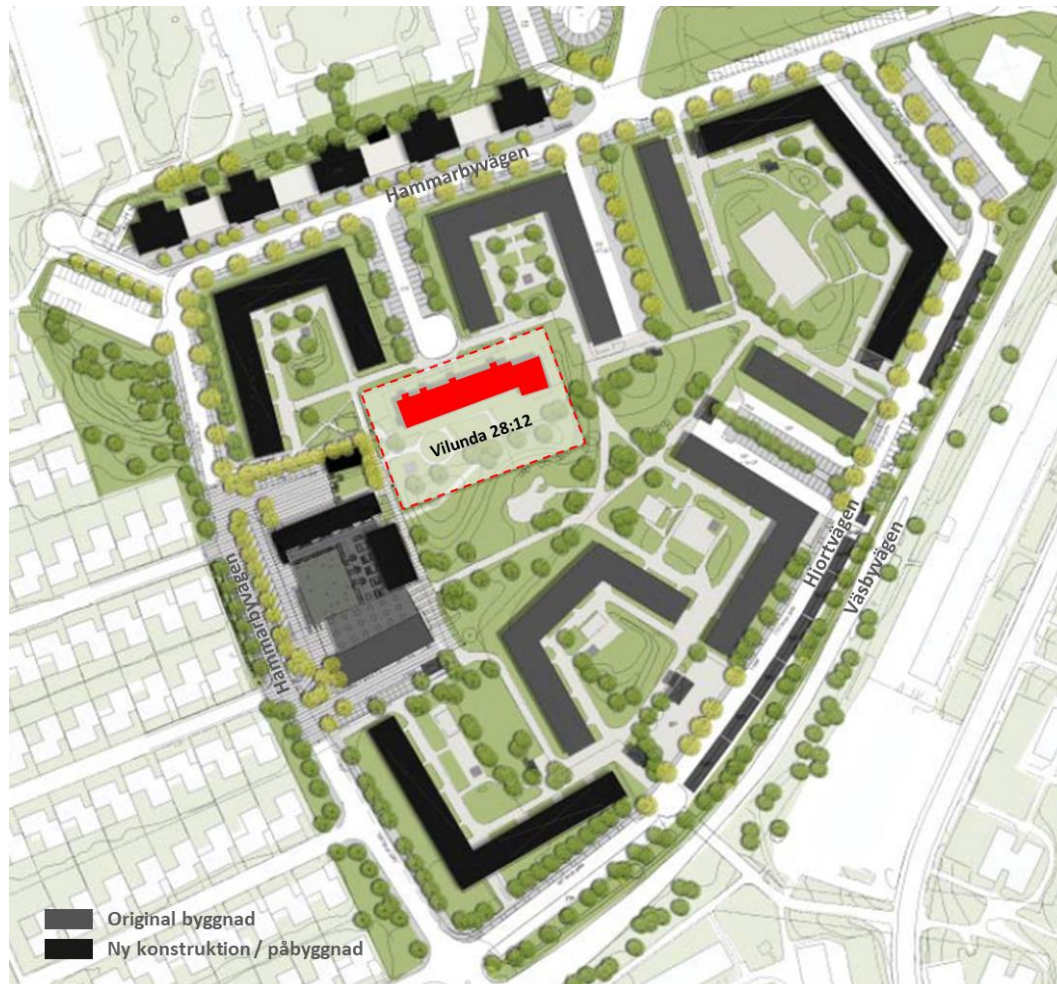
1. Inledning	3
1.1. Bakgrund	3
1.2. Syfte.....	4
1.3. Avgränsningar	5
2. Nuläge.....	6
2.1. Målpunkter.....	6
2.2. Parkering och angöring.....	7
2.3. Resvanor	8
2.4. Närhet till kollektivtrafik	9
2.5. Gång- och cykeltrafik	10
3. Planerad bebyggelse.....	12
3.1. Vilunda 28:12	12
3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter.....	12
4. Trafikutredning	13
4.1. Trafiksituationen idag.....	13
4.2. Trafikalstring	14
4.3. Påverkan omkringliggande vägnät	16
4.4. Gatuutformning	17
4.5. Trafiksäkerhet.....	19
4.6. Räddningstjänsten.....	22
5. Parkeringsutredning	24
5.1. Parkeringssituationen idag.....	24
5.2. Kommunens parkeringstal	25
5.3. Tillämpning parkeringstal.....	27
5.4. Förslag till framtida parkeringssituation.....	30
6. Slutsatser	35

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Väsbyhem har i uppdrag från Upplands Väsby kommun att upplåta en förskola på fastigheten Vilunda 28:12 inom Sigma. Den kommunalägda förskolan Hopprepet som idag finns på fastigheten ska byggas om för att skapa plats för en ny byggnad som innefattar en förskola i bottenvåningen samt bostäder ovanpå.

Antal tillkommande bostäder uppskattas uppgå till 30 lägenheter i varierande storlekar med en uppskattad BOA på ca 1800 kvm. Förskolan som placeras i bottenvåningen kommer att ha en BTA på ca 1010 kvm.



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

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

1.2. Syfte

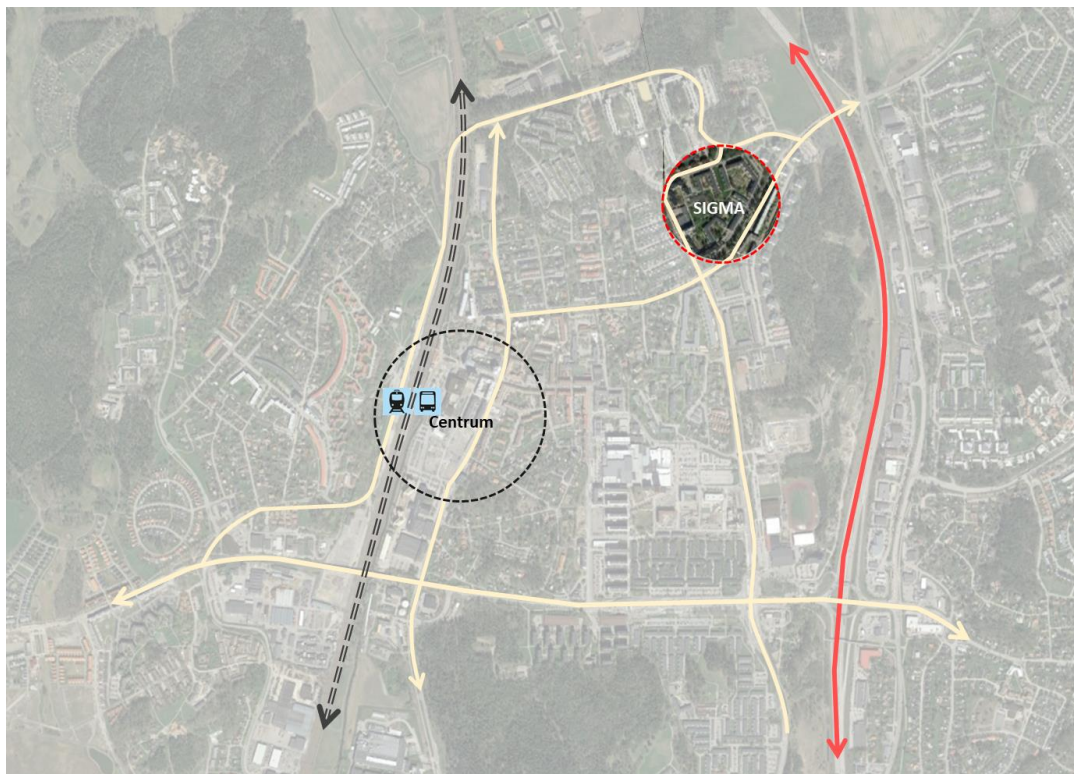
Trivector Traffic har fått i uppdrag från Väsbyhem att ta fram en trafik- och parkeringsutredning för kv. Vilunda 28:12. Denna utredning syftar till att:

- ▷ pröva områdets speciella förutsättningar och motivera eventuella avvikelser från kommunala riktvärden

- ▷ bedöma vad skälig utsträckning av parkering är i det specifika området och utifrån det föreslå omfattning av parkering
- ▷ bedöma om förslaget kan antas medföra olägenheter för omgivningen.

