TRAFIKUTREDNING

Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och nya Elis park)

2025-12-03

TRAFIKUTREDNING

Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och nya Elis park)

Uppdragsnamn	Trafikutredning, Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och nya Elis park)
Uppdragsnummer	10355245
Projektmedlemmar	Hanna Lövgren, Julie Schack och Gustav Wegner
Datum	2025-12-03
Granskad av	Lovisa Höök och Amanda Engström

Kund

AB Väsbyhem

Konsult

WSP
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

Kontaktpersoner

WSP

Julie Schack	julie.schack@wsp.com
Hanna Lövgren	hanna.lovgren@wsp.com

AB Väsbyhem

Martin Sterner	martin.sterner@vasbyhem.se

INNEHÅLL

1 INLEDNING 5

1.1 BAKGRUND 5

1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNING 6

1.3 BEBYGGELSEFÖRSLAGET 7

2 OMRÅDESBESKRIVNING 10

2.1 KOMMUNALA MÅLSÄTTNINGAR OCH UTVECKLINGSPLANER 10

2.2 OMRÅDESKARRAKTÄR OCH MÅLPUNKTER 12

2.3 FÖRUTSÄTTNINGAR PER TRAFIKSLAG 13

2.3.1 Gång- och cykelvägnät 13

2.3.2 Kollektivtrafik 16

2.3.3 Gator och vägar 17

2.3.4 Utbud av parkering 19

2.3.5 Tillgång till bilpool 21

2.4 BILINEHAV 22

2.5 RESVANOR 23

3 UPPLANDS VÄSBY BIBLIOTEK 24

3.1 DAGENS BIBLIOTEK 24

3.2 RESTIDER TILL DET PLANERADE BIBLIOTEKET 24

4 EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING 29

4.1 TRAFIKPLANENS AKTUALITET 29

4.1.1 Parkeringstal 29

4.2 UTGÅNGSPUNKT FÖR PARKERINGSBERÄKNING 30

4.3 BILPARKERING TILL BOSTÄDER 31

4.3.1 Bedömning av efterfrågan till bostäder 34

4.4 CYKELPARKERING TILL BOSTÄDER 36

4.5 BILPARKERING TILL VERKSAMHETER 37

4.5.1 Bedömning av efterfrågan till verksamheter 39

4.6 CYKELPARKERING TILL VERKSAMHETER 40

4.7 SAMMANSTÄLLNING AV PARKERINGSEFTERFRÅGAN 41

5 UTFORMNINGSFÖRSLAG 42

5.1 CYKELPARKERING 42

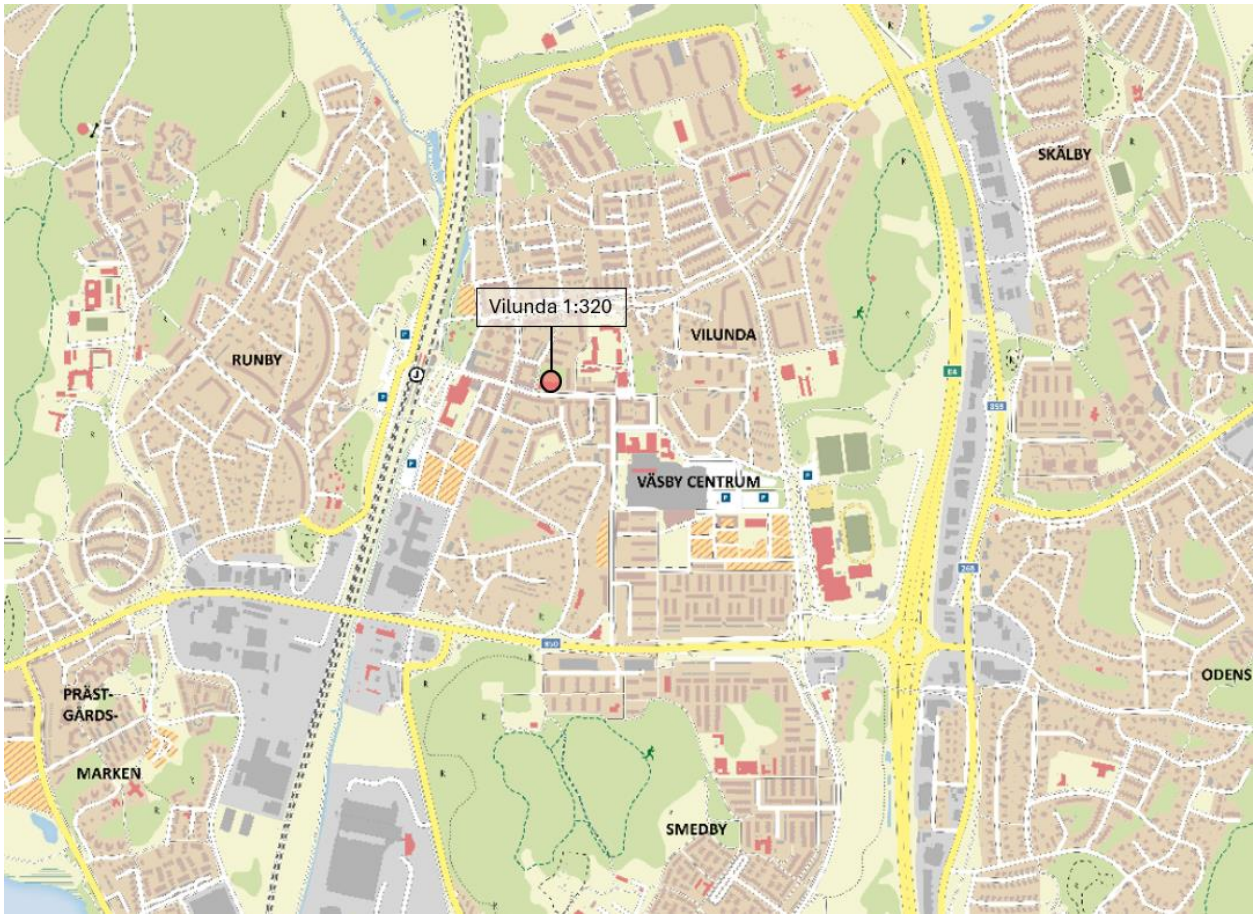
5.2 BILPARKERING 44

5.2.1 Garageutformning 48
5.3 ANGÖRING 49
5.4 RÄDDNINGSTJÄNST 50
6 KONSEKVENSBESKRIVNING 51
6.1 CENTRALVÄGEN 51
6.2 BJÖRKVALLAVÄGEN 53
6.2.1 Trafikfunktioner på fastighetsmark 53
6.2.2 Angöring längs Björkvallavägen 54
6.3 RISK FÖR PARKERINGSFLYKT 58
7 TRAFIKPÅVERKAN 59
7.1 TRAFIKALSTRING 59
7.1.1 Gångtrafik 60
7.1.2 Cykeltrafik 60
7.1.3 Kollektivtrafik 61
7.1.4 Biltrafik 62
7.2 MOTORTRAFIKFLÖDEN 63
7.2.1 Trafikmätningar 63
7.2.2 Nuläge – år 2023 64
7.2.3 Prognos – år 2040 66
7.3 KORSNINGSKAPACITET 69
7.3.1 Korsning 1 72
7.3.2 Korsning 2 73
7.3.3 Korsning 3 75
7.4 SAMMANVÄGD BILD AV TRAFIKPÅVERKAN 76
8 SLUTSATS 78
9 KÄLLOR 79

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Fastigheten Vilunda 1:320 ägs av det allmännyttiga bostadsbolaget Väsbyhem och är lokaliserad i centrala Upplands Väsby, strax öster om Upplands Väsby station och nordväst om Väsby centrum. Se fastighetens lokalisering i centrala Upplands Väsby i Figur 1.



