

Produktion av dokumentet

Projekt Väsby Entré, Kontoret för samhällsbyggnad
samt AB Väsbyhem

Version	Datum

INNEHÅLL	SIDA
INLEDNING	5
Vad är mobilitet?	5
Övergripande mål	6
Strategi för mobilitet och parkering	8
Mål för Väsby stationsområde	8
FÖRUTSÄTTNINGAR	9
Upplands Väsby och stationen	9
Väsby Entré	12
Kostnader för parkering	14
Infartsparkering	14
Samnyttjande av bilplatser	17
Kommunens mobilitetsarbete	18
Nuläge och trender	20
MOBILITETSSTRATEGI	22
Framtida strategier	22
Förslag till princip	22
Mobilitet i Väsby stationsområde	23
MOBILITETSPLAN FÖR VÄSBY STATIONSOMRÅDE	24
Lagkrav	24
Grundutbud	25
Mobilitetstjänster Steg 1	26
Mobilitetstjänster Steg 2	27
Genomförande	28
Uppföljning	29
ORDLISTA	30
UNDERLAG	32



Figur: Geografisk avgränsning av detaljplan för östra Runby med Väsby stationsområde

INLEDNING

Vad är mobilitet?

Mobilitet

Ett av målen med trafikplaneringen är att bidra till hållbara och attraktiva stadsmiljöer. Men fysisk planering och god kollektivtrafik har visat sig inte räcka för att öka andelen hållbara resor. För att få fler att upptäcka och välja de hållbara alternativ som finns behövs bland annat påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändring. Vid planering för mobilitet ingår förutom trafikåtgärder därför även beteendepåverkande åtgärder.

Hållbart resande

Begreppet avser resor och transporter som är både yteffektiva och energieffektiva i ett livscykelperspektiv. I vissa fall kan färdmedlet även gynna folkhälsan.

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling innebär att säkerställa goda livsmiljöer för alla människor nu och i framtiden. För att nå en hållbar utveckling krävs att tre dimensioner beaktas; ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. I ett hållbart samhälle skapas goda livsvillkor med ekologin som ram och med ekonomin som verktyg.

Trafik och parkering

Trafikstrategi är ett övergripande styrdokument som kommuner tar fram för hur de olika trafikslagen ska prioriteras och hanteras vid fysisk planering och trafikplaner med förslag på åtgärder. Ibland görs separata strategier/planer för ett trafikslag eller en konsekvens, t.ex. cykeltrafik eller trafiksäkerhet. Ibland inkluderas alla trafikslag i samma dokument och kan även omfatta trafikens påverkan på omgivningen, t.ex. buller.

Många kommuner har tagit fram separata parkeringsstrategier och parkeringstal för biltrafik eftersom de gäller stillastående fordon och inte direkt berör rörlig trafik. Indirekt påverkas bilanvändandet av tillgång på bilparkering.

Då nationella och regionala mål styr mot att öka det hållbara resandet anger en mobilitetsstrategi den strategiska riktningen mot förändrade resvanor. Bilparkeringen är en aspekt som påverkar resvanorna medans en mobilitetsstrategi inkluderar hela-resan-perspektivet.

Mobilitetsåtgärder, s.k. mobility management

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för olika typer av åtgärder som berör resande och transporter. Tvingande, styrande, ledande eller attitydpåverkande åtgärder kan påverka behovet, effektivisera eller på annat sätt gynna hållbara resor och transporter.

Tabell: Exempel på olika mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder	Åtgärder som är			
	attitydpåverkande	ledande	styrande	tvingande
påverkar behovet av resa eller transport	utbildning i digitala möten	närliggande källsortering och återvinning, hemleveranser		
påverkar färdmedelsval eller effektiviserar transportsätt	information om rese- och transportutbud	gena och säkra cykelvägar, cykelpooler	trängselavgifter, reglering av bilparkering	förbud mot fordon inom viss tid eller viss zon
gynnar hållbart resande	information om klimatpåverkan	goda kollektivförbindelser		

Avgränsning av detaljplaneområdet visas på motstående sida. Namnet på detaljplanen är Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde. I detta dokument kallas området förkortat Väsby stationsområde. Genomförandeprojektet benämns Projekt Väsby Entré.

Övergripande mål

Globala mål

Sveriges och Region Stockholms klimatarbete utgår från internationella mål som är resultatet av globala överenskommelser. 2015 antog FN:s samtliga medlemsländer Agenda 2030. Agendans mål är att till år 2030 uppnå en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. För att uppnå miljömålen krävs det bland annat att utsläppet av växthusgaser minskar med cirka 7 procent varje år från och med 2020.

Nationella mål

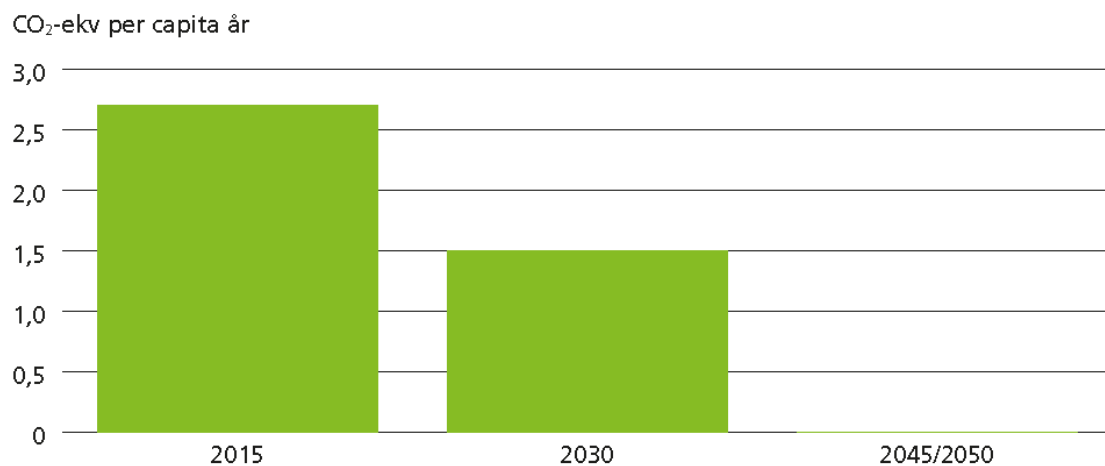
Sveriges långsiktiga klimatmål är att nettoutsläppen ska vara noll senast år 2045. För att nå dit har 16 nationella miljömål antagits av riksdagen. Många av dessa har kopplingar till trafik och transporter. Transporter står idag för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Målet är att utsläppen från transporter (undantaget koldioxidutsläpp från inrikesflyg) senast år 2030 ska ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 års nivåer.

Regionala mål

I likhet med de nationella klimat- och energimålen anger den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) att regionen ska nå nettonollutsläpp senast 2045. I RUF5 finns också ett delmål som innebär att de klimatpåverkande utsläppen per invånare ska minska till 1,5 CO₂-ekvivalenter till 2030.

Kopplat till transportplaneringen har ett antal mål antagits i regionen för att skapa god samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart.
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm.
- Ökade satsningar framför allt på kollektivtrafik, men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik.
- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer.



Figur: Mål för CO₂-ekvivalenter enligt Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUF5)

Kommunala mål

Målet om minskat utsläpp av växthusgaser prioriteras även i Upplands Väsby's ledande planeringsdokument. I Upplands Väsby's översiktsplan "Väsby stad 2040" beslutad 2018, i energi- och klimatstrategin beslutad 2016 och i trafikstrategin beslutad 2010 lyfts klimatsmart resande fram som en vital aspekt att arbeta med för att uppnå klimatmålen. Transporterna står för den största andelen av utsläpp av växthusgaser i Upplands Väsby kommun.

Energi- och klimatstrategin och trafikstrategin anger att kommunens ökade resbehov i första hand ska tillgodoses med gång-, cykel och kollektivtrafik. Gaturummet ska anpassas så att mer hållbara färdmedel prioriteras. I Upplands Väsby's översiktsplan anges bl.a. att cykelparkeringar ska prioriteras framför bilparkeringar vid viktiga målpunkter, detta för att gynna hållbara färdmedelsval.

Trots ökande befolkning har biltrafikflödet inom kommunen generellt inte ökat under de senaste 10-15 åren då gång-, cykel-, och kollektivtrafik har tagit hand om det ökade transportbehovet.

De två klimatmålen som båda omfattar det geografiska området:

Produktionsperspektiv – 2040

- Kommunen ska verka för att utsläppen av växthusgaser inom det geografiska området Upplands Väsby kommun minskar till högst 0,5 ton CO₂e per invånare år 2040.

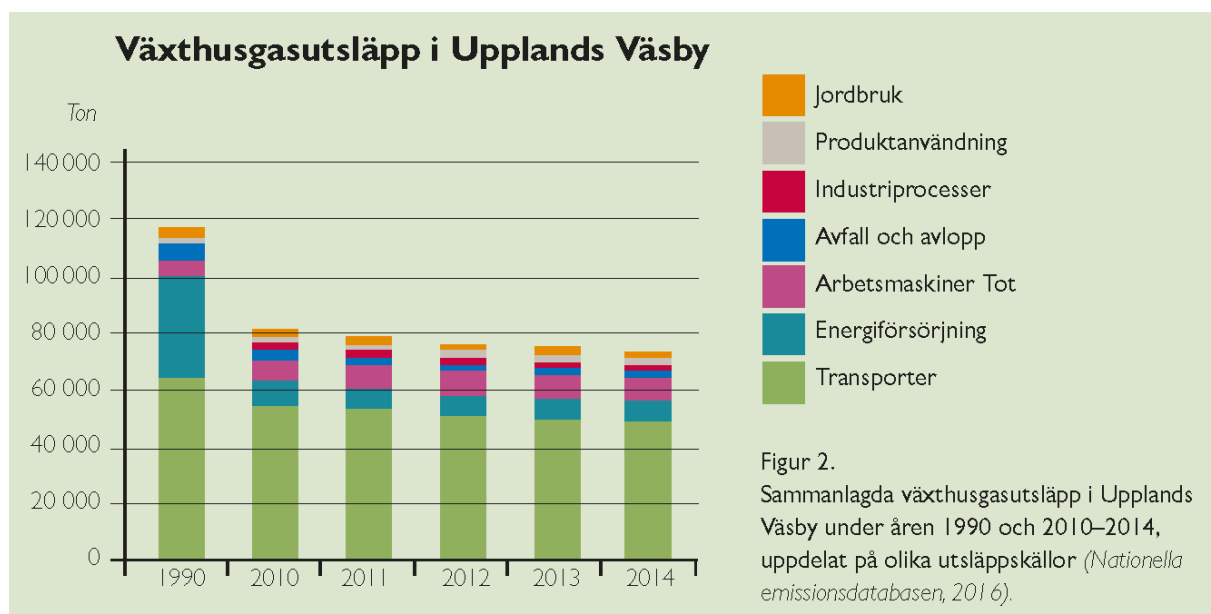
Nuläge 1,8 ton (2014)

Konsumtionsperspektiv – 2040

- Kommunen ska verka för att utsläpp av växthusgaser förorsakade av invånare i Upplands Väsby kommun minskar till högst 3,3 ton CO₂e per invånare år 2040.