1.3. Avgränsningar

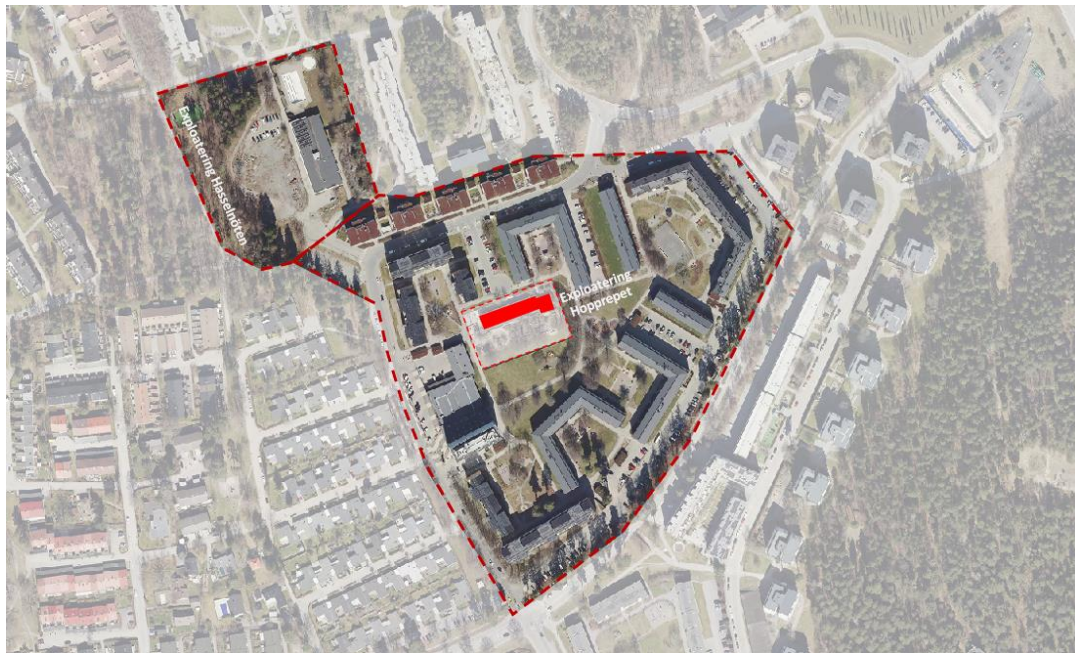
Denna trafik- och parkeringsutredning omfattar fastigheten Vilunda 28:12, belägen inom Sigmaområdet (se Figur 1-2). Vissa trafikfrågor i utredningen omfattar även Hasselnöten. Då Väsbyhem äger stora delar av fastighetsbeståndet runt Vilunda 28:12 kommer en del av de föreslagna lösningarna att omfatta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



Figur 1-2 Situationskarta över Upplands Väsby centrumområdet samt Sigma-området

2. Nuläge

I början av 60-talet byggdes Sigmaområdet med nio bostadshus och total 450 lägenheter. De senaste åren har området förtätats och vidareutvecklats med påbyggnad på tre av de nio befintliga husen samt fem nyproducerade punkthus (Hasselbladen). Sigmakvarteret består idag av 1185 lägenheter som tillhör Väsbyhems bostadsbestånd.



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

2.1. Målpunkter

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

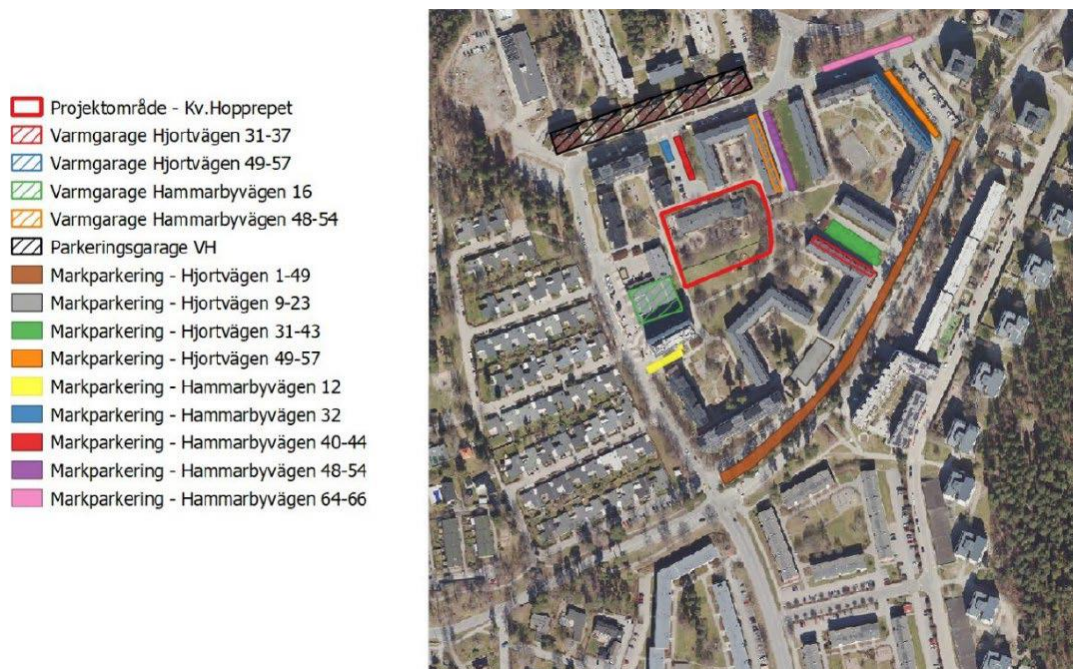
I anslutning till exploateringsområdet finns följande funktioner:

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

- ▷ Kollektivtrafikhållplatser
- ▷ Parkeringsytor

2.2. Parkering och angöring

Väsbyhem har ett stort antal parkeringsanläggningar i direkt anslutning till Vilunda 28:12, se Figur 2-2. Direkt norr om fastigheten finns idag 35 parkeringsplatser. 27 av dessa parkeringsplatser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems bestånd medan resterande 8 platser ligger på allmän platsmark. De platser som tillhör Väsbyhem hyrs ut till boende inom området.



Figur 2-2 Väsbyhems parkeringsanläggningar i anslutning till exploateringsområdet.

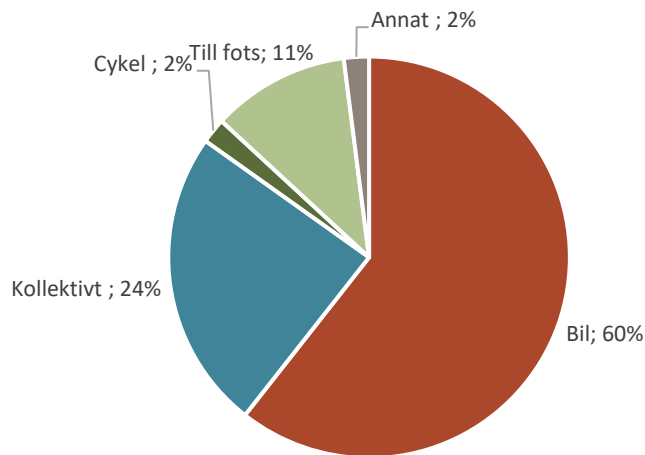
Parkering för besökare finns längs med Hammarbyvägen, Hasselgatan och Hjortvägen på allmän platsmark. Dessa platser är tidsreglerade till 4 timmar med parkeringsskiva. Boendeparkering finns på kvartersmark, antingen i form av markparkering eller parkering i underjordiskt garage.