Figur 1. Den aktuella fastighetens lokalisering i centrala Upplands Väsby. Källa: Väsbykartan, bearbetning av WSP.

På fastigheten har det tidigare legat ett Medborgarhus där flera typer av verksamheter har bedrivits under många år, till exempel kulturevenemang, dans, biograf, pub, konditori, med flera verksamheter. Medborgarhuset invigdes 1962 men stod tomt mellan åren 2018–2024 då byggnaden var i väldigt dåligt skick innan den revs under våren 2024. Precis intill fastigheten ligger också Elis Park som utgör en något skymd central park samt Björkvallatorg som utgör ett mindre torg som angränsas av lokala verksamheter.

Platsen där det gamla Medborgarhuset har legat samt intilliggande Elis Park och Björkvallatorg är just nu under utveckling. Projektet leds av Väsbyhem och Upplands Väsby kommun och en ny detaljplan ”Vilunda 1:320 med flera (Centralvägen 9 och nya Elis park)” är under framtagande för att pröva möjligheten att bygga ett flerfamiljshus med hyresbostäder och lokaler i bottenvåningen innehållandes bibliotek och café. Detaljplanen syftar till att stärka Centralvägens funktion som en sammanhållen central gata med levande bottenvåningar som kompletterar befintlig bebyggelse och knyter samman Upplands Väsby station och Väsby centrum.

1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

I arbetet med att ta fram en ny detaljplan för platsen har WSP fått i uppdrag att utreda trafiksituationen. Den här trafikutredningen syftar därför till att utreda vilka trafikrelaterade behov exploateringen ger upphov till, trafikfunktionerna och prioriteringar i gaturummet. Med anledning av planområdets centrala läge ligger ett särskilt fokus på framkomligheten för alla trafikslag samt en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Vidare syftar utredningen till att utreda hur exploateringen kan komma att påverka det befintliga vägnätet och trafiksituationen i närområdet.

Trafikutredningen är geografiskt avgränsad till planområdet och det direkt anslutande vägnätet, se Figur 2.

Figur 2. Illustrationsplan. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

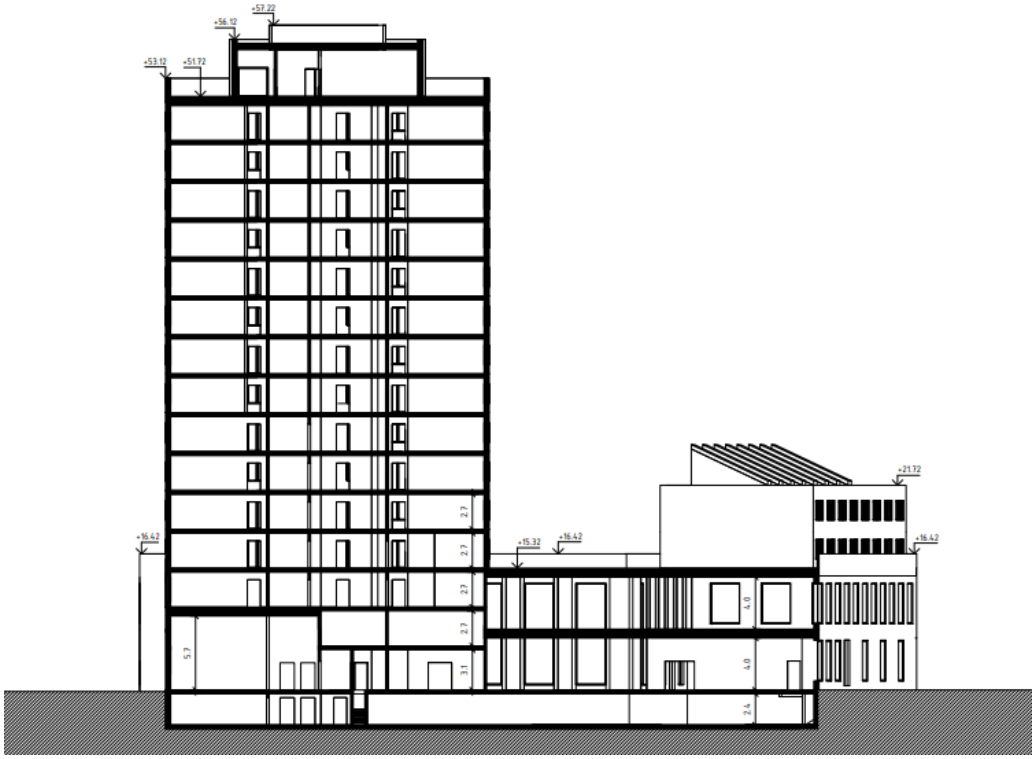
1.3 BEBYGGELSEFÖRSLAGET

Bebyggelseförslaget utgörs av ett flerbostadshus med lokaler i de två nedersta våningsplanen. I lokalerna planeras ett bibliotek (en flytt av det befintliga biblioteket vid Upplands Väsby station) och ett café. Mot Centralvägen kommer en social park anläggas där även torgfunktion som Björkvallatorg utgör idag kommer rymmas.

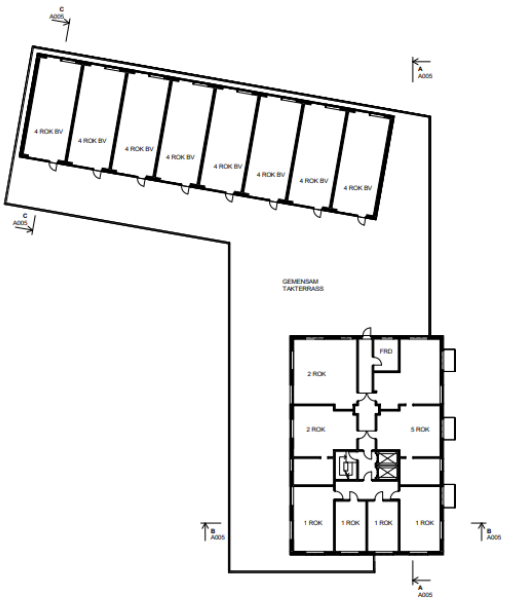
Byggnaden kommer ha ett L-format fotavtryck i markplan och placeras på fastigheten enligt illustrationsplanen i Figur 3.

Figur 3. Illustrationsplan. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

Ovanför verksamhetslokalerna som planeras i de två nedersta våningsplanen kommer en bostadsgård anläggas som även kommer fungera som en förgård till bostäderna i den norra delen av byggnaden. I den norra delen av byggnaden kommer en lågdel i två plan byggas ovanpå verksamhetslokalerna vilken kommer rymma stadsradhus eller lägenheter. I den södra delen av byggnaden kommer ett punkthus byggas ovanför verksamhetslokalerna i tolv tillkommande våningar som kommer rymma lägenheter. Under byggnaden kommer ett parkeringsgarage byggas. Se bebyggelseförslaget i Figur 4-Figur 5 nedan.



Figur 4. Tvärsnitt av byggnaden. Källa: Theory In Practice, 2025-10-29.



Figur 5. Illustration av bostadsgård på våning tre. Källa: Theory In Practice, 2025-10-29.