Nuläge 10,7 ton (2014)

Figur: Mål för CO₂-ekvivalenter enligt energi- och klimatstrategi i Upplands Väsby



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Upplands Väsby 1990 och 2010-2014

Strategi för mobilitet och parkering

Trafikstrategi 2010 och Trafikplan 2013

Nu gällande Trafikstrategi och Trafikplan i Upplands Väsby kommun är ca 10 år gamla och omfattar inte beteendepåverkande åtgärder. Trafikstrategi och Trafikplan behandlar inte mobilitetsåtgärder.

Under åren har det även skett ett trendbrott vad gäller efterfrågan på bilplatser. Detta har gjort att parkeringsdelen i Trafikplanen blivit föråldrad och att särskilda parkeringsutredningar görs i de flesta detaljplaner.

Projekt Väsby Entré

För projekt Väsby Entré finns ett akut behov att lösa parkeringsbehovet i syfte att nå beslutade projektmål och klimatmål. Området har ett centralt läge och ytor för bilplatser bör begränsas och om möjligt lösas på ett sätt som går att anpassa till framtida ändrade behov. AB Väsbyhem har under 2020 givits utökat ägardirektiv och ska verka för att mobilitetshus/parkeringshus ska uppföras och förvaltas i bolagets regi för allmänt ändamål i syfte att öka framkomligheten samt minska antalet markparkeringar.

Genomförande av olika mobilitetsåtgärder, såsom goda cykelfaciliteter, abonnemang på kollektivresor eller medlemskap i bilpooler påverkar efterfrågan av bilplatser. Denna strategi och plan för mobilitet inkluderar strategi och plan för parkering inklusive parkeringstal.

Syfte med en strategi för mobilitet

Strategin ska ange mål för hållbart resande inom Väsby stationsområde och med vilka medel man når dit.

Strategin ska inkludera både personresor och varu-/avfalls-transporter, resor under arbete och fritid, barn och äldre samt angöring och parkering till bostäder, verksamheter och kollektivtrafik.

Syfte med en plan för mobilitet

I plan för mobilitet ska krav anges för mobilitet inom Väsby stationsområde. Detta gäller krav på parkering av fordon men även på annat som kan minska res- och transportbehov, t.ex. god avfallshantering.

Fortsatt arbete

Avsikten är att mobilitetsstrategi och mobilitetsplan för Väsby stationsområde ska kunna användas som förebild för andra delar av kommunen.

Olika mobilitetsåtgärder kan komma att tillämpas i de centrala delarna av kommunen, i andra kommundelar med flerfamiljsbostäder, i småhusområden och i gleset bebyggda delar. Detta fortsatta arbetet föreslås därför delas på olika zoner. Varje zon ges ett egen grundutbud och en egen mobilitets- och parkeringsplan.

Mål för Väsby stationsområde

I Planprogrammet inför Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde anges det övergripande målet vara att ”skapa en ny stadsdel och utveckla stationsområdet till en av kommunens bärande centrumpunkter”. Målet beskrivs under tre punkter:

- En kapacitetsstark och komplett kommunikationsnod med egen identitet
- En tät och funktionsblandad stad med utvecklade stråk
- En stadsdel som bidrar till en hållbar utveckling



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UNDERLAG

Upplands Väsby och stationen

Stationens läge i kommunen

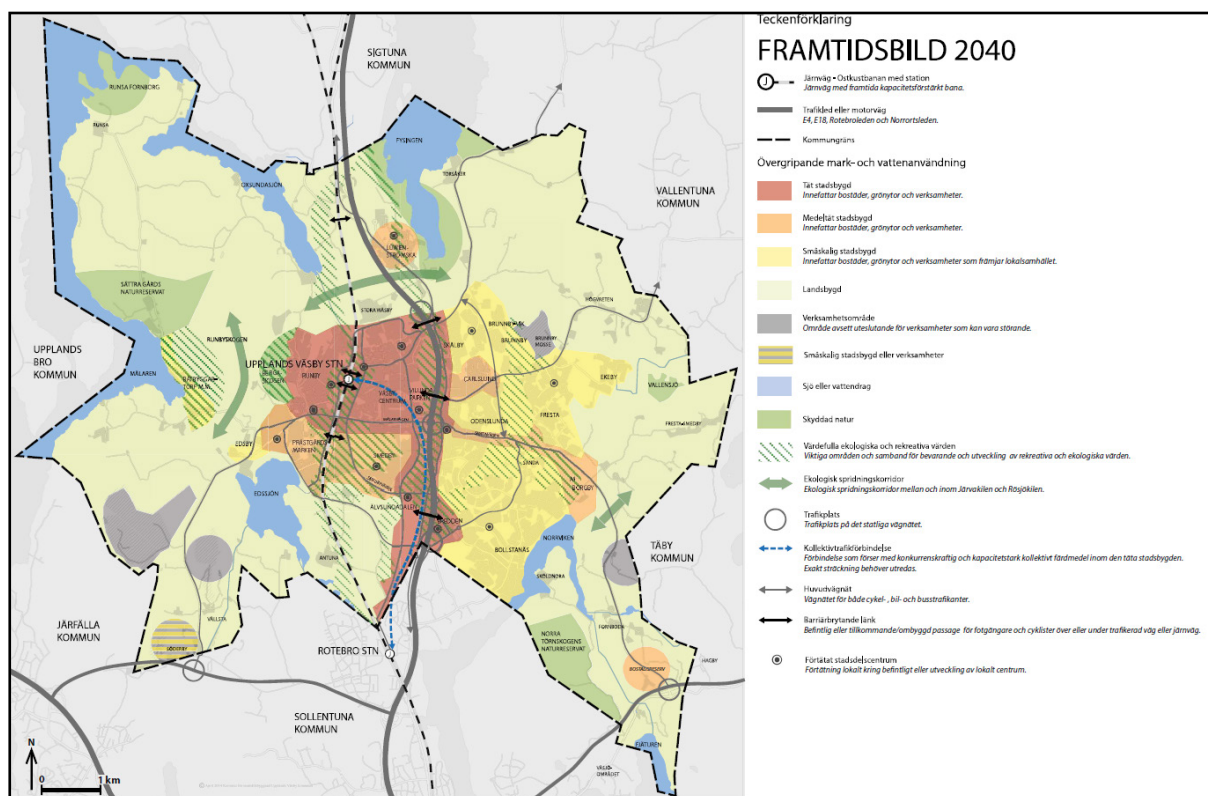
Upplands Väsby bebyggelse är i huvudsak samlad kring järnvägen och E4:an med landsbygd i de yttre delarna av kommunen. Upplands Väsby station ligger centralt i bebyggelsen. Förtätning med bostäder har förbättrat underlag för offentlig och kommersiell service. Idrottsanläggningar, skolor, sällanköpshandel, större dagligvaruhandel och köpcentrum har successivt införlivats i en funktionsblandad stadsmiljö i takt med att staden har byggts ut.

Enligt gällande översiktsplan ska förtätning fortsätta i de centrala delarna av kommunen. Personalintensiva verksamheter ska ligga nära kommunikationer för att underlätta pendling och rekrytering. Större kontorsetableringar ska i huvudsak placeras i anslutning till stationen.

Stationens betydelse för invånarna

En stor del av boende i Upplands Väsby är beroende av att pendla till arbete eller skola. De huvudsakliga pendlingsstråken går söderut mot Stockholm och norrut mot Arlanda/Uppsala. För dessa resor ger pendeltågen ofta effektiva möjligheter.

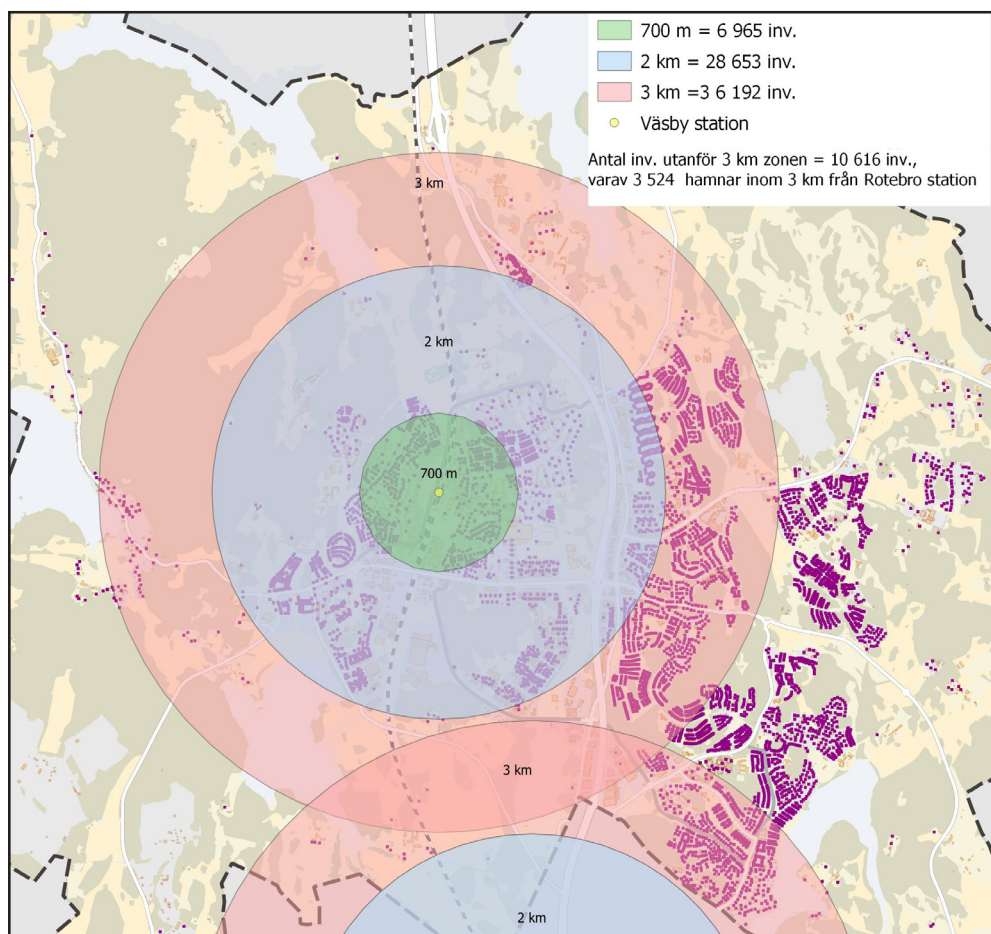
Ca 72% av Upplands Väsby invånare över 16 år pendlade 2019 ut för arbete och skola. Andelen och antalet har stadigt ökat och andelen var för 10 år sedan ca 67%.