Boende inom området har också möjlighet för korttidsangöring inne på gårdarna. Innergårdarna på ömse sidor om Vilunda 28:12 nås från vändplanen framför förskolan och via en angöringsgata från Hammarbyvägen, väster om Vilunda 28:12.

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

2.3. Resvanor

Under 2019 har en resvaneundersökning genomförts i Stockholmsregionen som omfattar Upplands Väsby kommun. Färdmedelsfördelningen för Upplands Väsby visar att merparten av resorna sker med bil (60 %). Näst vanligaste färdmedlet utgörs av kollektivtrafiken (24 %), se Figur 2-3.¹



Figur 2-3 Färdmedelsfördelning, genomsnittlig för veckan, för boende i Upplands Väsby kommun. Källa: Region Stockholm.

Valet av färdmedel beror till stor del på vilket ärende som ska utträttas. För arbetsresor är andelen kollektivtrafikresor högre, medan bilen dominerar som transportmedel för fritidsresor, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt för hela veckan för resor till arbete och på fritiden för boende i Upplands Väsby Källa: Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen

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

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

Bilnehav

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

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

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

- ▷ 47% av hushållen i Sigma- och Hasselområdet har inget fordon registrerat på adressen.
- ▷ Hushåll som hyr en bilplats äger i genomsnitt två fordon.
- ▷ Det finns ett högt antal avställda fordon (cirka 40 %) inom området.

2.4. Närhet till kollektivtrafik

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

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

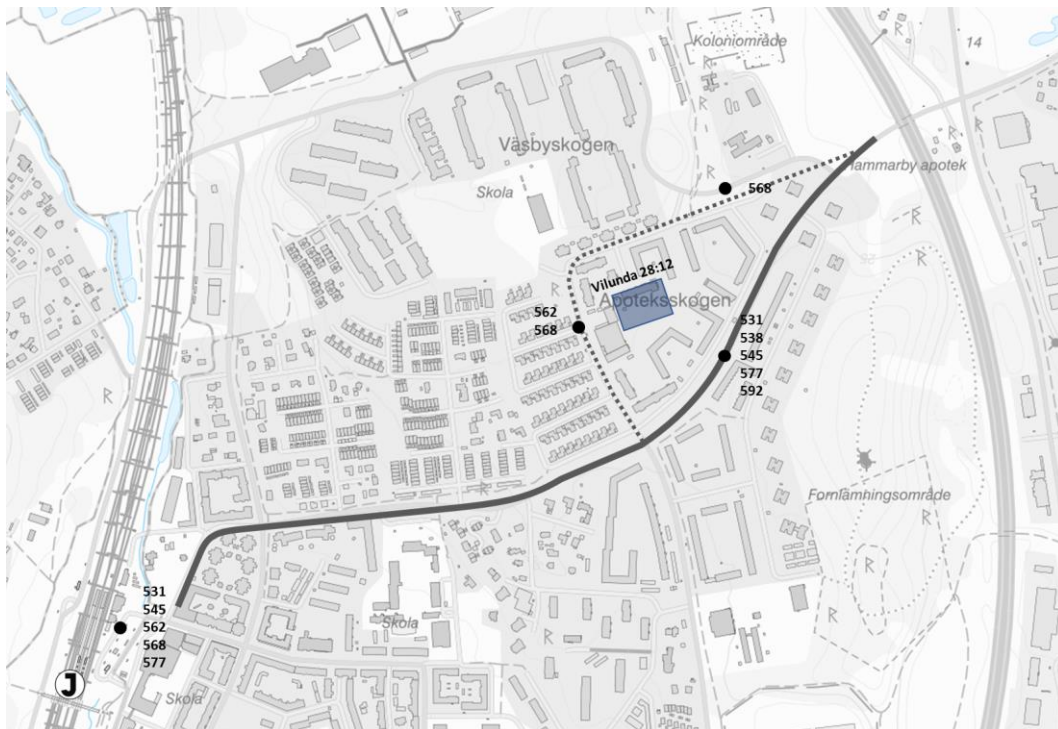
² Statistik över bilnehav, Statistiska Centralbyrån, 2019

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

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

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

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



Figur 2-4 Kollektivtrafik i anslutning till Vilunda 28:12.

2.5. Gång- och cykeltrafik

Kommunens cykelvägnät går genom Sigma samt längs Hammarbyvägen och Väsbyvägen, se Figur 2-5. Via kommunens huvudcykelnät kan cyklisterna ta sig genom Sigmaområdet. Kommunen redovisar inte något prioriterat gångnät, men gångbanor finns längs alla större gator. Det finns goda förutsättningar att nå bland annat service och barns målpunkter inom avstånd som är lämpliga för gång eller cykel. Samtliga gång- och cykelstråk inom kommunen är utformade som kombinerade gång- och cykelbanor.

⁶ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.



Figur 2-5 Cykelvägnät genom och i anslutning till Vilunda 28:12. Källa: Upplands Väsby kommun

3. Planerad bebyggelse

3.1. Vilunda 28:12

Exploateringen på Vilunda 28:12 omfattar 1010 kvm BTA förskola samt 2200 kvm BTA bostäder⁷. Lägenheterna utgörs av 18 st. 2 rok, 6 st. 3 rok och 6 st. 4 rok.

De nya bostäderna och förskolan medför ett behov av boende- och besöksparkering, personalparkering, korttidsparkering för hämtning och lämning på förskolan samt angöringsytor för att hantera sopor och ta emot leveranser.

3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter

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

Enligt planbeskrivningen⁸ ska all privat parkering, inklusive besöksparkering för denna exploatering lösas inom kvartersmark, genom utnyttjande av ett befintligt garage under sydöstra kvarteret / Hammarbyvägen 7.

⁷ 1800 KVM BOA

⁸ Detaljplan för Hasselnöten – Planbeskrivning, Upplands Väsby kommun 2020, diariern KS/2019:37

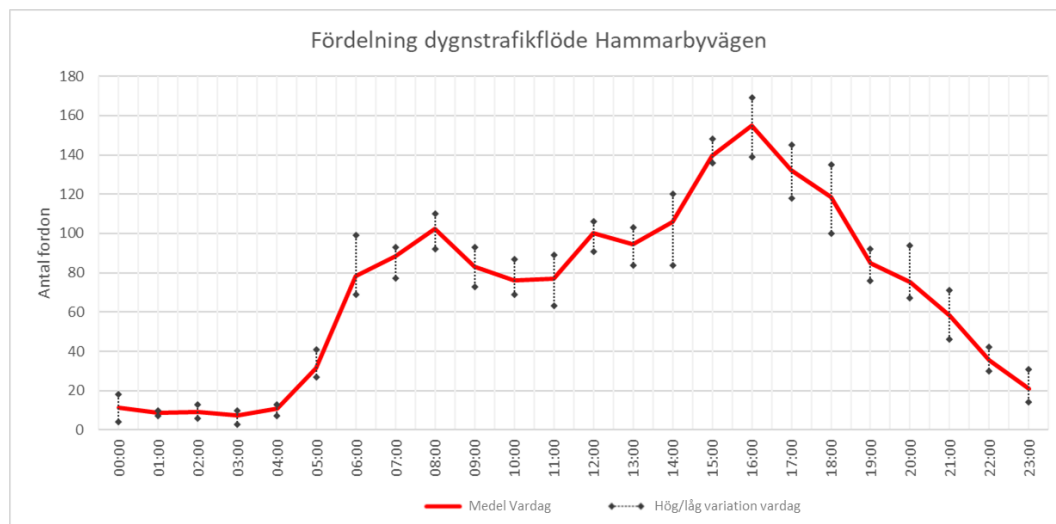
4. Trafikutredning

4.1. Trafiksituationen idag

Beskrivningen av dagens trafiksituation har baserats på kommunens trafikmätningar från 2015⁹. Sedan 2015 har inga fler exploateringar i närområdet tillkommit och därför anses trafikmätningarna från 2015 fortfarande vara aktuella.