Nedan följer en sammanställning av de olika bostadsstorlekarna samt deras antal, se Tabell 1.

Tabell 1. Fördelning av ytorna i bebyggelseförslaget.

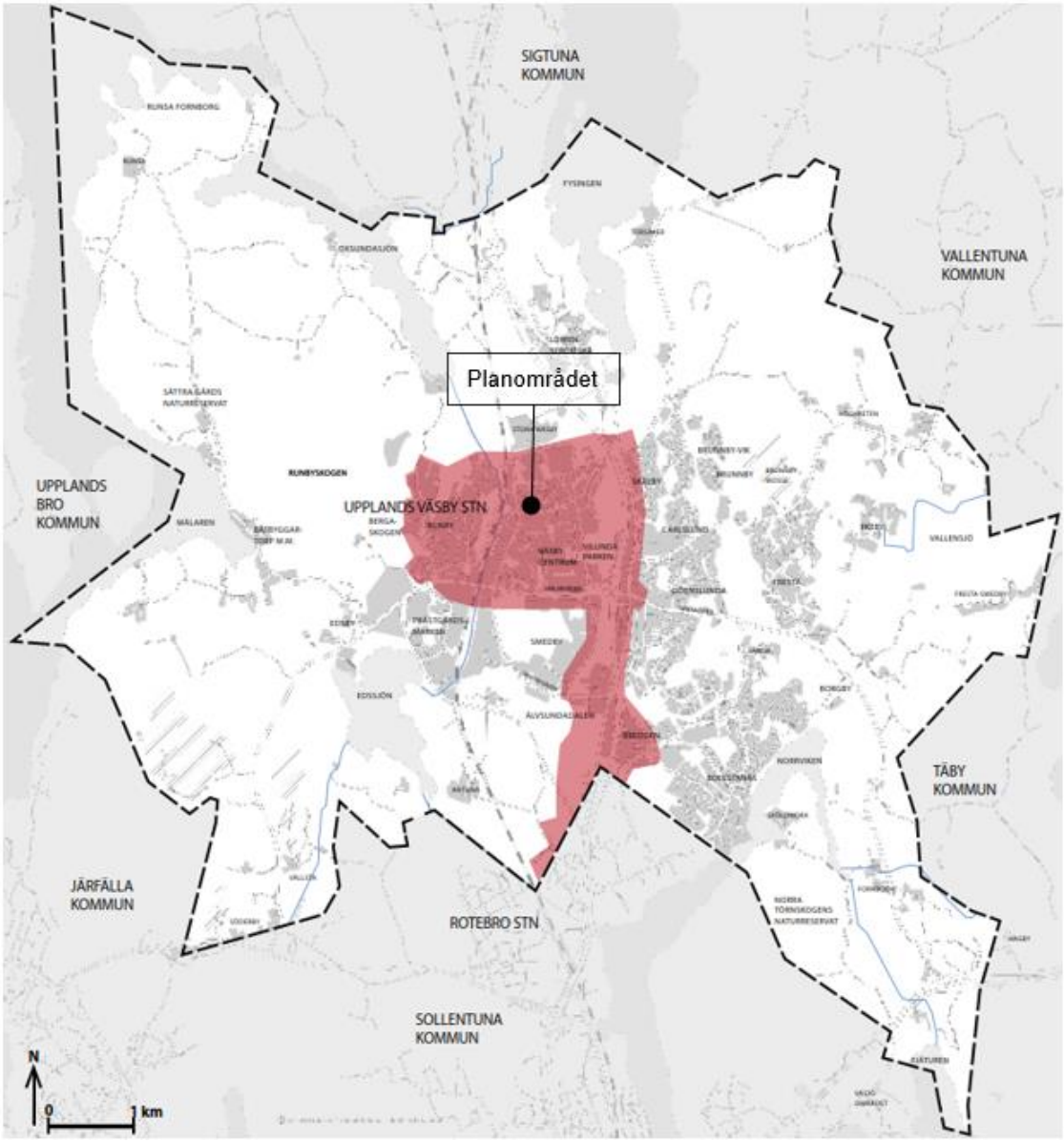
	Antal enheter	Antal m^2 BTA
Bostäder	82	7 645
1 ROK	21	-
2 ROK	21	-
3 ROK	23	-
4 ROK/radhus	8	-
5 ROK	9	-
Verksamhetslokaler	2	2 134
Bibliotek	1	1 918
Café	1	216
Tillkommande mörk BTA	-	1 712
Garage	-	-
Teknik	-	-

2 OMRÅDESBESKRIVNING

2.1 KOMMUNALA MÅLSÄTTNINGAR OCH UTVECKLINGSPLANER

Upplands Väsby kommun planerar för 63 000 invånare till år 2040. I kommunens Översiktsplan[1] beskrivs en vision för Väsby stad 2040 och att detta ska förverkligas genom att utveckla centrala Upplands Väsby till en blandstad med en tät stadskärna i de centrala delarna. Gång och cykel ska vara det enklaste sättet att röra sig i staden via ett välutvecklat vägnät med både lokala och regionala förbindelser.

Planområdet ligger i mitten av det område som Översiktsplanen pekar ut för ”tät stadsbyggnad” år 2040, se Figur 6.



Figur 6. I Översiktsplanen pekas området i rött ut för tät stadsbyggnad år 2040. Källa: Upplands Väsby kommun (2018). *Väsby stad 2040, Översiktsplan för Upplands Väsby kommun, 2018*.

[1] Upplands Väsby kommun (2018). *Väsby stad 2040, Översiktsplan för Upplands Väsby kommun.*

Andra utvecklingsprojekt i centrala Upplands Väsby och i planområdets närhet som kommer bidra till förtätning och visionen för Väsby stad 2040 är Väsby centrum strax öster om planområdet och projektet Fyrklövern som bland annat rymmer varierade boendeformer samt offentliga mötesplatser och parker. Väsby entré är ett annat utvecklingsprojekt strax väster om planområdet som ämnar binda samman området som ligger på västra sidan järnvägen med centrala Upplands Väsby och Centralvägen på den östra sidan järnvägen. Väsby entré kommer rymma flerfamiljshus i varierande upplåtelseformer samt lokaler för olika typer av verksamheter. Stationsområdet vid Upplands Väsby station är också inkluderat i Väsby entré-projektet och kommer bli en del av den täta staden samtidigt som resecentrumet byggs ut. Promenadstråk, offentliga mötesplatser och upplevelsestråk planeras inom Väsby entré samt en ny gång- och cykelkoppling över järnvägen i höjd med stationsområdet.

Något längre från planområdet men inom det utpekade området för tät stadsbyggnad finns ytterligare utvecklingsprojekt. Älvsundadalen och Bredden utgör ett projekt på båda sidorna om väg E4 och söder om trafikplats Glädjen med tät och blandad stadsbebyggelse. Rundby med området vid Edsvägen/Mälarvägen kan förtätas. Området kring Glädjens trafikplats kan utvecklas med verksamheter och bostäder. Vilundaparken kan utvecklas med bostäder och för idrottsändamål. Smedby och Ekebo kan förtätas längs Ekebovägen och Mälarvägen.