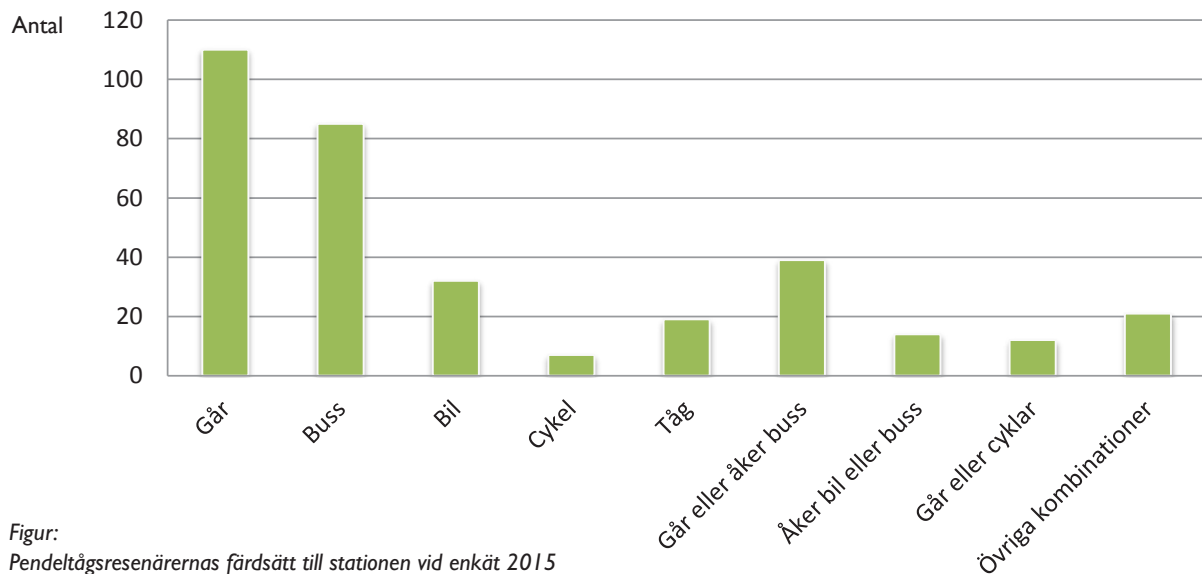
Figur: Översiktsplan Väsby stad 2040, framtidsbild



Figur: Inpendlare blå, utpendlare röda, boende och verksamma inom kommunen gröna under åren 2010 till 2019



Figur: Avstånd från pendeltågsstation 700 m, 2 km och 3 km



Figur:
Pendeltågsresenärernas färd sätt till stationen vid enkät 2015

Antalet inpendlare och antalet som både arbetar och bor i kommunen har under perioden legat konstant, d.v.s. nästan all ökning av antalet invånare har givit ökning av antalet utpendlare.

Under 2015 genomfördes en enkät bland resenärerna som åkte med pendeltåget från Upplands Väsby station i syfte att ta reda på hur de tagit sig till pendeltåget. Det vanligaste färd sättet var att gå eller ta bussen till stationen.

Upplands Väsby station är kommunens enda pendeltågsstation. Ca 7 000 invånare (15%) har (2021) gångavstånd till stationen, d.v.s. inom 700 meter fågelvägen. Av kommunens invånare har ca 36 000 (77%) kortare än 3 km till Upplands Väsby station. Boende i den sydöstra delen av kommunen har närmare till Rotebro station i Sollentuna kommun. 84% av invånarna har kortare än 3 km till någon av stationerna.

Kollektivtrafikutbud

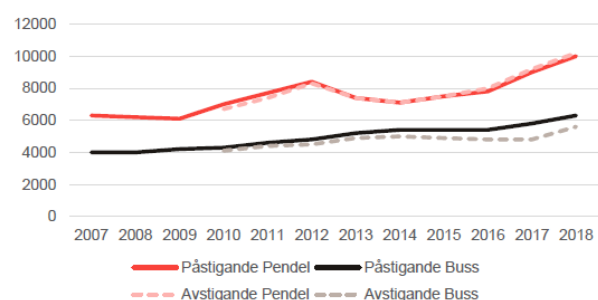
Från pendeltågsstationen går tåg till Stockholm, Uppsala, Märsta och Arlanda. Vid stationen finns även en bussterminal där bussar går till alla delar av kommunen. Nästan alla busslinjer i kommunen leder via Upplands Väsby station.

Trafikförvaltningen/ Region Stockholm planerar för ca 2,5 gånger fler bussavgångar från stationen år 2050 än idag. Trafikförvaltningen planerar även för tvärgående stom-busslinjer, en till Vallentuna/Arninge och en till Barkarby.

Kollektivtrafikresande

Antalet påstigande vid Upplands Väsby station har ökat och antas fortsätta öka. 2030 beräknas antalet påstigande på pendeltågen ha ökat till 11 100 och 2050 till 13 700 per dygn medan antalet påstigande på bussarna väntas öka till 11 100 respektive 13 400 per dygn, WSP 2020.

Figur: Antalet påstigande vid Upplands Väsby station 2010-2019



Tabell: Kollektivresande från Upplands Väsby station, Trafikanalys 2020

Antal påstigande under vardagsdygn				
Påstigande	2007	Nuläge	2030	2050
Busstationen	4 000	5 400	10 400	12 400
Ladbrovägen			700	1 000
Pendeltåg	6 000	7 100	11 100	13 700

Väsby Entré

Läget i kommunen

Väsby Entré ligger liksom stationen centralt i kommunen och har därmed närhet till hela utbudet av kollektivtrafik. Läget ger också möjlighet för boende och verksamma i Väsby Entré att inom cykelavstånd nå huvuddelen av kommunens aktivitetsutbud t.ex. bad i Mälaren, naturmarker, fågelsjö, motionsspår, simhall, ishall, restauranger, handel, bibliotek och annan kommunal service.

Tillkommande bebyggelse

Totalt planeras för ca 145 000 kvm BTA inom detaljplanen, varav ca 125 000 bostäder, ca 20 000 kontor, handel och lokaler.

Beräknat behov av bilplatser

Ett grundkrav på 0,5 bilplatser per lägenhet inkl. besöks-parkering har beslutats för detaljplaneområdet. Vid planering antas 80 kvm BTA per lägenhet. Detta ger ett behov på ca 890 bilplatser för tillkommande bostäder och verksamheter.

Vid utbyggnad av detaljplanen tas ca 160 bilplatser tillhörande AB Väsbyhems stjärnhus i anspråk. AB Väsbyhem arbetar med att effektivisera sina bilplatser. En del av de 160 platserna utreds för att ersättas inom AB Väsbyhems befintliga anläggningar, övriga ska ges plats inom detaljplanen.

Inom detaljplanens område finns idag även infartsparkeringar för bil och cykel. Dessa beskrivs under egen rubrik, Infartsparkering.

Områdets utmaningar

Förutsättningarna för att anlägga parkering i garage under byggnader varierar mellan kvarter. I flera av kvarteren är det olämpligt att lägga parkering under bostadshus medan några av kvarteren mot Ladbrovägen kan rymma två parkeringsnivåer med fler bilplatser än sitt eget behov. För dessa kvarter kan det innebära en ökad risk att bygga mer än för det egna behovet, om det framtida bilplatsbehovet sjunker. Om kvarteren helt underbyggs med garage försvåras också möjligheterna att lokalt omhänderta kvarterens dagvatten.

I planområdet öster om järnvägen med bussterminal, torg och platsbildning saknas utrymme för parkering.

I motstående tabell anges för varje kvarter:

- bedömt behov av bilplatser utan mobilitetstjänster,
- bedömt antal bilplatser med ett halvt eller ett plan parkering inom bostadskvarter,
- bedömt antal bilplatser med ett helt eller flera plan parkering inom bostadskvarter.

För Kv. 1 antas fyra respektive fem plan parkering. I Kv. 19 antas tre parkeringsplan mot Mälärvägen.

Eftersom förutsättningarna att ordna egen bilparkering inom kvarteren saknas för flera kvarter (orange markering i tabellen) krävs organisatoriska lösningar för att säkra mobilitet för alla kvarter.

Områdets möjligheter

Läget med ett stort utbud av kollektivtrafik och cykelavstånd till service, handel och fritidsaktiviteter är områdets största fördel.

Ett stort antal bostäder tillkommer. Vid byte av bostad är det lättare att ändra rutiner och starta ett mer hållbart resande.

Inom området finns möjlighet att bygga ett eller två parkeringshus. I parkeringshus kan de fastighetsägare som inte kan eller vill anlägga bilplatser i kvarteren erbjuda möjlighet till s.k. parkeringsköp.

Då både byggande av garage under bostadshus och friköp är kostsamt kan det även vara möjligt att med särskilda mobilitetsåtgärder minska antalet bilplatser. För att motivera byggherrar bör åtgärderna inte vara mer kostsamma än att anlägga bilplatser. Samtidigt bör åtgärderna vara så omfattande att de ger effekt på resandet.

Totalt har området goda förutsättningar för ett framtida hållbart resande.