Hammarbyvägen har idag ett årsdygnsflöde på cirka 1 700 fordon per dygn. Trafikmätningarna visar att morgonens trafiktopp (kl. 08:00) motsvarar cirka 110 fordonsrörelser till och från området. Trafiktoppen under eftermiddagen (mellan kl. 15:00 och kl. 17:00) ligger på drygt 290 fordon som rör sig till och från området under dessa två timmar. Den timme under dagen som har mest trafik har cirka 170 fordonsrörelser. Enligt uppgift från kommunen är vändplanen framför skolan mest belastad under de tider då hämtning och lämning till förskolan sker.

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



Figur 4-1 fördelning dygnstrafikflöde Hammarbyvägen vardagar (maj 2015)

⁹ Trafikflödet idag kan ligga något högre. Sista inflytningsdag för punkthus längs Hammarbyvägen var i augusti 2015 vilken innebär att genomförda trafikmätningar kan underskatta det verkliga trafikflödet något.

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

4.2. Trafikalstring

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

Vilunda 28:12

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

- ▷ Total BTA bostäder 2 200 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal lägenheter 30 lägenheter

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

- ▷ Total BTA förskola 1 010 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal förskoleplatser 100 platser
- ▷ Antal avdelningar 5 avdelningar¹⁰
- ▷ Antal barn/avdelning 24 barn¹¹

Tabell 4-1 Utklipp från Trafikalstringsverktyget som beskriver alstrad trafik från Vilunda 28:12.

Kvarter Hopprep	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Ännat	Total
Förskola	1 010	134	59	22	119	3	337
Bostäder	2 200	37	44	8	61	5	155
Total	3 210	171	103	30	180	8	492

Bilresor ex nyttotrafik	171 bilresor
Antal bilar ÅDT	126 bilar
ÅVDT	141 bilar

Trafikalstringsverktyget uppskattar att Vilunda 28:12 kommer att alstra cirka 490 resor per dygn varav drygt 170 är bilresor. Majoriteten av dessa bilresor kommer att ske till och från kvarterets förskola. Resor till och från förskolan motsvarar cirka 75 % av det totala antalet

¹⁰ Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

¹¹ Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

resor. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till 30 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till 140 fordonsrörelser.

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

Hasselnöten

Ingångsvärden som har använts för bostäder i Hasselnöten:

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

Ingångsvärden som har använts för förskolan i Hasselnöten:

- ▷ Total BTA förskola 1 275 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal förskoleplatser¹² 120 platser
- ▷ Antal avdelningar⁷ 6 avdelningar¹³
- ▷ Antal barn/avdelning 20 barn¹⁴

Tabell 4-2 Urklipp från Trafikalstringsverktyget som beskriver alstrad trafik från Hasselnöten.

Kvarter Hasselnöten	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Total
Förskola	1 275	201	89	32	178	5	506
Bostäder	20 000	245	293	55	406	35	1033
Utomhusbad / Aktivitetshus	1 650	-	-	-	-	-	-
Total	22 925	446	382	87	584	40	1539

Bilresor ex nyttotrafik 446 bilresor
 Antal bilar ÅDT 328 bilar
 ÅVDT 365 bilar

Trafikalstringsverktyget uppskattar att Hasselnöten kommer att alstra cirka 1 540 resor per dygn varav drygt 450 är bilresor. Merparten av bilresorna alstras av bostäderna. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till 30 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till 365 fordonsrörelser.

¹² Källa

¹³ Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

¹⁴ Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

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

Utomhusbad och aktivitetshus

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

Slutsats trafikallstring

Andelen bilresor som trafikallstringsverktyget uppskattar för Vilunda 28:12 (33 %) och Hasselnöten (30 %) ligger lägre jämfört med den genomsnittliga färdmedelsandelen på 60 % bilresor som gäller för kommunen (se kapitel 2). Det är en naturlig konsekvens av det goda kollektivtrafikläget samt närheten till service och samhällsfunktioner som både Hasselnöten och Vilunda 28:12 har.

Förskolorna planeras för ett mycket lokalt upptagningsområde där de flesta kommer att ha goda förutsättningar att resa till och från skolan till fots eller med cykel. De cirka 335 bilresor till och från förskolorna som trafikallstringsverktyget anger bedöms ligga i överkant och resor till fots eller med cykel bedöms därmed underskattas något.

Slutsatsen som dras från trafikallstringsverktygets trafikallstringssiffror är att andelen bilresor överskattas något för resor till och från förskolorna. Bilresor till och från förskolorna bedöms ligga runt 100 bilresor för Vilunda 28:12 respektive Hasselnöten. Detta innebär att Vilunda 28:12 och Hasselnöten antas alstra cirka 140 respektive 350 bilresor per dygn.

4.3. Påverkan omkringliggande vägnät

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

Utifrån genomförda trafikallstringsberäkningar uppskattas att drygt 390 bilresor tillkommer, varav cirka 40 är resor till och från bostäderna i Vilunda 28:12 samt 350 till och från Hasselnöten. Med utgångspunkt från trafikmätningarna antas att cirka 12 % av dessa resor kommer att göras under förmiddagens maxtimme och 17 % under eftermiddagens trafiktopp.

Detta motsvarar cirka 45 tillkommande fordon under morgontrafiken och cirka 65 fordon under eftermiddagstrafiken. Detta motsvarar cirka 1,1 tillkommande fordon per minut.

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

4.4. Gatuutformning

Vilunda 28:12 angörs från en lokalgata. Sektionen längs lokalgatan varierar i bredd från 32 meter närmast exploateringen till 42 meter i anslutning till Hammarbyvägen. Körbanan mellan gatans tväreställda parkeringsrader är i dagsläget 5,8 meter bred och vändplanen framför skolan har idag en diameter på cirka 18 meter. Längs denna lokalgata finns 35 parkeringsplatser varav 16 är placerade längs gatans östra sida och 19 längs gatans västra sida. 27 av dessa platser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd. Övriga 8 parkeringsplatser ligger på allmän plats och tillhör kommunen.

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

- ▷ Boendeparkering (inom 400 meter från bostadsentré).
- ▷ Parkering för förskolans personal (inga krav kring placering).
- ▷ Korttidsparkering för att hämta och lämna barn till förskolan.
- ▷ Utrymme för angöring, avfallshantering och leveranser till bostäder och förskola (lastplats). Inga backande fordonrörelser ska förekomma¹⁵.
- ▷ Lastplatsen/uppställningsplatsen för sophämtning ska ligga maximalt 10 meter från kvarterets miljörum.
- ▷ Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga (inom 25 meter från bostadsentré respektive entré till förskola)
- ▷ Infartsväg vid angöring på befintliga bostadsgårdar
- ▷ Yta för uppställning av räddningsfordon.