När det gäller trafikstrategiska frågor för att möte den planerade stadsutvecklingen så har Upplands Väsby kommun tagit fram en Trafik- och mobilitetsstrategi[2] som utgör en långsiktig plan för hur trafiksystemet i kommunen bör utvecklas för att nå visionen för Väsby stad 2040. Strategin konkretiserar även vilka åtgärder som krävs för att ta sig dit. Målsättningarna kan sammanfattas i följande punkter:

- Upplands Väsby ska utvecklas till en blandstad med en tät stadskärna.
- Ökad mobilitet och transporteffektivitet där varje trafikslag ska bidra till helheten.
- Negativa effekter som buller och utsläpp från trafiken ska minska.
- Utvecklingen av transportsystemet ska ta hänsyn till människors grundläggande transportbehov på ett trafiksäkert sätt.
- Att röra sig i transportsystemet ska upplevas tryggt under dygnets alla timmar.
- Gång och cykel ska vara det självklara valet för korta resor och i kombination med andra färdmedel.
- Andelen gångtrafik ska öka och antalet barn som går till skolan.
- Andelen cykeltrafik ska öka och antalet barn som cyklar till skolan.
- Cykelvägnätet ska vara säkert, gent, inbjudande och upplevas tryggt.
- Andelen kollektivtrafik ska öka.
- Konkurrenskraftig och tillgänglig kollektivtrafik.
- Nyttotrafik ska anpassas till bebyggelse och vistelsemiljöer men ska också vara tillgängligt och funktionellt.
- När det gäller biltrafik behöver avvägningar mellan resebehov och konsekvenserna för bebyggelse och vistelsemiljöer göras.
- Bilparkering ska främja en god sammanvägd tillgänglighet och bidra till en attraktiv stadsmiljö.
- Bilparkering ska stödja ett effektivt markutnyttjande och bidra till både ökad transporteffektivitet och ökat hållbart resande.

[2] Upplands Väsby kommun (2022). *Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategi.*

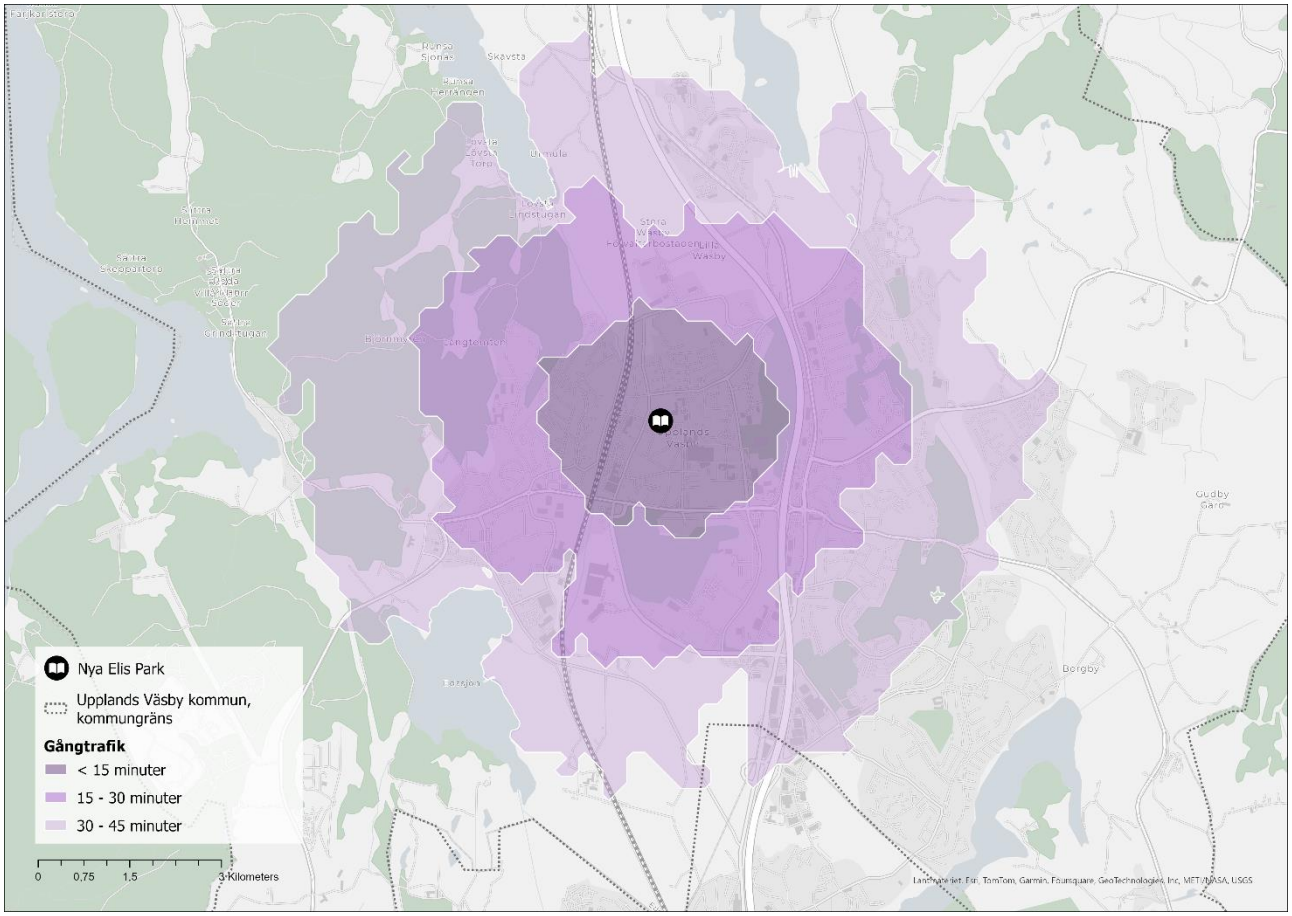
2.2 OMRÅDESKARRAKTÄR OCH MÅLPUNKTER

Planområdet är lokaliserat i centrala Upplands Väsby och ligger intill Centralvägen som utgör ett viktigt stråk som är väl integrerat i vägnätet och omges av flera målpunkter som Upplands Väsby station, bibliotek, skolor och Väsby centrum. Längs stråket finns en blandad bebyggelse i kvarterstruktur och i bottenvåningarna finns både bostäder, restauranger och verksamheter med entréer mot Centralvägen. Stråket utgör ett av de mest folkfyllda stråken i centrala Upplands Väsby och flödet av trafikanter väntas öka i takt med att Upplands Väsby utvecklas. Utöver ett integrerat gångstråk utgör Centralvägen även en del av kommunens huvudcykelstråk samt ett viktigt kollektivtrafikstråk för busstrafik. Stråket trafikeras även av biltrafik samt transporter och leveranser till verksamheterna i området.

När det gäller målpunkter i centrala Upplands Väsby ligger de flesta viktiga vardagsmålpunkter inom gångavstånd från planområdet. I Figur 7 är målpunkter som livsmedelsbutiker, förskolor, skolor, vårdcentral, tandvård, centrum och närliggande hållplatser utpekade i anslutning till planområdet.

Figur 7. Målpunkter i anslutning till planområdet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Målpunkterna som pekats ut i figuren ovan är möjliga att nå inom 15 minuter gångväg, se räckvidden till fots från planområdet i Figur 8.



Figur 8. Räckvidd till fots från planområdet ”Nya Elis park” inom 15, 30 och 45 minuter. Restiderna är beräknade med verktyget TravelTime[3] via integration i ArcGIS.