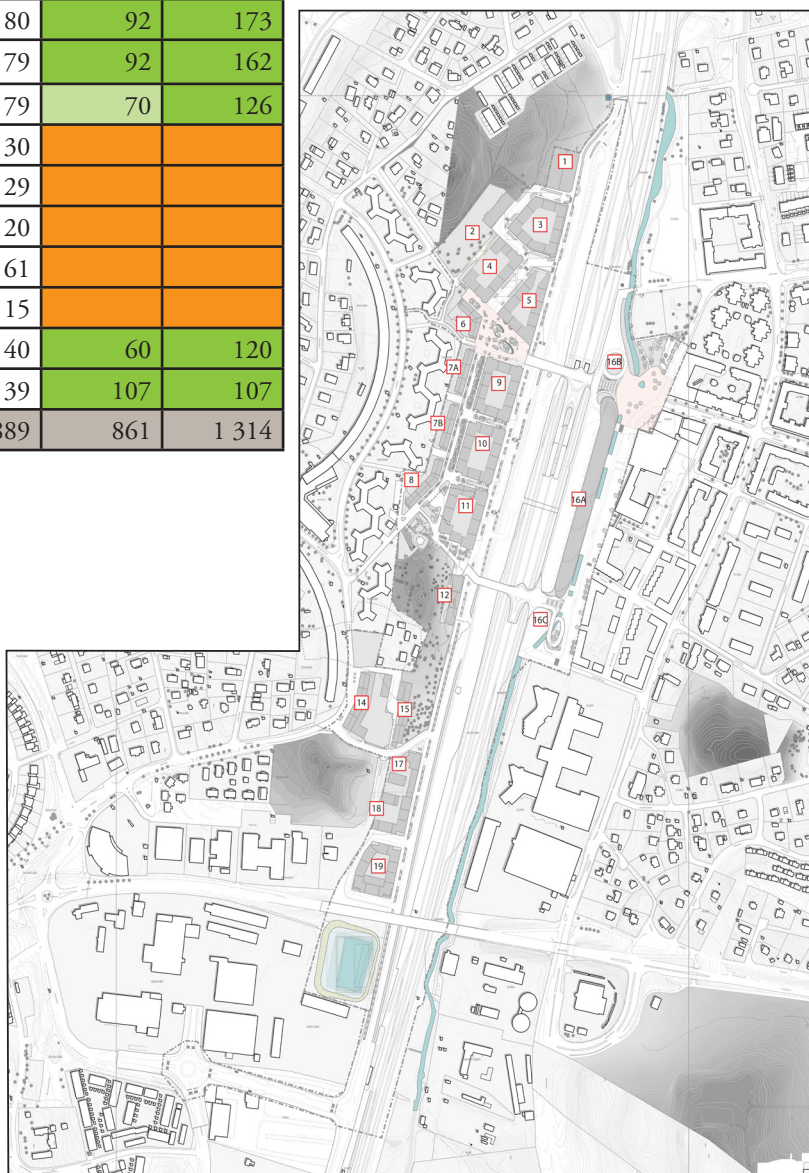
Utbyggnad av bilparkering

För att tidigt under utbyggnaden kunna erbjuda parkeringsköp är det lämpligt att bygga ett parkeringshus i Kv. 1. Detta kvarter är utsatt för alltför höga bullervärden för att rymma vanliga bostäder. Ett eventuellt andra p-hus bör byggas ut sent i genomförandefasen, då efterfrågan på bilplatser blivit tydligare. Då utbyggnaden planeras ske med början i norr mot söder kan Kv. 18 och/eller Kv. 19 vara lämpliga att rymma ytterligare bilparkering.

Tabell: Bedömt bilplatsbehov i olika kvarter vid antagandet 80 kvm/lgh.
Bedömd möjlighet att klara behovet i eget garage markerat med grönt.

Kvarter	kvm BTA	Behov bpl	Bilplatser	
			få	många
	bedömt	om 80 kvm/ lgh		
1 P-hus	ca 70 bpl i varje plan		280	350
3 Bostäder	15 600	96	36	77
4 Bostäder	13 600	85	42	80
5 Bo mm	23 800	151	82	119
6 Bostäder	3 700	22		
7 Bostäder	6 000	37		
8 Bostäder	4 300	26		
9 Bostäder	13 200	80	92	173
10 Bostäder	12 900	79	92	162
11 Bostäder	12 900	79	70	126
12 Bostäder	4 800	30		
14 Bostäder	4 600	29		
15 Bostäder	3 200	20		
16 Kontor	8 000	61		
17 Bostäder	2 600	15		
18 Bostäder/ P	6 500	40	60	120
19 Bostäder/ P	13 200	39	107	107
		889	861	1 314

Ostkustbanans utbyggnad är som riksintresse en förutsättning för planläggning av Väsby stationsområde. Trafikverket saknar ännu beslut och resurser för utbyggnad av fler spår. Under icke överskådlig tid kommer en del av järnvägsområdet inte att tas i anspråk för järnväg utan kan användas för annan verksamhet, t.ex. parkering.



Figur: Karta över detaljplanen med kvartersnumm

Kostnader för parkering

Cykelplatser

Det kostar att anlägga parkeringar. Kostnaderna för cykelplatser varierar kraftigt beroende på standard, om det är enstaka platser i gaturummet, väderskyddade platser nära station, platser i låsta garage, om det finns möjlighet till laddning och förvaring eller platser med övervakning. Ytmässigt tar ca 16 cyklar upp lika stort utrymme som en bilplats.

Trafikförvaltningen anger 3 000 - 8 000 kr/cykelplats i anläggningskostnad. Uppgifter från andra anläggningsprojekt finns uppgifter på 10 000 - 20 000 kr/cykelplats för att anlägga låsta garage med förvaring och laddmöjlighet.

Bilplatser

Även kostnader för att anlägga bilplatser varierar. bl.a. beroende på om de placeras i markplan, i garage under andra byggnader eller i separata parkeringshus. I nedanstående tabell visas en beräkning av bilplatskostnader. För markparkering och p-hus tillkommer värde för mark som annars hade kunnat bebyggas, s.k. alternativ markanvändning. Kostnader för bilparkering i garage inom Väsby stationsområde bedöms motsvara 1 500- 2 200 kronor per månad eller runt 100 kr per dag.

En bilplats kräver minst 21,2 kvm eller mer. Trafikförvaltningen/Region Stockholm anger maximalt 30 kvm/bilplats. Tabellens beräkning nedan utgår från 25 kvm/bilplats.

Infartsparkering

Befintlig cykelparkering

Vid stationen finns ca 420 cykelplatser, varav 145 cykelplatser väster om järnvägen och 280 öster om järnvägen.

Behov av cykelparkering

Enligt trafikförvaltningens riktlinjer bör infartsparkering för cykel anläggas för 30-40 % av antalet påstigande. 30 % skulle idag motsvara ca 3 000 cykelplatser. Enligt prognoser för 2050 behövs i framtiden ca 4 100 cykelplatser.

Trafikförvaltningens riktlinjer ligger högt. Nuvarande antal cykelplatser motsvarar ca 5 % av antalet påstigande på pendeltåget under ett vardagsdygn. Upplands Väsby ligger dock på en låg nivå jämfört med andra tätorter. Om andelen cyklande till pendeltåget ökar till 15 % 2050 ger det ett behov av ca 2 000 cykelplatser. Om Väsbyborna börjar cykla i samma omfattning som de bättre cykelstäderna, t.ex. Umeå, skulle det behövas 3 000 cykelplatser.

Detaljplanen planeras för en successiv utbyggnad av cykelparkeringar och i första skedet ska det rymmas 1 000 cykelplatser med möjlighet att utöka till det dubbla.



Tabell: Schablonkostnader för att anlägga bilparkering

Bilplats	Markvärde	Anläggningskostnad	Summa	Antaganden
	kr	kr	kr	
På mark	480 000	40 000	520 000	Markvärde beräknat på alternativ försäljning till bostäder (64% bebyggd yta BTA i 5 plan) och 6000 kr/kvm BTA. Under bostadshus antas inget markvärde belasta parkeringen.
I garage	0	400 000	400 000	
I garage under mark	0	700 000	700 000	
I P-hus (5 plan)	96 000	200 000	296 000	

Avgift för cykelparkering

Inom Väsby stationsområde föreslås att cyklisterna på minst en plats, mot avgift eller kollektivtrafikbiljett, erbjuds en övervakad cykelparkering där möjlighet även finns att ladda elbatterier och förvara hjälmar, regnkläder och cykelkärror m.m. I låsta cykelgarage föreslås intäkterna täcka driftkostnaderna. Investeringskostnaden planeras täckas med hjälp av medfinansiering.

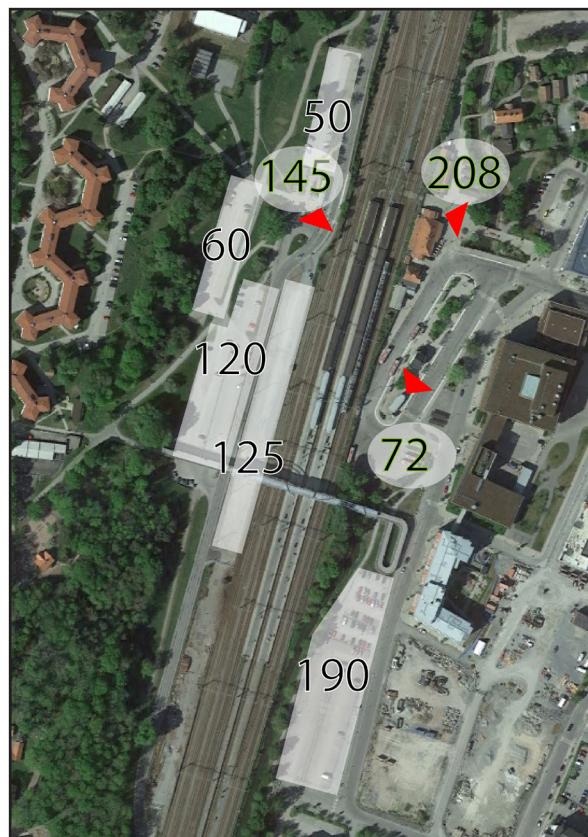


Befintlig bilparkering

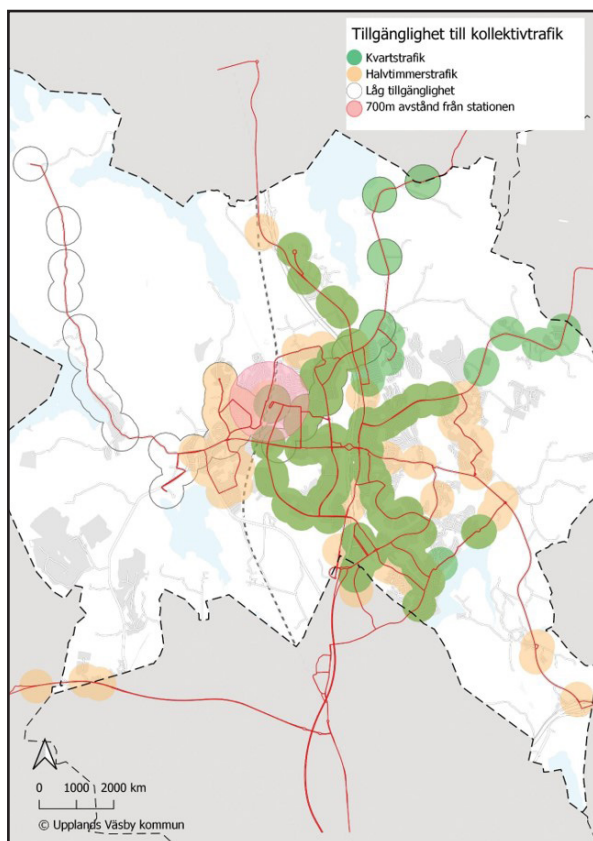
Då programarbetet för detaljplanen startade fanns det 460 avgiftsfria bilplatser för infartsparkering. Avgift på 20 kr för 12 timmar har senare införts och antalet platser har utökats något, senast med parkering på del av Trafikverkets mark. 2021 fanns ca 560 bilplatser.