Enligt kommunens trafikplan ska avstånd till boendeparkering likställas med avstånd till busshållplats, vilken enligt trafikplanen är maximalt 400 meter från bostaden¹⁶. Avstånd mellan bostäder och boendeparkering över 400 meter anses som undermålig standard utifrån

¹⁵ Enligt kommunstyrelsens beslut

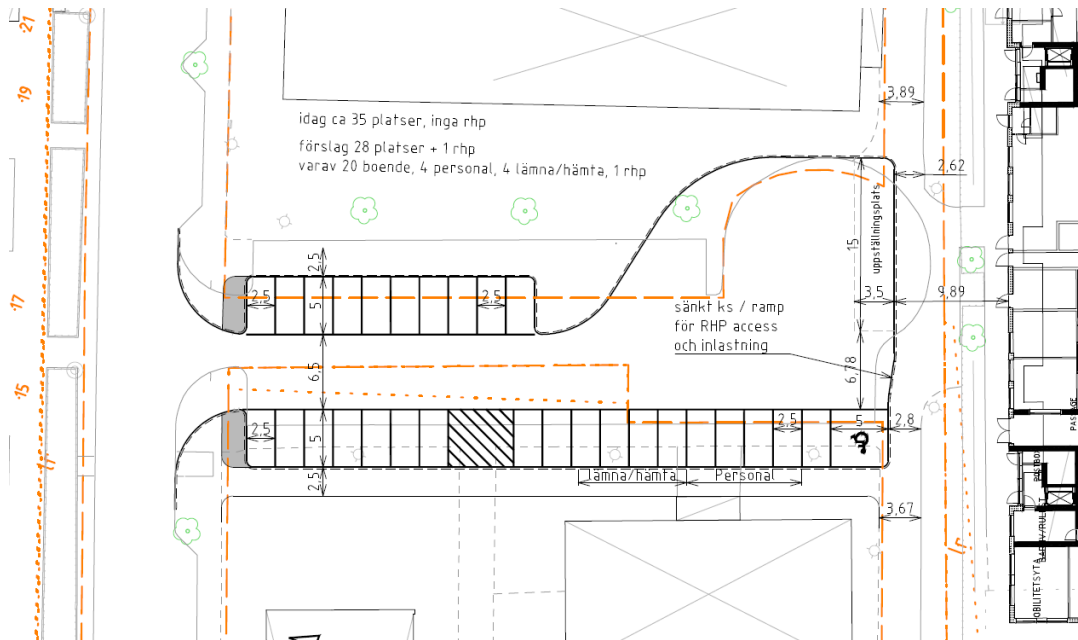
¹⁶ Trafikplan Upplands Väsby april 2013

kommunens trafikplan. Trafikplanen specificerar inga tillgänglighetsmått för parkering som tillhör verksamheter. Platser för hämtning och lämning av förskolebarn ska i första hand ske på kvartersmark och vara skild från barnens och elevernas friytor. Hämta-/lämnazon och parkering behöver inte placeras i direkt anslutning till förskola/skola. Ett visst rimligt gångavstånd mellan angöring och förskola/skola kan vara gynnsamt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv¹⁷.

Ett förslag för en ny utformning av denna lokalgata har tagits fram i en tidigare utredning, se Figur 4-2 nedan. I samband med exploateringen kommer de delar av lokalgatan som blir parkering omvandlas till kvartersmark och övriga delar, såsom körbanan och vändplatsen, blir allmän platsmark. Trafiklösningen som redan finns framtagen föreslår en vändplan som har en diameter på drygt 22 meter för att möjliggöra angöring och vändning av ett lastfordon (typfordon Los och LBn). Utöver en lastplats föreslås en rad vinkelräta parkeringsplatser för att tillgodose parkering för boende samt verksamma och besökare till förskolan. Hämta-/lämnplatser samt parkering för anställda till förskolan lokaliseras enligt förslaget i anslutning till vändplanen närmast skolan.

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

¹⁷ Riktlinjer för förskola och grundskola avseende lokaler och utemiljö, Upplands Väsby kommun, 2017-10-23



Figur 4-2 Utformning av lokalgatan idag (orangea linjer) samt förslag på ny utformning (svarta linjer) (Källa: Parkerings PM – Vilunda 28:12 arbetsmaterial, Väsbyhem, 2022-05-10).

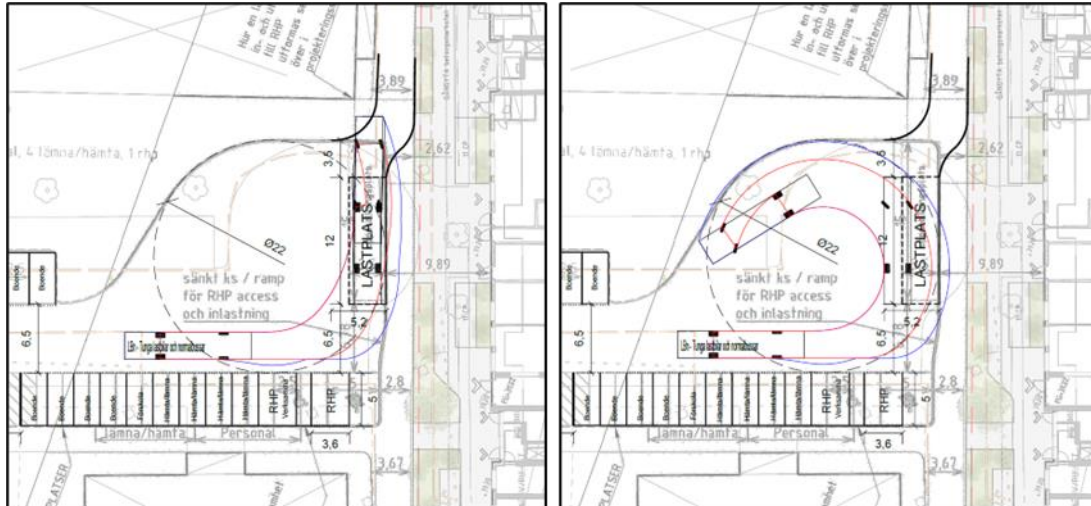
4.5. Trafiksäkerhet

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

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

En annan trafiksäkerhetsrisk är backande motorfordon. Detta kommer att förekomma längs hela gatan vid in- och utkörning till parkeringsplatser, samt sannolikt vid användning av lastplatsen. Det är viktigt att minimera behovet av att backa, särskilt tyngre fordon, och att skapa en trafikmiljö som minskar risken för kollisioner då backning behöver genomföras. Behov av backning av tunga fordon vid uppställning på lastzonen kan minimeras om

lastplatsen görs cirka 1,5 meter bredare, se Figur 4-3. Som konsekvens av detta kommer avståndet mellan lastplatsen och miljörummet bli 12 meter¹⁸.



Figur 4-3 Förslag på lösning med kort backning (vänster) och utan backning (höger).