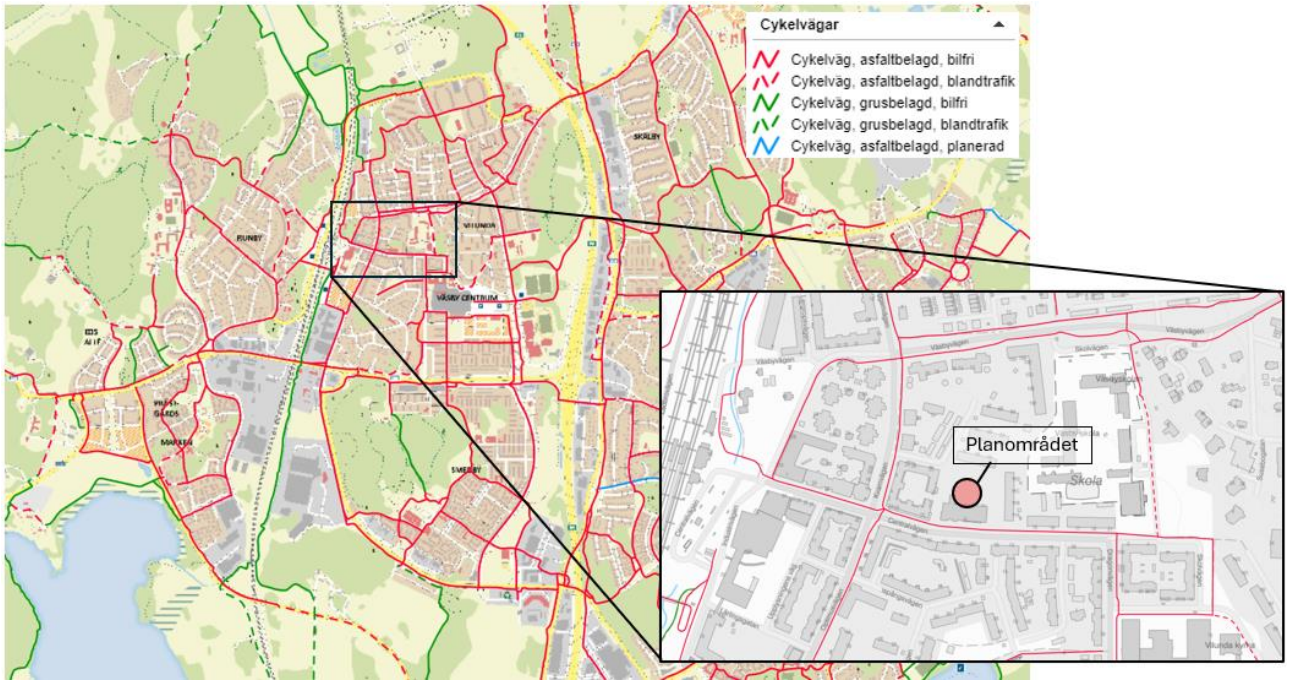
2.3 FÖRUTSÄTTNINGAR PER TRAFIKSLAG

Nedan har förutsättningarna för respektive trafikslag kartlagts.

2.3.1 Gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i centrala Upplands Väsby är relativt väl utbyggt, se Figur 9. Gångvägnätet är något mer finmaskigt mellan Upplands Väsby station och Väsby centrum än vad cykelvägnätet visar. Vid de flesta korsningspunkterna finns markerade gångpassager eller övergångsställen.

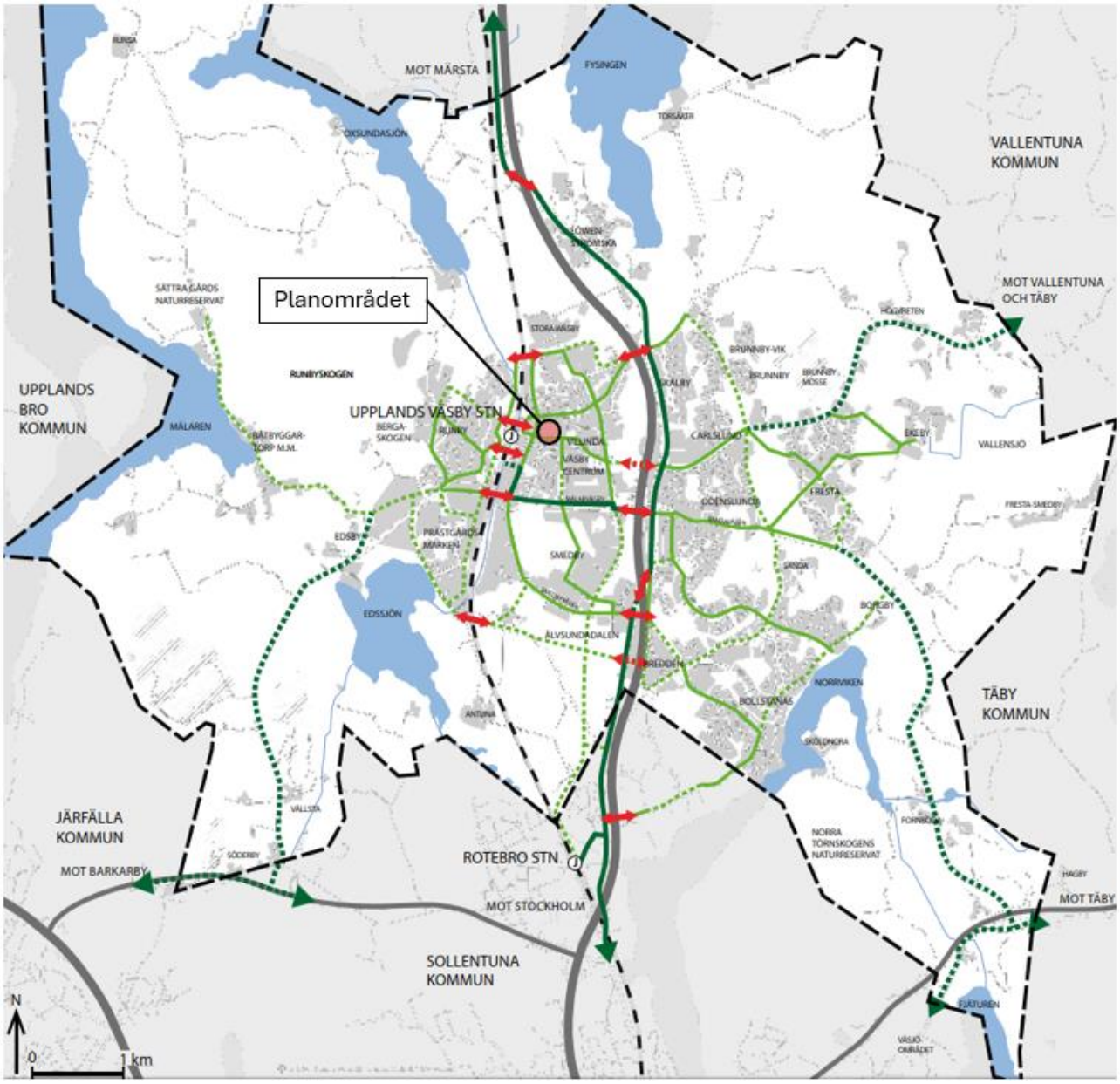
[3] TravelTime (n.d.). *https://traveltime.com/*



Figur 9. Cykelvägnätets utbredning i centrala Upplands Väsby. Källa: Väsbykartan, bearbetning av WSP.

För att minska de barriäreffekter som järnvägen och väg E4 utgör för gångare och cyklister i Upplands Väsby så planeras, i enlighet med Översiktsplanen och kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi, två nya länkar över väg E4. De centrala delarna planeras knyts samman med Vallentunavägen via en ny länk och Älvsundadalen planeras knytas samman med Bredden. I samband med utvecklingen av Upplands Väsby station finns ett förslag om att komplettera med två gång- och cykelförbindelser över järnvägen. Det finns dock inget beslut om förslagets genomförande än.