Två gånger har antalet bilar inventerats, 2015 då 411 bilar var parkerade och 2021 under pandemin då 164 bilar var parkerade. 2015 var 45% av bilarna skrivna på ägare boende utanför Upplands Väsby och 2021 var andelen 60 %.

Av de fordon som var skrivna på boende i Upplands Väsby 2021 hade en tredjedel kortare än 2 000 meter till stationen och drygt en tredjedel längre än 3 000 meter. Det genomsnittliga avståndet var 2 800 meter.



Figur: Karta över befintlig infartsparkering för cyklar och bilar
Antal cykelplatser markerade med grön kontur.



Figur: Tillgänglighet till kollektivtrafik med olika turtäthet under högtrafik

Behov av bilparkering

Enligt trafikförvaltningens/Region Stockholms riktlinjer kan infartsparkering med bil behövas för boende utanför tätort som har längre än 900 meter gång- eller cykelväg till hållplats med minst 30-minuterstrafik vid högtrafik. Antalet i Upplands Väsby som har dessa förhållanden har beräknats till 700-800 invånare. Med antagande om 2,35 personer per hushåll, vilket var genomsnittet för Upplands Väsby 2020, och att 30% av hushållen skulle behöva infartsparkera med bil ger detta ett behov på ca 100 bilplatser. Om 50% antas infartsparkera är behovet ca 160 bilplatser.

Från trafikförvaltningen/Region Stockholm finns inget krav på infartsparkering för bil vid Upplands Väsby station.

Detaljplanen föreslås rymma 160 bilplatser för infartsparkering med bil. Avgiften bör utgå från full kostnadstäckning, eventuellt med rabatt för kollektivtrafikresan.

Under ett okänt antal år då Ostkustbanan ännu inte byggts ut kan ca 300 bilplatser för infartsparkering ordnas på det spårområde som inte nyttjas, d.v.s. på den yta som idag är Ladbrovägen.

Tabell: Bedömda kostnader för att anlägga infartsparkering för bil - antaganden se tabell på föregående uppslag

	Antal bpl	Anläggningskostnad kr	Anmärkning
På jvg område	125		Temporär, till Trv betalas idag 150 000/ år i arrende i 40 år, kostnad ca 233 kr/mån och bilplats
På mark	160	6 400 000	Ej realistisk, hindrar utbyggnad av bostäder
På mark	460	18 400 000	Ej realistisk, hindrar utbyggnad av bostäder
I P-hus	160	32 000 000	
I P-hus	460	92 000 000	
I garage	160	64 000 000	
I garage	460	184 000 000	
I garage under mark	160	112 000 000	
I garage under mark	460	322 000 000	

Reglering av infartsparkering

Regleringsform styrs inte av detaljplanen. Däremot regleras marken som allmän plats eller kvartersmark vilket ger förutsättningar för regleringsformen.

Målsättning med reglering

Målsättningen för infartsparkeringen är att relationen mellan utbudet och efterfrågan ska vara i balans, samtidigt som parkeringen ska nyttjas av de med ett stort behov. Ett effektivt sätt att balansera efterfrågan mot utbudet är att ta ut en avgift som motsvarar viljan att parkera. Syftet med avgiften är att huvuddelen av resenärerna ska välja andra färdmedel än bil till stationen.

Reserverat för kollektivtrafikresenärer

Användning av infartsparkeringen kan begränsas så att parkering endast tillåts för bilförare som har giltigt färdbevis med kollektivtrafik. Detta kräver samverkan med trafikförvaltningen/Region Stockholm och att parkeringen ligger på kvartersmark. Användning av parkeringen kan dessutom regleras med tidsbegränsningar och avgifter.

Reglering med tid

Med tidsreglering kan förhindras att bilister använder ytan för långtidsuppställning av sitt fordon, vilket har förekommit. Tidsreglering behövs även för att under vintertid kunna snöröja ytan.

Möjlig parkeringstid bör dock tillåta en full arbetsdag och någon kvällsaktivitet, t.ex. kl 5-23.

Reglering med avgift

Behovet av antal platser för infartsparkering för bilar är till stor del beroende av om avgift tas ut och storleken på avgiften. Avgiften bör läggas på sådan nivå att närboende och verksamheter inte belastar parkeringen.

Möjligheten för konsument att betala månadsvis eller att på annat sätt låsa betalningen över en längre tid minskar incitamenten att välja andra färdmedel de dagar bil-

transport inte är nödvändig och istället cykla vid bra väder eller gå och busspendla då inget behöver bäras.

Samnyttjande av infartsparkering

Då parkering knyts till kollektivtrafikbevis försvåras samnyttjande av bilplatserna för andra verksamheter och utrymmet nyttjas inte maximalt.

Om parkering inte låses till färdbevis kommer en del av platserna att nyttjas för annat än infartsparkering, t.ex. arbetsplatsparkering och boendeparkering. Avgifts- och tidsreglering blir då avgörande för vad parkeringen kommer att nyttjas till.

Samnyttjande av bilplatser

Samnyttjande av bilparkering för bostäder, kontor och andra verksamheter minskar det totala behovet av bilplatser. Det är dock inte troligt att alla bilplatser är öppna för alla parkeringskategorier. Det kommer att finnas kvarter som inte vill öppna sina garage för allmänheten, det kommer att finnas boende som önskar ha en egen reserverad bilplats och vissa platser kan behöva reserveras för bilpoolsbilar. Då majoriteten av parkeringsplatserna inom detaljplanen är boendeparkering är vinsten med samnyttjande låg.

Kommunens mobilitetsarbete

Samhällsplanering handlar om att skapa goda förutsättningar för utveckling och förvaltning av bebyggelse, service, infrastruktur och miljö med målet att skapa ett hållbart samhälle. Här har och tar kommunen ett stort ansvar för mobilitet.

Strategisk planering

Kommunen tar ett ansvar att planera för resor och transporter i samhället. Detta görs vid fysisk planering t.ex. i översiktsplan, förstudier, planprogram och detaljplaner där ytor skapas och reserveras för nödvändig infrastruktur.

Genomföra och förvalta

Kommunen tar ansvar att utforma och förvalta allmän platsmark, t.ex. behöver vägar och broar underhållas och driftas så att säkerhet och framkomlighet upprätthålls. Vid både planering, genomförande och drift tar kommunen ett ansvar för att bevaka trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet.

Bevaka tillgänglighet i kvarter

Kommunen har även ett ansvar att bevaka tillgänglighet till kvartersmark. Detta gäller tillgänglighet för rörelsehindrade, åtkomst till miljörum, tillgänglighet för räddningstjänsten och tillgång till parkering för fordon.

Tillgänglighet för rörelsehindrade

Kommunens ska i detaljplanen kontrollera att det är möjligt att anordna tillgängliga entréer och att i bygglovet kontrollera att tillgängliga entréer med kort gångavstånd till angöring och bilplats kan skapas.

Tillgänglighet till miljörum

Kommunens ska i detaljplanen kontrollera att det är möjligt att med avfallsfordon angöra nära erforderliga miljörum och i bygglov kontrollera att detta genomförs.

Bevaka parkeringsutbud

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av både cykel- och bilparkering. Däremot har kommunen ingen skyldighet att tillhandahålla parkering.

Med stöd av lagar, förordningar och föreskrifter, t.ex. plan- och bygglagen (PBL), plan- och byggförordningen (PBF) och Boverkets byggregler (BBR) kan kommunen ställa krav på var och hur parkering får eller inte får anläggas.

I detaljplaner anger kommunen ett bilplatsbehov, vilket sedan fastighetsägarna har att tillgodose. I bygglovskedet kontrollerar kommunen att fastighetsägaren anordnar lämpliga platser. Om fastighetsägaren planerar åtgärder som kommunen bedömer minska behovet av bilparkering kan detta påverka kravet på minsta antalet bilplatser. Kommunen kan även ange ett maximalt antal bilplatser.

Boverkets byggregler 18, 3:122 säger att

”En angöringsplats för bilar ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.”

Plan- och bygglagen, 8 kap 9 §, punkt 4, säger att

”tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.”

Plan- och bygglagen, 8 kap 9 §, punkt 5, säger att

”personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt”

Avfallshantering

Kommunen ansvarar för att samla in hushållsavfall från hushåll och verksamheter. Kommunen ansvarar för mat-, el-, grov- och farliga avfall samt restavfall. Hur beskrivs i kommunens avfallsföreskrifter och avfallsplan.

Vid bygglov kontrolleras även att miljörummen ligger tillräckligt nära bostäderna, att de är väl utformade och tillräckligt stora för sortering, är tillgängliga för alla och lätta att drifta. Stöd finns i BBR.

Vid bygglov bör också kontrolleras att tillräckligt utrymme för sortering finns i bostäder och verksamhetslokaler.

Främja hållbar utveckling

Under åren har det blivit allt viktigare att i kommunens löpande arbete inkludera hållbarhet. För att gynna hållbart resande planeras och byggs kompletterande länkar för gående, cyklande och kollektivtrafik. Av samma orsak prioriteras t.ex. tidig snöröjning på viktiga gång- och cykelstråk samt på gator med busstrafik.

Via skolan motiveras föräldrar att gå till skolan med barnen istället för att lämna/hämta med bil.

Hållbar utveckling gynnas också av att vissa resor inte behöver genomföras. Kommunen som arbetsgivare medger att delar av arbetsuppgifter utförs på distans och att digitala möten underlättas. För de resor som behöver göras har kommunen lånecykel och bil för tjänsteresor.

Ovanstående är saker som kommunen redan gör och flera av dessa är mobilitetsåtgärder, d.v.s. åtgärder för hållbart resande och hållbara transporter.

Nuläge och trender

Körkortsinnehav

Det totala antalet körkortsinnehavare i landet är ökande. Statistik över antalet i Upplands Väsby har inte hittats. Det tycks som att det totala ökningen av körkortsinnehavet till stor del beror av att allt fler över 80 år har körkort. I Stockholmsområdet kompenseras detta av att andelen körkortsinnehavare i åldersgruppen 25-44 år är minskande.