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

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

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

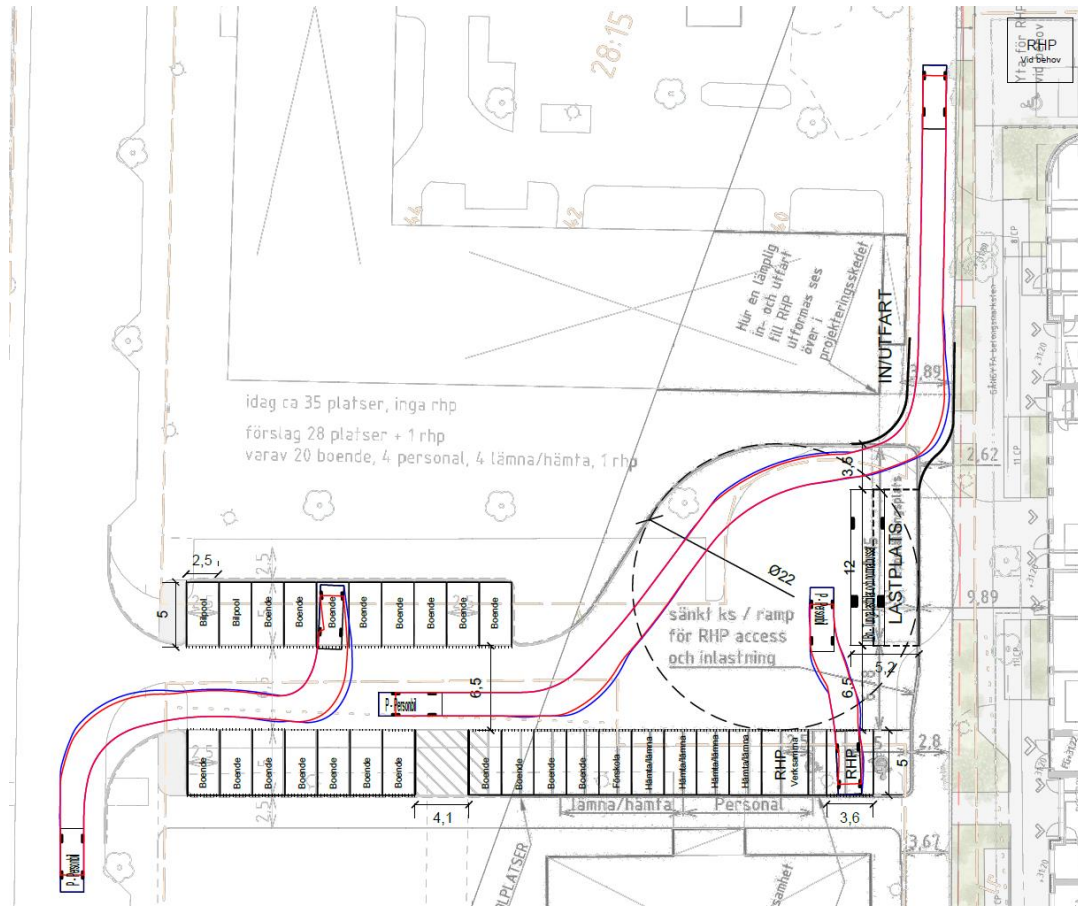
Det är också viktigt att det finns en framkomlig och attraktiv gångväg mellan hämta-/lämnplatserna och förskolans entré, för att minska risken för att man sneddar över lastplatsen.

¹⁸ Avfall Sverige har som riktlinje att dragvägar mellan avfallsutrymme och uppställningsplatser ska vara så korta som möjligt och inte överstiga 10 meter. Detta är dock en riktlinje och inget lagkrav.

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

De befintliga bostäderna öster om lokalgatan angörs via gården, och infart till dessa behöver ske via lokalgatan, såsom situationen är idag (se även Figur 4-4). Den planerade ytan för handikapparkering för Vilunda 28:12 ska angöras via samma infart. Placeringen av denna handikapparkering anses som rimlig eftersom det i dagsläget redan förekommer situationer där enstaka fordon befinner sig inne på gården.

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



Figur 4-4 Slutligt förslag på utformning av lokalgatan med RHP belägna öster om kvarteret Vilunda. Bilden visar också körspar för parkering av en personbil på lokalgatan, samt körspar för inkörning av en personbil för angöring på gård.

4.6. Räddningstjänsten

För räddningstjänstens framkomlighet finns det riktlinjer¹⁹ som områdets utformning ska uppfylla:

- ▷ Avståndet från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon till en byggnads angreppsvägar bör inte vara längre än 50 m. Om utrymningen i en byggnad förutsätter hjälp från räddningstjänsten finns ytterligare krav på framkomlighet.

¹⁹ PM Framkomlighet för räddningstjänsten, Södertörns brandförsvärsförbund 2018-09-17.

Hämtat från <https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-for-raddningstjanstens-fordon.pdf>, 2021-09-29.

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

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

5. Parkeringsutredning

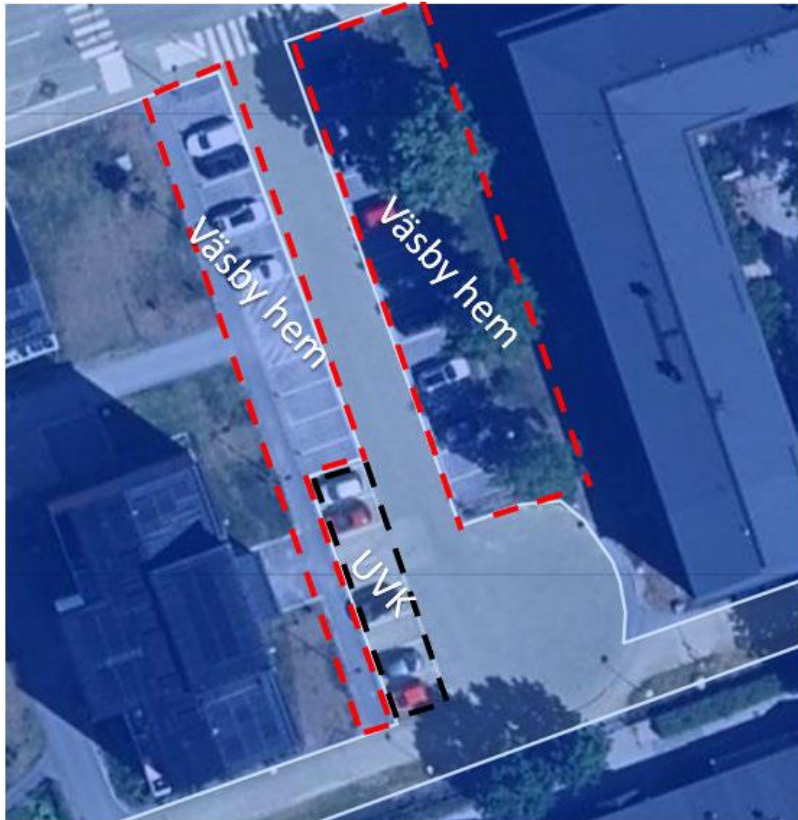
5.1. Parkeringssituationen idag

Parkeringssituation Sigmaområdet

Parkeringen i området idag utgörs främst av markparkering, och sedan uppförandet av kvarter Hasselbladen år 2016, även av ett underjordiskt garage. Besöksparkering hänvisas till markparkering längs Hammarbyvägen, Hasselgatan och Hjortvägen. Enligt uppgifter från Väsbyhem finns det totalt cirka 906 parkeringsplatser inom området som tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd, varav drygt 490 platser är lokaliserade inom Sigma-planområdet.

Parkeringssituation Vilunda 28:12

På lokalgatan framför Vilunda 28:12 finns i dagsläget 35 parkeringsplatser varav 8 platser är på allmän platsmark (Upplands Väsby kommun) och 27 platser på kvartersmark (Väsbyhem), se Figur 5-1.



Figur 5-1 Karta över parkeringssituation där parkering markerad i rött (27 platser) är på kvartersmark och parkering markerad i svart (8 platser) är på allmän mark.

5.2. Kommunens parkeringstal

När Sigmaområdet utvecklades fanns cirka 0,8 parkeringsplatser per lägenhet. Enligt planbeskrivningen som antogs för områdets vidareexploatering år 2010 föreslogs en parkeringsnorm på 1,0 parkeringsplatser per lägenhet.²⁰ Kommunen har sedan dess antagit nya riktlinjer i sin trafikplan från 2013 vad gäller parkering för cykel och bil vid flerfamiljshus.²¹ Enligt trafikplanen bör parkeringstalen ses som ett riktvärde och bör i plan- och bygglovshandlingen kunna prövas efter speciella förutsättningar i varje enskilt ärende.

²⁰ Planbeskrivning, Detaljplan för Sigma i Vilunda i Upplands Väsby kommun (2010). Upplands Väsby kommun. 1366.

²¹ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

5.3. Parkeringstal

Flerfamiljshus

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

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

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

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

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

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

Förskola

Inga kommunala riktlinjer finns gällande cykel- och bilparkering i anslutning till förskolor. En separat utredning har dock gjorts²². Denna utredning utgår från att antalet pedagoger, avdelningar och barn framöver kommer vara detsamma som i nuläget. I nuläget finns 20 pedagoger varav drygt hälften reser med bil. Detta resultat stämmer med resultatet av 2019 resvaneundersökning som visar att cirka hälften av arbetsresorna som görs av invånare i Upplands Väsby görs med bil.²³ Förskoleverksamheten själv bedömer att deras behov kommer att tillgodoses med cirka 8 bilparkeringsplatser avsedda för personal och 3 hämta-/lämnplatser för föräldrar.