Kommunen arbetar stegvis med utvecklingen av cykelvägnätet utifrån tillgängliga resurser och prioriteringar. Fokus ligger på att successivt förbättra det lokala cykelvägnätet och öka separeringen mellan gång- och cykeltrafik längs huvudgatorna. Det finns dock inget utpekat arbete specifikt för huvudcykelstråket. När det gäller regionala stråk ansvarar kommunen enbart för drift och underhåll. I Figur 10 visas kommunens huvudcykelstråk med planerad utveckling.



Figur 10. Kommunens huvudcykelnät (kommunalt nät i ljusgrönt och regionalt nät i mörkgrönt) med nya länkar och passager markerade med streckande linjer och pilar. Vissa av de nya länkarna och passagerna är redan utbyggda. Källa: Upplands Väsby kommun (2018). *Väsby stad 2040, Översiktsplan för Upplands Väsby kommun, 2018*. Bearbetning av WSP.

2.3.2 Kollektivtrafik

Upplands Väsby station med pendeltåg och busstation finns 350 meter väster om planområdet med ett stort utbud av kollektivtrafik.

Busshållplatsen Kyrkvägen vid Väsby centrum finns 350 meter öster om planområdet och busshållplatsen Väsby centrum finns 500 meter sydöst om planområdet. Respektive busshållplats trafikeras av färre busslinjer än Väsby station men utgörs av samma busslinjer som också trafikerar vid Upplands Väsby station. Det finns också en busshållplats precis intill planområdet, Centralvägen, som trafikeras av en nattbuss från centrala Stockholm. Se hållplatsernas lokalisering i relation till planområdet i Figur 11 samt tillgängligt kollektivtrafikutbud i Tabell 2.

Figur 11. Närliggande hållplatser i relation till planområdet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Tabell 2. Kollektivtrafikutbud på vardagar i planområdets närhet. Turtäthet baseras på SL:s tidtabell och förändrat utbud enligt uppgifter från Trafikförvaltningen. Källa: Trafikförvaltningen SLL (2019). *Bilaga 1 PM Upplands Väsby. Kravlista – Terminal Upplands Väsby.*

Hållplats	Linje	Turtäthet, max (avgångar/tim max)	Förändrat utbud till 2030/2050
Upplands Väsby pendelstation (350 m från planområdet)	40, Uppsala C – Södertälje centrum	10 min (8)	N/A
	41, Märsta – Södertälje centrum		
	42/42X, Märsta – Nynäshamn	30 min (2)	N/A
Upplands Väsby busstation (350 m från planområdet)	*524, Arninge station – Upplands Väsby station	15 min (4)	-
	*531, Upplands Väsby station – Brunnby Vik	15 min (4)	-
	**532, Runsa – Upplands Väsby station	60 min, 8 turer vardagar (1)	-
	**533, Rotebro station östra – Upplands Väsby station	30 min (2)	8 avgångar/tim
	**534, Rotebro station östra – Upplands Väsby station	30 min (2)	4 avgångar/tim
	**536, Bollstanäs skola – Edsparkern	15 min (4)	8 avgångar/tim
	**537, Kista centrum – Upplands Väsby station	20 min (3)	4 avgångar/tim
	*539, Länsmansvägen – Upplands Väsby station	30 min (2)	4 avgångar/tim
	*545, Upplands Väsby station – Bollstanäs skola	30 min (2)	4/8 avgångar/tim
	560, Upplands Väsby station – Jakobsbergs station 560X, Upplands Väsby station – Jakobsbergs station	30 min (2) 30 min (2)	-
	*562, Upplands Väsby station – Rundby backar	15 min (4)	2 avgångar/tim
	566, Upplands Väsby station – Bredden västra	30 min (2)	4 avgångar/tim
	*568, Upplands Väsby station – Löwenströmska sjukhuset	15 min (4)	-
	*577, Märsta station – Upplands Väsby station	15 min (4)	-
	**684, Täby centrum – Upplands Väsby station	30 min (2)	2/4 avgångar/tim
Centralvägen busshållplats	**598, nattbuss, Stockholm C – Upplands Väsby	-	N/A

* Trafikerar även busshållplatsen Kyrkvägen

** Trafikerar även busshållplatsen Väsby Centrum

Ytterligare busslinjer planeras trafikera Upplands Väsby station till år 2030:

- 1 linje mellan Upplands Väsby station – Täby, med en planerad turtäthet på 10 minuter år 2030
- 1 linjer mellan Upplands Väsby station – Barkarby, med en planerad turtäthet på 7,5 minuter år 2030 och en utökad turtäthet på 6 minuter år 2050 för respektive linje.
- 1 linjer mellan Upplands Väsby station – Eds allé, med en planerad turtäthet på 15 minuter år 2030 för respektive linje.