Statistik för körkortsinnehavare i Stockholms län visar att:

för 18-24 år är andelen	ca 40% och svagt ökande,
för 25-44 år är andelen	70-65% och minskande,
för 45-64 år är andelen	ca 80% och stabil,
för 65-79 år är andelen	drygt 80% och stabil,
för 80- år är andelen	60-70% och ökande.

Bilnehav

Enligt uttag från Statistiska centralbyrån var bilnehavet för de centrala delarna av Upplands Väsby tätort, det vill säga området mellan stationen och Väsby centrum i genomsnitt 0,27 bilar per invånare och 45 % av hushållen hade bil (ägd eller leasad) år 2019. I genomsnitt för hela kommunen hade 66 % av hushållen egen bil. För bostäder nära stationen kan därför antas ett framtida bilplatsbehov på ca 0,5 inklusive besöksparkering eller lägre med mobilitetsåtgärder.

Under de senast 10 åren har antalet bilar per 1000 invånare i Upplands Väsby pendlat mellan 397 och 412 utan någon tydlig trend.

Nya typer av fordon

Under senare år har flera olika typer av fordon tillkommit, såsom åkplattor och sparkcyklar. Samtidigt har olika typer av cyklar och cykelhjälpmedel tillkommit, såsom elcyklar, hopfällbara cyklar, lastcyklar och cykelkärror för barntransport m.m.

Delningsekonomi/tjänsefiering

Till följd av tekniska innovationer har konsumtionen i många branscher förändrats under de senaste 15 åren. Istället för att köpa och äga fysiska varor har allt mer konsumtion blivit möjlig och tillgänglig via digitala kanaler. Vidare har digitalisering och mobil teknik gjort det mycket effektivare och enklare att boka, hyra och dela fysiska produkter och varor.

De vanligaste exemplen på tjänsefiering och delningsekonomi är mediebranschen och uthyrning av boende via digitala plattformar. De olika plattformar och tjänster som möjliggör detta har olika affärsmodeller, allt ifrån att erbjuda en kanal för helt kommersiella konsumenttjänster till plattformar för delning mellan privatpersoner. I båda fallen har förändringen gått snabbt och fler branscher står på tur.

Många bedömare tror att transportsektorn kan vara nästa bransch där tjänsefieringen slår igenom stort. Transportsektorn har underutnyttjade resurser med stora ekonomiska värden (framför allt privatägda bilar) som det är intressant att använda effektivare. En svensk bil används ca 3 procent av tiden. (Smart mobilitet och mobilitets-tjänster, SKR 2020)



Figur: Bilnehav i centrala delar av Upplands Väsby 45% 2019

Bil- och cykelpooler

Olika fordonspooler är en typ av delningsekonomi. Tjänstefieringen av transportsystemet förutsätter relativt stora beteendeförändringar för att slå igenom stort. Yngre som kanske aldrig ägt en egen bil är troligen mer benägna att anamma tjänsterna.

Fördelen för nyttjaren i t.ex. en bilpool är att den kräver en liten investeringskostnad och kan ges tillgång till olika typer av bilar. Marginalkostnaden för en enskild resa är högre än med en egen bil och därför övervägs oftare andra transportalternativ än bilresa. Bilpool resulterar i färre bilresor och en större variation i färdmedelsval.

Mobilitetshubbar och mobilitetsappar

För att underlätta åtkomst för resenärerna till olika färdmedel kan fordon och transportslag fysiskt samplaneras i s.k. mobilitetshubbar eller i en gemensam app för kollektivresa, taxiresa, bokning av fordon eller annan mobilitetstjänst.

Digital kommunikation

Under pandemin har många vant sig vid digitala möten och att arbeta hemifrån. Troligen kommer en del av dessa vanor att finnas kvar också om pandemin avklingar.

E-handel och varumottag nära hemmet

Den snabbt växande e-handeln kan leda till både minskade och ökade trafikflöden och energianvändning. Om konsumenterna väljer att beställa hem flera varor för att pröva i hemmet och sedan returnera icke önskade varor ökar transportbehovet.

Om e-handeln växer parallellt med att lokala och nationella åtgärder styr mot hållbar mobilitet så kan e-handel och varumottagning nära bostaden göra det enklare att leva utan bil och därmed minska deras bilanvändning. Men utan styrmedel finns det risk att e-handeln i sig snarare ge mer trafik, där leveranser till hemmet och ombud adderas till ett oförändrat eller ökat resande.

Samlastning av varor

Under flera år har samlastning av varustransporter diskuterat och även genomförts i en del kommuner. Samlastningsterminaler kan användas för leveranser till kommunens verksamheter, leveranser till handel och verksamheter inom visst område eller hantering av byggnadsmaterial och massor.

Här kan digitalisering ge möjligheter för matchning av varuflöden och ge en plattform för samverkan mellan transportköpare, transportörer och speditörer.

Automatisering

På lång sikt kan biltrafiken komma att automatiseras. T.ex. skulle ett automatiskt styrt fordon kunna fungera som en taxi utan förare, vilket skulle minska behovet av antal fordon och behovet av bilplatser för parkering. Effektiviteten i gatunätet skulle också kunna höjas med mindre tidsluckor mellan fordonen, men detta skulle inte vara tillräckligt att klara de stora transportbehov som idag finns i större städer.

MOBILITETSSTRATEGI

Framtida strategier

För att nå målet om minskat utsläpp av växthusgaser och prioritera klimatsmart resande, som anges i Upplands Väsby's ledande planeringsdokument, behöver kommunen arbeta aktivt med mobilitet. Kommunens fastighetsbolag AB Väsbyhem har redan påbörjat ett arbete i syfte att effektivisera användandet av ytor för bilparkering inom sin verksamhet. Väsbyhems arbete omfattar flera steg med bl.a. översyn av prissättning och bilpooler. Ett liknande arbete bör eftersträvas i hela kommunen.

Nedan redovisas förslag till mobilitetsstrategi för Väsby stationsområde. Detta är första mobilitetsstrategin inom kommunen och beroende på erfarenheter från Väsby stationsområde kan kommande mobilitetsstrategier för andra kommunalar behöva förfinas och utvecklas. Skilda strategier kan behöva tas fram för kommunalar med olika förutsättningar, t.ex. för

- centrala Väsby,
- flerfamiljsområdet utanför centrala Väsby,
- småhusområden utanför centrala Väsby eller
- området utanför tätorten.

Tabell: Principiellt exempel på typer av mobilitetstjänster

Åtgärd	Grund- utbud	Mobilitetstjänst	
		Steg 1	Steg 2
Information	X	X	X
Reseinformation vid nyinflytt		X	X
Reseinformation varje år			X
Leveransstöd		X	X
Avfallsutrymmen	X	X	X
Grovavfall		X	X
Återvinningsstöd			X
Textilåtervinningsstöd			X
Cykelparkering, antal	X	X	X
Cykelparkering, standard	X	X	X
Cykelfaciliteter		X	X
Medlemskap i cykelpool			X
Tillgänglig bil- ang. o park.	X	X	X
Bilparkering, antal	X	x	x
Kostnader för bilplatser	X	X	X
Medlemskap i bilpool		X	X
Taxirabatt		X	X
Kollektivtrafikrabatt		X	X

Förslag till princip

Mobilitetsplaner föreslås utformas med ett grundutbud vad gäller mobilitet och parkering och två steg med utökade mobilitetstjänster där lägre parkeringstal för bil kan beviljas.

För att motivera förändrade resesätt har det i undersökningar visat sig att flera kombinerade åtgärder är mest effektivt, se IVL Guide för mobilitetstjänster vid boendet 2021. Mobilitetsåtgärderna bör alltså bestå av flera olika åtgärder såsom bilpooler, cykelpooler, rabatter på taxi och ordinarie kollektivtrafik samt mottagning av varor och hantering av avfall. Samma rapport poängterar också att åtgärderna måste vara långsiktiga.

Grundutbud

För grundutbudet anges de parkeringstal för cyklar och bilar som gäller i området om lägenheternas storlek är ca 80 kvm BTA. Dessa tal kan för ett visst projekt justeras upp eller ned beroende på fördelning av lägenhetsstorlekar eller typ av kategoriboende.

I grundutbudet kan kommunen normalt inte ställa krav på mobilitetstjänster utan endast på lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning enligt PBL. I det fall att kommunen äger mark kan mobilitetskrav ställas i civilrättsliga avtal.

Lagkrav enligt BBR och PBL för angöring och parkering för rörelsehindrade och för avfallsutrymmen ska alltid gälla. Om dessa inte uppfylls ska inte bygglov beviljas.

Utökade mobilitetstjänster Steg 1

Mobilitetstjänsterna ska vara så varierande som möjligt, t.ex. stöd för att undvika resor eller transporter, stöd för att underlätta cykling och kollektivresande eller tjänster för att minska efterfrågan att äga bil.

För att underlätta för byggherrar att bedöma eventuella vinster ska utökade mobilitetstjänster ge en angiven minskning av parkeringstalet för bilar, minsta nivå 10-15%. Åtgärderna ska kunna antas ge den angivna minskade efterfrågan på bilplatser.

Minskningar kan komma att bedömas olika i skilda delar av kommunen.

Utökade mobilitetstjänster Steg 2

För att utnyttja Steg 2 ska krav för Steg 1 vara uppfyllda. Även för Steg 2 ska de gemensamma mobilitetstjänsterna, Steg 1 och 2 tillsammans, vara så varierande som möjligt.

Bedömd effekt av erbjudna mobilitetstjänster ska beskrivas av byggherren. Om lagkrav för tillgänglighet, angöring och parkering m.m. klaras och bilpool eller bilhyra klaras utanför kvarteret är det möjligt att i Steg 2 nå nära noll i parkeringstal för bil, parkering för rörelsehindrade och besökande kvarstår.

Mobilitet inom Väsby stationsområde

För att nå målet, att Väsby stationsområde ska bli en stadsdel som bidrar till en hållbar utveckling, kombineras grundutbud av mobilitetsstandard med ett relativt lågt parkeringstal. Huvuddelen av marken ägs av kommunen och därmed föreslås att kommunen ställer krav på enklare mobilitetsåtgärder redan i grundutbudet.

Om byggherren tillhandahåller utökade mobilitetstjänster kan lägre parkeringstal för bilparkering godtas. Mobilitetstjänsterna ska vara så varierande som möjligt.

Förutom parkering och mobilitet för tillkommande verksamheter inom Väsby stationsområde krävs ersätande bilplatser för parkeringsytor som bebyggs och infartsparkering för både cyklar och bilar. Av behovsskäl, utrymmesskäl och kostnadsskäl föreslås nuvarande antal infartsplatser för bilar minskas.