Utöver bilparkering ska cykelparkeringsplatser för anställda, vårdnadshavare och barn finnas. För att uppskatta behovet av cykelparkeringsplatser har Täby kommuns parkeringstal för cykel vid förskola använts, som är 25–30 platser per 1000 kvm BTA. Cykelplatserna behöver enligt Täby kommuns riktlinjer inte alla vara traditionella cykelplatser, utan även utrymme för till exempel cykelvagnar och sparkcyklar kan räknas in. Detta skulle motsvara 27–33 cykelparkeringsplatser för förskolan.

5.4. Tillämpning parkeringstal för boende

Tillämpning av kommunens riktvärde ger behov av 35 cykelparkeringsplatser för boende lokaliserade vid fastighetens entré samt 54 cykelparkeringsplatser för boende inomhus i fastigheten.

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

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

Bostad storlek	Antal	Cykeltal vid entré	Cykelplatser vid entré	Cykeltal i garage	Cykelplatser i garage	Totalt
2 rok	18	0,8	15	1,5	27	42
3rok	6	0,9	6	2,0	12	18
4 rok	6	1,0	6	2,4	15	21
Besöks-parkering	30 (totalt)	0,25	8	-	-	8
Totalt	30	0,86	35	1,8	54	89

²² Sterner, M. (2022) Parkerings-PM, Vilunda 28:12. Väsbyhem.

²³ Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen. SL 2018–0116 Version 2. Stockholm, Sverige.

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

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

Enligt kommunens trafikplan kan ett lägre bilparkeringstal tillämpas ”om exploateringen omfattar övervägande studentbostäder, äldreboende eller bostäder som riktar sig till personer med lägre bilinnehav än genomsnittet, till exempel enkelhushåll vid mindre lägenheter.”²⁴

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

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

Utöver områdets tidigare beskrivna goda förutsättningar för hållbar mobilitet planerar Väsbyhem att erbjuda mobilitetstjänster som kan minska bilägandet och efterfrågan på bilparkering. Genomförandet av mobilitetspaketet utförs i ett senare skede i projektets process och med hänsyn till teknisk utveckling och erfarenhetsåterföring från Väsbyhems befintliga poolbilar. För att uppnå god mobilitet för de boende kommer Väsbyhem implementera följande åtgärder:

- ▷ Erbjuder gratis medlemskap i bilpool till alla nyinflyttade under 5 års tid. Därefter bekostar hyresgästen själv medlemskapet.
- ▷ Fastighetens bilpool kommer att innehålla två fordon som placeras inom kvartersmark.

²⁴ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

- ▷ Bilpoolsplatsen förses med laddplats.
- ▷ Fordonen är 100% eldrivna.
- ▷ Bokning av fordon sker via app som tillhandahålls av leverantör.
- ▷ Föreläsningar om att leva miljövänligt när de boende flyttar in.
- ▷ Kommunikationsplan till de boende med information, råd och inspiration till hållbara resor samt resvanor.

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

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

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

Det mobilitetspaket som beskrivs ovan är framtaget för att motsvara den ambitiösa nivå som Väsbyhem strävar efter för att främja hållbart resande inom sina exploateringsprojekt i Sigmaområdet. Det är även värt att nämna att även om de enskilda åtgärderna har en positiv effekt så är det paketet av åtgärder som i kombination med det goda läget ger stora synergieffekter och kommer att ha en positiv påverkan på det hållbara resandet till och från fastigheten. Genom att kombinera flera åtgärder, både påverkansåtgärder och fysiska

åtgärder, kan den totala effekten förstärkas. Dels finns det samordningsvinster, dels förstärks signalerna ut mot målgruppen, då det framgår att en tydlig satsning genomförs.

Enligt Plan- och bygglagen bör antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.²⁵ Internationell standard, ISO 21542 rekommenderar en plats för rörelsehindrade personer vid planering av 10 övriga platser och 2 platser för rörelsehindrade personer till vid planering av 50 övriga platser.²⁶ Det bedöms finnas behov av en parkeringsplats för rörelsehindrade för bostäder som anordnas inom 25 meter från entrén till fastigheten. En till plats föreslås kunna anordnas vid framtida behov.

5.5. Förslag till framtida parkeringssituation

För att undvika för höga byggnadskostnader och den subventionering av parkering som kommer med byggnation av nytt parkeringsgarage har Väsbyhem tagit fram en lösning för parkeringssituationen som nyttjar befintlig markparkering. Väsbyhem äger 30 parkeringsplatser som ligger norr om exploateringsområdet och tillhör tidigare evakueringsbostäder. Dessa parkeringsplatser används inte idag och är tillgängliga att erbjuda befintliga eller tillkommande boende för uthyrning. Enligt kommunens trafikplan kan avstånd till parkering vara lika stort som acceptabelt gångavstånd till busshållplats, vilket är 300–400 meter från bostaden.²⁷ Eftersom parkeringsplatserna norr om exploateringsområdet ligger strax utanför det tillåtna avståndet för tillkommande bostäder föreslås att de erbjuds till de befintliga boende som hyr de 27 parkeringsplatserna på lokalgatan idag. Dessa personer bor i bostäder som ligger inom avståndsgränsen för parkeringsplatserna.

²⁵ Boverkets byggregler (2011:6) – forskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122

²⁶ ISO 21542:2021 Building construction — Accessibility and usability of the built environment

²⁷ Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.



Figur 5-2 Flygfoto över området där parkering vid evakueringsbostäder markeras i gult, befintlig parkering längs lokalgatan till skolan markeras i orange och planområdet markeras i rött. Gångvägar mellan befintlig parkering och evakueringsparkering markeras med röda, streckade linjer.

Samma avstånd anses också vara rimligt för förskolans personal att parkera och gå till förskolan. Därför rekommenderas att de övriga 7 parkeringsplatserna vid evakueringsbostäderna reserveras för förskolans personal under arbetstid på vardagar. Övrig tid föreslås de regleras för besöksparkering. En parkeringsplats för förskolans personalplanering ska ligga i anslutning till skolan längs lokalgatan till skolan och totalt kommer det finnas 8 parkeringsplatser för förskolans personal.

Detta innebär att de 27 boendeparkeringsplatserna som finns på lokalgatans kvartersmark idag och används av befintliga boende omfördelas till nytillkommande boende i Vilunda 28:12. Den framtida parkeringssituationen innebär att samtliga parkeringar längs lokalgatan kommer att ligga på kvartersmark. Dessa platser föreslås användas på följande sätt:

- ▷ 20 platser utgörs av boendeparkering
- ▷ 4 platser utgör hämta-/lämnaplatser till förskolan samt besöksparkering till bostäder. Platserna föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.
- ▷ 2 platser utgörs av bilpoolsplatser för boende

- ▷ 1 plats utgör parkering för förskolans personal. Platsen föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.
- ▷ 1 parkeringsplats för rörelsehindrade personer inom 25 meter från entré till förskolan och 1 parkeringsplats för rörelsehindrade personer vid entré till bostäder i östra hörnet av huskroppen. Vid behov av fler parkeringsplatser för rörelsehindrade personer kan en till plats anordnas på kvarteretsmark vid förskolan.