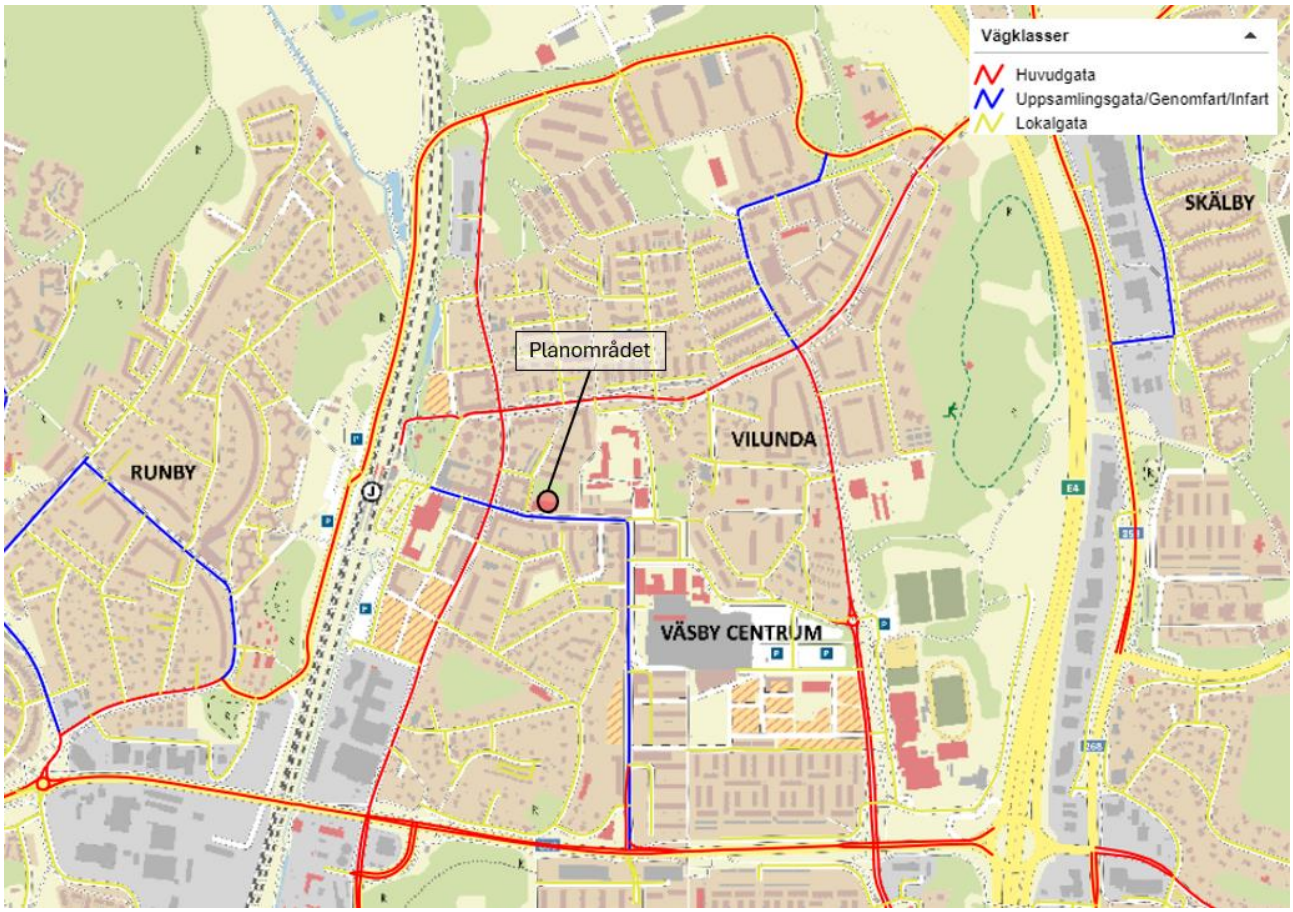
2.3.3 Gator och vägar

Planområdet ligger intill Centralvägen som utgör en kommunal uppsamlingsgata och ett viktigt kollektivtrafikstråk i kommunen, hastigheten är reglerad till 30 km/tim. Idag finns det vissa utmaningar för kollektivtrafikens framkomlighet längs Centralvägen med anledning av körbanans bredd vissa sträckor samt en skarp kurva mellan Centralvägen och Dragonvägen. Det finns gångbanor på vardera sida om vägen och en separerad cykelbana på norra sidan om vägen. Det finns även flera övergångsställen över vägen för ökad framkomlighet för gångtrafikanter.

I planområdets nordvästra hörn ligger Björkvallavägen som utgör en lokal återvändsgata hastighetsreglerad till 30 km/tim som nyttjas av de boende i fastigheterna längs vägen. Björkvallavägen ansluter det övriga vägnätet via Kvarnvägen som utgör en del av kommunens huvudvägnät som också är reglerat till 30 km/tim. Parkering är förbjuden längs Björkvallavägen. Det finns en gångbana på södra/östra sidan gatan och cykling sker i blandtrafik. Idag finns ingen anslutning för bil till planområdet från Björkvallavägen, däremot så finns det en gång- och cykellänk i planområdets västra kant mellan Björkvallavägen och Centralvägen.

Se det kommunala vägnätet i anslutning till planområdet i Figur 12-Figur 13.

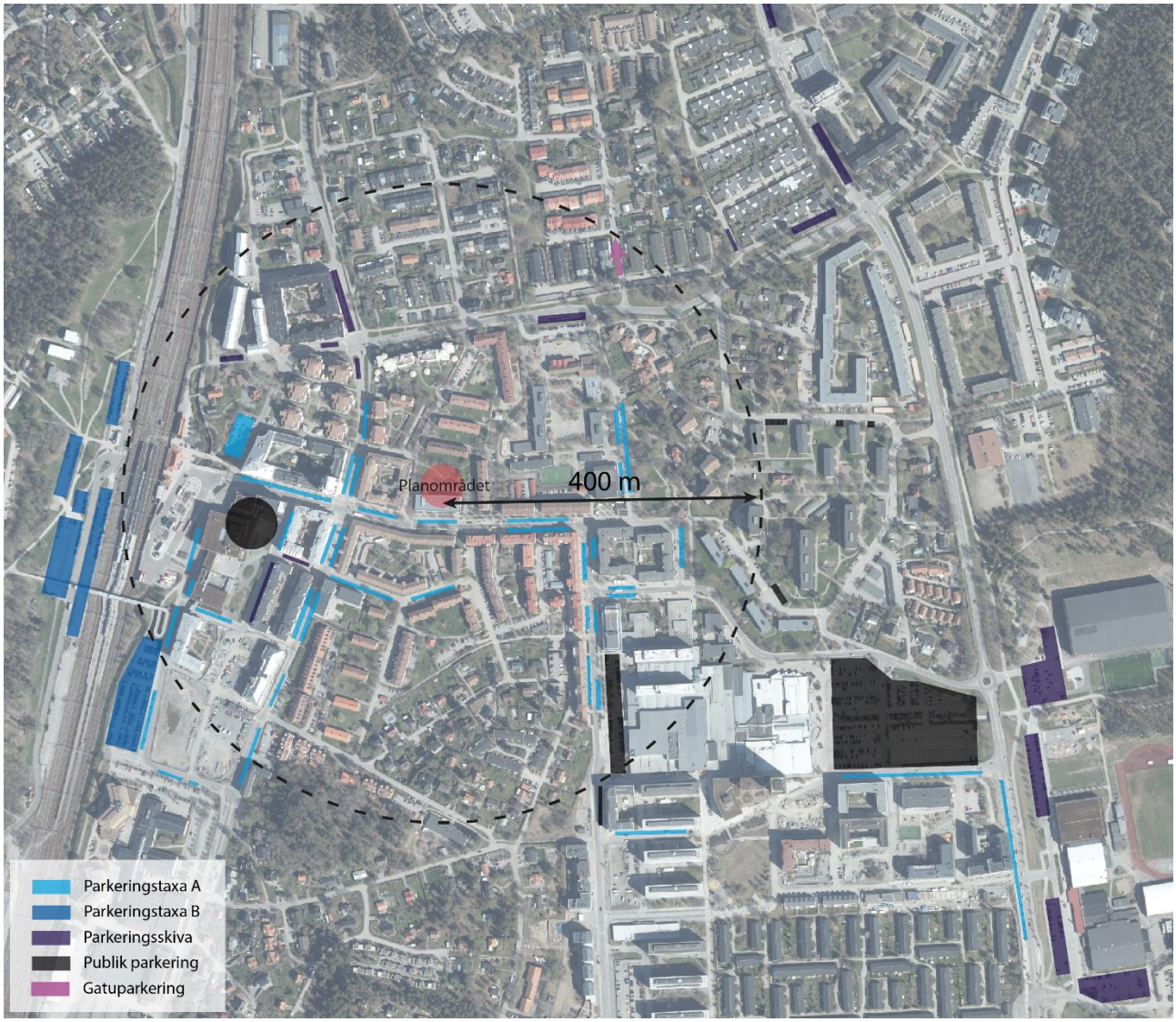
Figur 12. Vägar i anslutning till planområdet med övergångsställen längs med och i direkt närhet av Centralvägen och Björkvallavägen markerade med röda rektanglar. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.



Figur 13. Vägnätets klassificering i centrala Upplands Väsby. Källa: Väsbykartan, bearbetning av WSP.

2.3.4 Utbud av parkering

I planområdets närhet finns det flera bilparkeringar på offentlig mark och även publika bilparkeringar på fastighetsmark. Det finns bland annat gatuparkering längs flera gator, däribland Centralvägen, som antingen är avgiftslagda eller kräver parkeringsskiva vid kortare parkering vid ärenden i centrala Upplands Väsby. Den avgiftslagda parkeringen är gratis på kvällar och söndagar. I anslutning till Upplands Väsby station finns infartsparkeringar som är avgiftslagda på vardagar. Publika parkeringar finns också i Messingens parkeringsgarage i anslutning till Upplands Väsby station samt besöksparkeringar till Väsby centrum. En enklare och översiktlig parkeringsinventering av offentliga och publika bilparkeringars lokalisering är sammanställd i Figur 14. Omsättningen och beläggningsgraden är inte studerad. I takt med att centrala Upplands Väsby utvecklas kan det vara intressant att studera omsättningen och beläggningen på offentliga parkeringar för att säkerställa ett effektivt nyttjande som bidrar till en tillgänglig stadskärna och besökare till centrumverksamheterna för ett levande stadskärna.