För att styra mot mer klimatsmarta resesätt föreslås att all bilparkering betalas till full kostnadstäckning. Cykelparkering ska föreslås bekostas av medfinansiering. Kostnad för infartsparkering för bil föreslås reduceras med kollektivtrafikavgift. Anpassning till full kostnadstäckning kan behöva införas stegvis.

Mobilitetsstrategi för Östra Runby med Väsby stationsområde

Inom Väsby stationsområde ska grundutbudet för bilparkering motsvara 0,45 bilplatser per lägenhet för boende och 0,05 bilplatser per lägenhet för besökande, vid en genomsnittsarea på ca 80 kvm BTA. P-tal för cykel och bil anpassas vid avvikande lägenhetsfördelning eller kategoriboende.

Parkeringsköp ska erbjudas i de kvarter som inte kan inrymma bilplatser.

Lägre parkeringstal för bil kan motiveras med mobilitetstjänster.

En APP tas fram för att underlätta användandet av mobilitetstjänster.

Kostnader bilparkering inom området ska särredovisas. Bilparkering ska bära sina egna kostnader. Detta gäller all bilparkering.

Kommunens avgifter för bilparkering ska anpassas till de kostnader som redovisas.

Infartsparkering för bilar anordnas för boende utanför tätorten. Ca 1 000 infartsplatser för cyklar anordnas nära stationsentréer med möjlighet att dubblera antalet.

Information om kollektivtrafikens avgångar finns väl synlig vid bytespunktens entré.

MOBILITETSPLAN FÖR VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

Mobilitetsplanen för Väsby stationsområde utformas med ett grundutbud vad gäller mobilitet och parkering och två steg med utökade mobilitetstjänster där lägre parkeringstal för bil beviljas.

Nedan beskrivs vilka mobilitetstjänster som ska ingå under grundutbud och utökade mobilitetstjänster Steg 1 och 2. Fler typer av tjänster än de som redovisas här kan komma att godkännas.

Lagkrav

Lagkrav vad gäller angöring och parkering för rörelsehindrade samt utformning av avfallsrum måste uppfyllas för alla byggnader i annat fall kan bygglov inte beviljas.

Angöringsplats och bilplats för rörelsehindrade

Angöringsplats för rörelsehindrade ska finnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig entré samt angöringsplats för avfallsfordon inom 10 meter från miljörum.

Till varje tillgänglig huvudentré till bostäder och verksamheter ska inom 25 meters gångavstånd kunna anläggas en parkeringsplats för rörelsehindrade.

Avfallsutrymmen BBR 2011:6

I eller i anslutning till en byggnad ska det finnas utrymmen eller anordningar för hantering av avfall som är tillgängliga för alla brukare. I avfallsutrymmen, verksamhetslokaler och bostäder ska finnas plats för sortering av avfall.

Avståndet mellan byggnadens entréer och utrymmen eller anordningar för matavfall bör inte överstiga 50 meter för flerbostadshus. Grovavfall ska kunna tas om hand separat.



Grundutbud

Grundutbudet ska gälla i alla kvarter. Överenskommelse om intentionerna i grundutbudet görs i samband med markanvisning. AB Väsbyhem styrs med politiska beslut om åtgärder. Vid marköverlåtelse/bygglov kontrolleras att ett grundutbud erhålls.

Grundutbudet inkluderar:

- reseinformation,
- angivet antal cykelplatser,
- lätt nåbara cykelförråd,
- effektiva utrymmen för avfall,
- närliggande möjlighet att lämna grovavfall,
- angivet antal bilplatser samt
- redovisning av kostnader för anläggande av bilplatser.

Rese- och transportinformation

Informationsskyltar

Informationsskyltar om avgångar för buss- och pendeltåg ska finnas vid bytespunktens entréer.

Allmän information

Nyinflyttade boende och verksamheter ges allmän information om resmöjligheter och transporters miljöpåverkan. Byggherren ansvarar för att informationen når brukarna.

Avfallshantering

Utrymmen för avfall ska följa de riktlinjer som anges i kommunens Handbok för avfallsutrymmen.

Avfallsutrymmen

Avfallsutrymmen förses med automatisk belysning och dörrar. Avfallsutrymmen inom kvarteret ska dimensioneras för sortering på minst åtta fraktioner:

- returpapper
- pappersförpackningar
- plastförpackningar
- metallförpackningar
- färgade glasförpackningar
- ofärgade glasförpackningar
- matavfall och
- restavfall.

Grovavfall

Inom kvarteret eller nära kvarteret ska finnas plats för uppställning av container för insamling av grovavfall 1-2 gånger per år. Avtal om grovavfall ska tecknas med kommunen.

Cykelresande och cykeltransporter

Cykelplatser

Inom kvarteret ska anläggas minst 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA, varav minst 2,0 cykelplats per lägenhet i markplanet eller nära lägenhetsdörr. Alla cykelplatser ska vara lätt nåbara med automatiska dörrar och belysning. I cykelrummen ska finnas plats för transportcyklar och laddmöjligheter för elcyklar.

För kontor anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav 10% bör vara lätt åtkomliga för besökande. För detaljhandel och service och eventuell dagligvaruhandel anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav ca 80% för besökande.

Effektiv bilparkering

Bilplatsbehov

Grundutbudet för bilparkering motsvara 0,45 bilplatser för boende och 0,05 bilplatser för besökande per lägenhet. Detta p-tal motsvarar i 80 kvm BTA/lägenhet. Vid kraftigt avvikande lägenhetsstorlekar omprövas behovet.

För kontor anläggs 7,6 bilplatser/1 000 kvm BTA. Detaljhandel och service antas främst riktas till boende i området och till passerande kollektivtrafikresenärer, bilplatsbehov 4,0 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Om dagligvaruhandel byggs behövs 12,4 bilplatser/1 000 kvm BTA.

Lagkrav vad gäller angöring och parkering för rörelsehindrade ska uppfyllas. För större parkeringar bör minst 3% av bilplatserna vara tillgängliga för rörelsehindrade.

Kostnader för anläggande av bilplatser

Byggherren ska för kommunen och hyresgäster eller köpare transparent redovisa kalkyl för anläggande och drift av bilplatser.

Mobilitetstjänster Steg 1

Med utökade mobilitetstjänster kan parkeringstal för bostäder och verksamheter reduceras med 15%. Mobilitetstjänster ska ha så varierat utbud som möjligt. Nedanstående mobilitetstjänster är obligatoriska i Steg 1. Fler åtgärder listas under Mobilitetstjänster Steg 2. Med tiden väntas nya mobilitetstjänster tillkomma. Därmed kan andra åtgärder komma att godkännas om de visats ha god effekt.

I det första steget ställs höga krav på åtgärder för ökat kollektivresande och medlemskap i bilpool kombinerat med rabatt på taxiresor, för de som ej har körkort. Redan i grundutbudet finns en god standard för parkering för cyklande. Cykelfaciliteterna kan kompletteras med hjälp att underhålla cyklar och cykelpool.

Steg 1 omfattar:

- rese- och transportinformation,
- textilinsamling,
- utrymme för cykelunderhåll,
- cykelpool,
- kollektivresebidrag,
- taxibidrag samt
- bilpool.

Rese- och transportinformation

Nyinflyttade boende och verksamheter ges individuell information om hur utbudet av mobilitet skulle kunna passa deras rese- och transportbehov. Byggherren ansvarar för informationen.



Avfallshantering

I kommundelen ska finnas plats för utrymme för insamling av textil. Avtal tecknas med SÖRAB. (Idag finns insamlingskärl för textil vid infartsparkeringen väster om järnvägen.)

Cykelresande och cykeltransporter

Utrymme för cykelunderhåll

Inom kvarteret ska anordnas utrymme för cykelunderhåll med rack, tvättmöjligheter, pump m.m.

Cykelpool

Boende och verksamma ges under ett år medlemskap i cykelpool inom området. Cykelpoolen ska tillhandhålla olika typer av cyklar, transportcyklar, elcyklar och cykelkärror. De första fem lånen är utan kostnad.

Kollektivresande

Ett kollektivresebonnemang per lägenhet under nio valfria månader. Alternativt att motsvarande reskassa ingår i första årets boende.

Taxiresor

Rabatt per lägenhet med 5% av prisbasbeloppet för taxiresor under det första årets boende.

Effektivt bilanvändande

Boende ges under ett år medlemskap i bilpool, som tillhandahåller bilar inom området. Bilpoolen dimensioneras med en bil per 40 lägenheter och ska kunna leverera olika storlekar och typer av lättare fordon.

Rabatt per lägenhet med 5% av prisbasbeloppet under det första året för långtidshyra av bil. Detta kan för boende utan körkort ersättas med taxirabatt.

Bilparkering

Antalet bilplatser reduceras med 15%. Utrymme för textilinsamling, cykelpool och bilpool kan tillkomma alternativt lösas med avtal/abonnemang utanför kvarteret.

Antalet platser för besökande ändras ej med mobilitetstjänster.

Mobilitetstjänster Steg 2

Med Mobilitetstjänster Steg 2 kan parkeringstal för bostäder och verksamheter reduceras med 30%. Med verifierade effekter av ytterligare åtgärder kan större reduktion ges.

För att utnyttja Steg 2 ska samtliga krav för Steg 1 vara uppfyllda. De gemensamma mobilitetstjänsterna, steg 1 och 2 tillsammans, ska vara så varierande som möjligt. Åtgärderna måste vara långsiktiga.

Steg 2 omfattar:

- förlängd rese- och transportinformation,
- utveckling av digitalt hjälpmedel,
- reparation och återbruk,
- verktygspool,
- leveransstöd,
- förlängd tid för cykelpool, kollektivresebidrag och taxibidrag samt bilpool.

Rese- och transportinformation

Boende och verksamheter ges varje år i fem år individuell information hur utbudet av mobilitet skulle kunna passa deras rese- och transportbehov. Byggherren ansvarar för informationen.

Digitalt hjälpmedel

Mobilitetstjänster ska kunna bokas via en APP för mobilitetstjänsterna. APPen ska t.ex. kunna hantera cykelpool, bilpool, hyrbilar, kollektivresor och taxiresor samt den rabatt som uppstår för respektive resa.



Kommunen ska godkänna specifikationer för programvaran.

Avfallshantering

Inom stadsdelen ska finnas plats för utrymme för reparation och återbruk. Avtal angående mini-ÅVC tecknas med SÖRAB.

Stöd för minskade transporter

Verktygspool

En verktygspool ska under fem år finnas och ge möjlighet att hyra eller låna kraftigare verktyg och hjälpmedel, såsom bormaskin, borrhämmare, pirror etc. Avtal tecknas med leverantör.

Leveransstöd

Inom området ska under fem år finnas leveransboxar eller servicecentrum dit varor kan levereras. Avtal tecknas med leverantör.