Platser vid evakueringsbostäder:

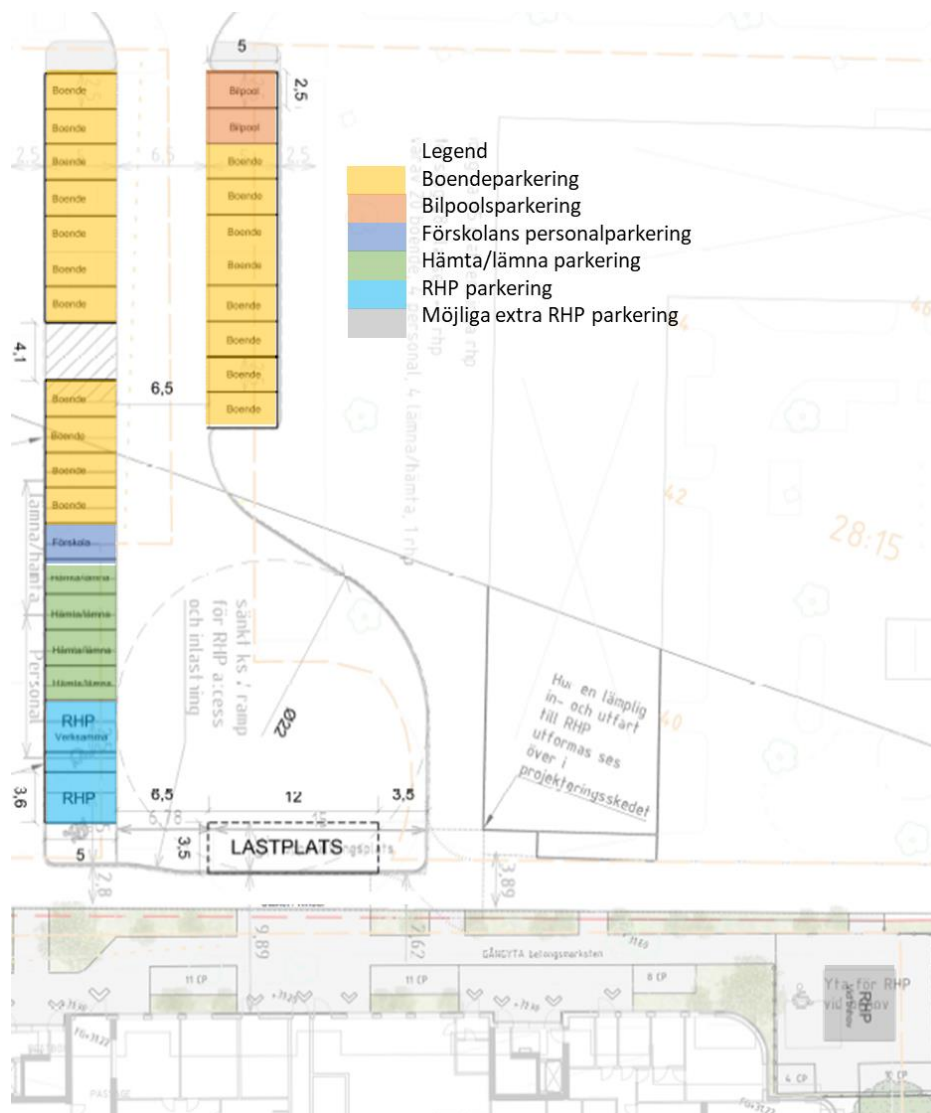
- ▷ 23 platser för boendeparkering och besöksparkering till befintliga bostäder
- ▷ 7 platser för förskolans personal. Platserna föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.

Totalt blir det 58 parkeringsplatser uppdelade bland parkering vid evakueringsbostäder och parkering längs lokalgatan, se kartan över förslaget i Figur 5-3.



Figur 5-3 Karta över parkeringsförslaget där parkering vid evakueringsbostäder markeras i gult och parkering längs lokalgatan markeras i orange.

Av de 58 parkeringsplatserna kommer 28 ligga längs den ombyggda lokalgatan, se Figur 5-4 som visar en skiss över fördelningen av parkering längs lokalgatan. Parkeringstal för tillkommande bostäder blir 0,66 parkeringsplatser per lägenhet som motsvarar dagens bilinnehav.



Figur 5-4 Skiss över fördelning av bilparkeringsplatser längs lokalgatan vid förskolan där gula platser utgör boendeparkering, orangea platser utgör bilpoolplatser, mörkblå platser utgör parkering för förskolans personal/besöksparkering, gröna platser utgör samnyttjande av besöksparkering för bostäder och hämta/lämnplatser till förskolan, den gråmarkerade platsen utgör boendeparkering men kan ställas om till parkering för personer med rörelsenedsättning vid behov och ljusblå parkeringsplatsen längs lokalgatan utgör parkering för personer med rörelsenedsättning till förskolan. Utöver parkeringen i skissen finns det en till parkering för personer med rörelsenedsättning vid östra hörnet av byggnaden som också markeras i ljusblått. Det finns 3,5 meter mellan lastplatsen och utfarten att nå parkering för rörelsehindrade. Det är Var alla platser lokaliseras kan justeras av Väsbyhem vid behov.

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Väsbyhems ägande av kvartersmark i en stor del av området innebär att Väsbyhem kan jobba på ett flexibelt sätt med att anordna och omreglera parkering efter behov i framtida utvecklingsprojekt. Detta innebär också att tillgången till besöksparkering är bättre än vad som framgår av utredningen, då alternativa parkeringsplatser finns.

Omlokalisering av bilparkeringsplatser för befintliga boende i Sigmaområdet har en negativ påverkan på boendes tillgänglighet med bil. Däremot är det en möjlighet att uppmuntra fler resor med hållbara färdmedel. För att undvika en försämrad mobilitet för befintliga boende rekommenderas att befintliga boende, som får ett längre avstånd till bilparkering, får tillgång till samma mobilitetstjänster som nya boende, till exempel bil- och cykelpool, samt får del av informationskampanjer. Detta kan både skapa en likvärdig mobilitet och ändra resvanor till att bli mer hållbara.

För att undvika en försämring av tryggheten för boende som får ett längre avstånd till parkering rekommenderas också att gångvägar till nya lokaliseringen av parkering upprustas med bra belysning och god sikt.

På sikt finns det också möjlighet att förlägga förskolans personalparkering närmare förskolan i ett underjordiskt garage som ska byggas under köpcentrumet i Sigma.

6. Slutsatser

De nya bostäderna i Hasselnöten och Vilunda 28:12 kommer att ha en påverkan på omkringliggande vägnät. Antalet bilresor som beräknas tillkomma från 30 nya lägenheter i Vilunda 28:12 är cirka 40 stycken. Nya bostäder och förskola i Hasselnöten beräknas bidra med sammanlagt 350 bilresor. Detta motsvarar cirka 65 tillkommande fordonsrörelser under eftermiddagens maxtimme.

Den föreslagna lösningen för Vilunda 28:12 innebär att parkering för befintliga boende flyttas till en ledig parkeringsyta norr om Hammarbyvägen. Även huvuddelen av personalparkeringen till förskolan, som samnyttjas med besöksparkering, förläggs på samma plats. Detta innebär att trafiken på lokalgatan i realiteten inte förväntas öka, utan en del av trafikflödet kommer att hamna på Hasselgatan i stället. Den tillkommande trafiken bedöms inte leda till några kapacitetsproblem på någon del av vägnätet.

Lokalgatan föreslås byggas om för att bland annat skapa en mer lämplig vändyta för lastbilar. Handikapparkering, boendeparkering för nya bostäder samt hämta-/lämnplatser prioriteras på lokalgatan. Efterfrågan på boendeparkering har antagits motsvara dagens bilnehav i området. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,66 efter exploateringen. Eftersom de boende kommer att ha tillgång till mobilitetstjänster som en del av Väsbyhems ambitiösa mobilitetssatsningar, finns det dock möjlighet att efterfrågan på bilägande i praktiken blir lägre. Detta bör följas upp under åren efter inflyttning så att parkeringslösningen kan anpassas efter de boendes behov och efterfrågan.