Cykelresande och cykeltransporter

Boende och verksamheter ges under fem år medlemskap i cykelpool inom området.

Kollektivresande

Ett kollektivresebonnemang per lägenhet under 27 valfria månader ska erbjudas. Alternativt motsvarande reskassa fördelat på tre år.

Taxiresor

Rabatt per lägenhet och år med 5% av prisbasbeloppet för taxiresor under de första tre årens boende ska erbjudas.

Effektivt bilanvändande

Boende ges under tre år medlemskap i bilpool, som tillhandahåller bilar inom området.

Rabatt per lägenhet med 5% av prisbasbeloppet under de tre första åren för långtidshyra av bil. Kan för boende utan körkort ersättas med taxirabatt.

Bilparkering

Antalet bilplatser reduceras med 30%. Utrymme för textilinsamling, mini-ÅVS, verktygspool, leveransutrymme, cykelpool och bilpool kan tillkomma alternativt lösas med avtal/abonnemang utanför kvarteret.

Antalet platser för besökande ändras ej med mobilitetstjänster.



Figur: Verktygspool inom kommundelen leder till minskat transportbehov

Genomförande

Fysiska anläggningar

Parkeringshus

Om inga mobilitetstjänster utförs inom detaljplanen beräknas efterfrågan från bostäder och verksamheter till ca 890 bilplatser. Därtill kommer behov att ersätta huvuddelen av de ca 160 bilplatser, som idag finns inom området, samt ett antal bilplatser för infartsparkering. Det sammanlagda behovet bedöms ligga mellan 930 och 1510 platser, beroende på mobilitetsåtgärder och hur många av de befintliga bilplatser som beslutas ersättas.

Tabell: Summa bilplatser vid olika utbud av mobilitetstjänster och olika antaganden om att ersätta bilplatser

Bilplatser	Grund	Steg 1	Steg 2
Tillkommande bostäder och verksamheter	890	770	650
Ersätta bilplatser	160	140	120
Infartsparkering	460	160	160
Summa	1 510	1 070	930

Antal bilplatser inom bostadskvarteren bedöms kunna uppgå till mellan 580 och 960, beroende på hur villiga byggherrarna är att anlägga bilparkering, se sid 13.

Utan mobilitetstjänster, med full ersättning av befintliga bilplatser inom området och låg utbyggnad (ca 580) av bilplatser i bostadskvarteren behövs ca 930 bilplatser ordnas i parkeringshus. Med mobilitetstjänster Steg 2, med begränsad ersättning av befintliga bilplatser och stor utbyggnad av bilplatser (ca 960) inom bostadskvarteren skulle behovet vara noll. D.v.s. inga bilplatser skulle krävas utanför bostadskvarteren.

Byggherrarnas intresse av att bygga garage och av mobilitetstjänster är osäker. Kommunen behöver dock ge möjlighet till parkeringsköp redan från inflyttningsstart för de kvarter som inte rymmer egen bilparkering. Därför är det lämpligt att ett parkeringshus byggs tidigt och placeras i norra delen av området och att ett andra parkeringshus byggs sent och dimensioneras först då alla avtal är tecknade. Under mellantiden kan behov av bilplatser ordnas inom spårområdet.



Reserverade bilplatser

Vid bilpool och hyrbilsservice behöver platser reserveras för bilpoolsbilar och hyrbilar.

Parkering för rörelsehindrade

Vid de entréer där det inte byggs garage behöver parkering för rörelsehindrade kunna anläggas i markplanet inom kvartersmark.

Avfall, återbruk, leveransservice och pooler

För hämtning av grovavfall behöver container ställas upp inom eller nära bostadskvarteren. Lämpligt utrymme behöver vara tillgängligt 1-2 gånger per år.

Utrymme för insamling av textil samt reparation och återbruk behöver reserveras inom området. Också leveransboxar eller servicecenter kräver utrymme, liksom olika pooler för verktyg, cyklar och bilar. Utrymme bör skapas på ett par centrala platser inom området.

Information, avtal och kvitton

Inför utbyggnad av detaljplanen behöver byggherrarna göras uppmärksamma på vad som kan komma att krävas vid byggnation inom området. Flera aspekter behöver kontrolleras av projektet mot en checklista innan det lämnas vidare till bygglov. Åtgärder kan behöva verifieras med kvitton eller externa avtal.

Kommunala uppdrag

Kommunen behöver förbereda för framtida mobilitets-tjänster och anpassning av avgiftsnivåer för bilparkering.

Kommunala uppdrag till Kontoret för samhälls-byggnad (KSB)

KSB ges i uppdrag att anpassa regleringen på de allmänna bilparkeringsplatserna så att dessa inte konkurrerar med bilparkering närliggande kvarter. Regleringen kan göras med både tidsbegränsning och avgift.

Infartsparkering för bil bör avgiftsbeläggas så att den till största delen bär sina egna kostnader. Detta ger avsevärt lägre kostnader vid utbyggnad av detaljplanen.

Uppföljning

Användande av mobilitetstjänster är förhållandevis nytt och utveckling av olika tjänster pågår. För att samla erfarenhet från effekter av olika mobilitetsåtgärder vid utbyggnad av Väsby stationsområde föreslås att kommunen söker samarbete med universitet eller högskola.

ORDLISTA

Avlösen

Fastighetsägaren avtalar sig från ansvaret att anlägga bilparkering och betalar en årlig avgift. Se Parkeringsköp.

Beteendepåverkande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder kan vara både hårda och mjuka. Hårda styrmedel är t.ex. lagar och skatter. Mjuka åtgärder är t.ex. studiecirkel och workshops, olika typer av tävlingar och utmaningar, stora eller små informationskampanjer, utbildningar till olika målgrupper och öppna föreläsningar. En annan typ av beteendepåverkan är nudging, vilket innebär att försiktigt ”putta” människor i en viss önskvärd riktning genom att göra det lätt att göra rätt.

BTA

Bruttoarea beräknad på byggnaders yttermått och antalet våningsplan.

Cykelpool

Uthyrning av cyklar, oftast flera typer av cyklar från en eller ett par stationer. Jämför låncykelsystem.

Delningsplattform

En digital plattform som möjliggör bokning och betalning för privatpersoner att hyra respektive hyra ut privata fordon.

Friköp

Fastighetsägaren friköper sig från ansvaret att anlägga bilparkering med en engångssumma. Se Parkeringsköp.

Gågata

På en gågata får motordrivna fordon inte framföras annat än för att korsa den eller angöra adress längs gatan. Gångfart och väjningsplikt för gående gäller.

Gångfartsområde

Ett gångfartsområde innebär att alla trafikanter samsas om samma yta på de gåendes villkor. Gångfart och väjningsplikt för gående gäller. Området ska utformas så att funktionen är tydlig.

Låncykelsystem

Utlåning av cyklar, som ingår i en publik pool som utgår från ett nätverk av stationer. Oftast en enhetlig typ av cyklar. Jämför cykelpool.

Mobilitet

Mobilitet avser möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. God mobilitet innebär att transportsystemet ger resenären en flexibilitet vid val av resalternativ och/eller möjliggör kombination mellan flera färdmedel.

Mobilitets-APP

Programhjälpmedel/applikation i mobil, läsplatta eller dator för att boka, använda och betala olika mobilitets-tjänster.

Mobilitetsavtal

Civilrättsligt avtal som tecknas mellan fastighetsägaren och kommun om åtgärder för att öka tillgängligheten av mobilitet vid en fastighet och minska behovet av parkeringsplatser.

Mobilitetshubb

En mobilitetshubb är en plats som rymmer olika möjligheter för resor och transport, som exempelvis kollektivtrafik, taxi, leveransservice, avfallshantering och återvinning, cykelpool, bilpool samt parkering, laddmöjligheter och service för cyklar och bilar.

Mobilitetsåtgärder

s.k. Mobility Mangement eller MM-åtgärder

Begreppet definieras av European Platform on Mobility Management (EPOMM) som ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för olika typer av åtgärder för åtgärder som berör resande och transporter. Tvingande, styrande, ledande eller attitydpåverkande åtgärder kan påverka behovet, effektivisera eller på annat sätt gynna hållbara resor och transporter.

Mobility-as-a-Service (MaaS)

s.k. Kombinerad mobilitet

MaaS är inte en mobilitetstjänst i sig, utan ett system för att samordna olika färd sätt och tjänster med syftet att förenkla resandet för resenären, och att driva en beteendeförändring som gynnar ett mera hållbart resande.

Nyttotrafik

Nyttotrafik innebär samhällsnyttig transport av varor och personer såsom färdtjänst, avfallsfordon, räddningstjänst och leveranser.

Parkeringsköp

Fastighetsägaren betalar till kommunen som ansvarar för att uppföra en kollektiv parkeringsanläggning. Detta kan göras såsom en engångssumma, s.k. friköp, eller en årlig avgift, s.k. avlösen.

P-tal, parkeringstal

Angivet minsta antal bilplatser som bör anläggas i förhållande till byggda ytor. Anges t.ex. för bostäder, handel, service, kontor och dylikt.

Säkerhet

Den faktiska risken att utsättas för till exempel brott, störningar och olyckor. Detta skiljer sig från upplevd säkerhet d.v.s. trygghet.

Tillgänglighet/ Fysisk tillgänglighet

I mobilitets- och parkeringsstratgin används tillgänglighet för att beskriva hur lätt det är för människor att ta sig till och använda sig av ett färdmedel eller en lokal.

Begreppet fysisk tillgänglighet används specifikt för att adressera utformning som gör att personer med funktionsnedsättning har tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation på lika villkor som andra.

Trygghet

Individens upplevelse av sin egen säkerhet.

UNDERLAG

Kommunens dokument

Väsby stad 2040, Översiktsplan Upplands Väsby kommun antagen 2018-06-18

Energi- och klimatstrategi för Upplands Väsby kommun - beslutad av kommunfullmäktige den 18 december 2016

Väsby Entré - Trafikanalys bytespunkten, WSP 2020-05-18

Regionala dokument

Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF5 2050, Region Stockholm

Godsstrategi för Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019

Riktlinjer Infartsparkering RiPark (2019-06-03) Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafik- och mobilitetsfakta

Guide för mobilitetstjänster vid boendet, Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden, Martin Persson, Mats-Ola Larsson, IVL Svenska Miljöinstitutet, Rapportnummer C 575, ISBN 978-91-7883-253-8

Stora skillnader i andel cyklister i städerna, Spolander Consulting, 2013-09-20

Förstudie, Demonstrationsprojekt av en bytespunkt, Underlag till delredovisning av regeringsuppdrag, Mobilitet som en tjänst, Trafikverket 2020

Smart mobilitet och mobilitetstjänster, SKR 2020