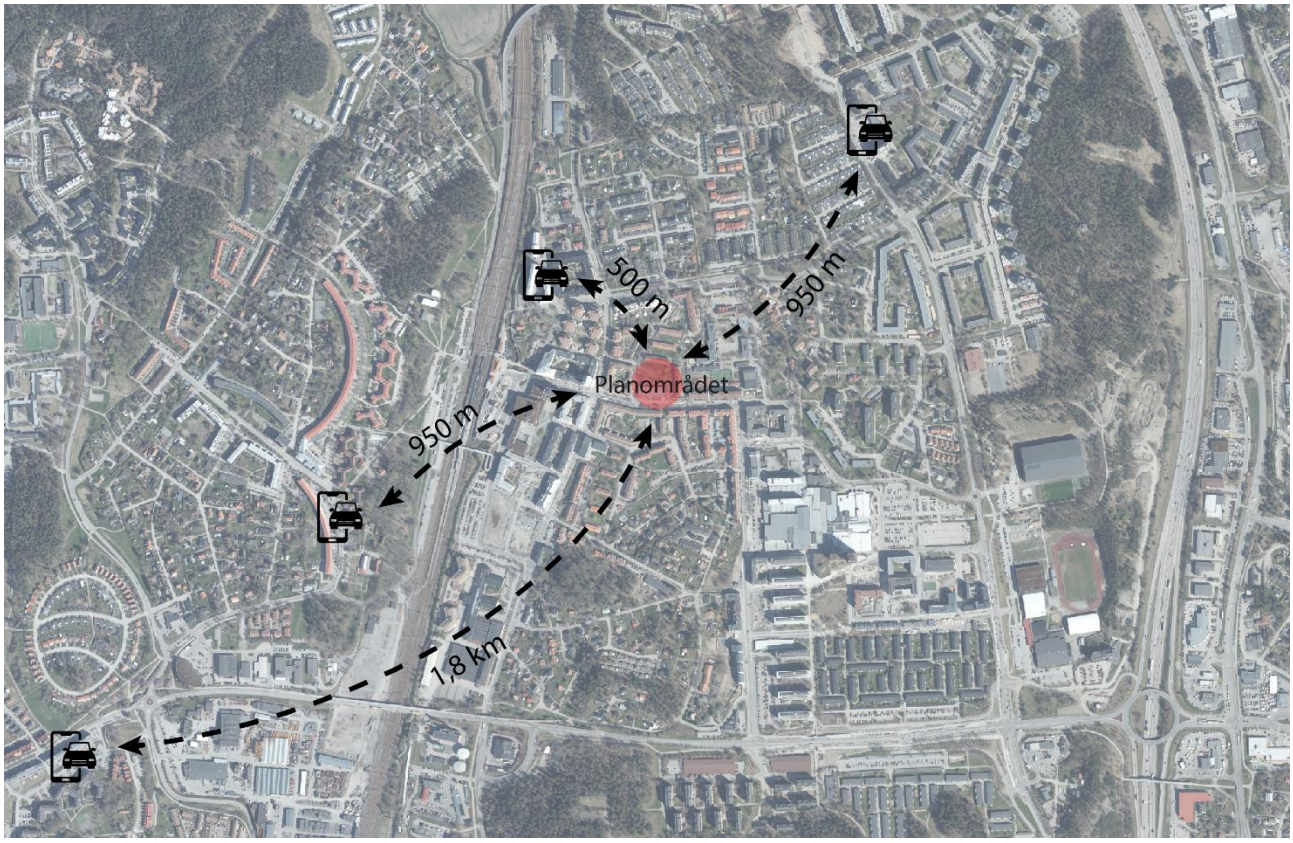
Figur 14. Offentliga och publika bilparkeringar i centrala Upplands Väsby. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Utöver publika parkeringar i centrala Upplands Väsby finns det privata parkeringsgarage och markparkeringar kopplat till bostäder och verksamheter. Beroende på hur beläggningen för dessa ser ut kan det finnas möjligheter till samnyttjande eller att göra parkeringsköp. Genom parkeringsköp kan parkeringsytor som idag står tomma nyttjas, i stället för att bygga nya parkeringar, vilket bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande och frigör ytor för andra funktioner. Genom samnyttjande kan befintliga parkeringar nyttjas mer effektivt genom att de är belagda under en större del av dygnet vilket även det bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande och frigör ytor för andra funktioner.

2.3.5 Tillgång till bilpool

Väsbyhem har fyra mobilitetshubbar i Upplands Väsby där poolbilar tillhandahålls av operatören Hyre.

Poolbilen som är lokaliserad närmast planområdet finns inom 500 meter gångväg, alla fyra hubbarna nås inom 1,8 km gångväg, se Figur 15. De båda poolbilarna som ligger norr om planområdet har en något högre beläggning än de båda poolbilarna som ligger söder om planområdet.[4] Beläggningsgraden för poolbilarna norr om planområdet har varierat mellan 31–66 procent per månad under perioden januari till april 2024. Motsvarande för de båda poolbilarna söder om planområdet är 5–32 procent.



Figur 15. Lokalisering av poolbilar med gångavstånd till planområdet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

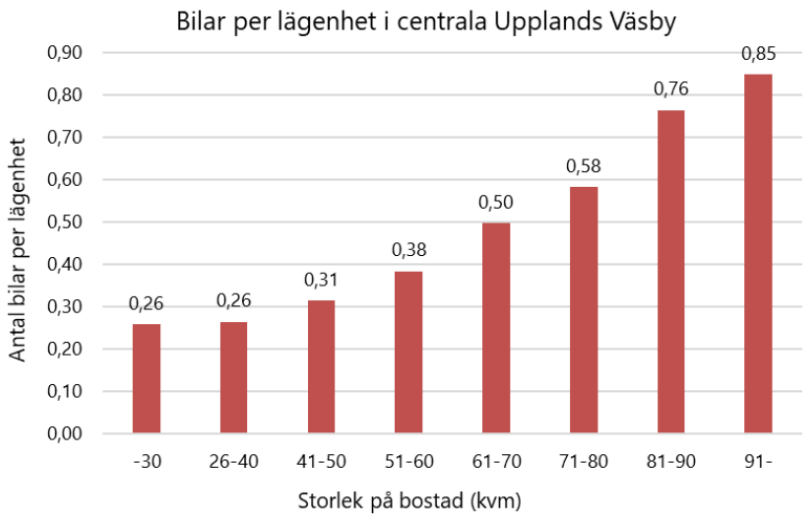
[4] Beläggningsstatistik tillhandahållen av Väsbyhem.

2.4 BILINEHAV

Bilinnehavet för centrala Upplands Väsby är 0,49–0,65 bilar per lägenhet med ett genomsnitt på 0,58 bilar per lägenhet, se Figur 16.

Figur 16. Bilinnehavet (det genomsnittligt antal bilar per lägenhet per DeSO-område) i centrala Upplands Väsby. Källa: Tyréns (2024). *Väsbyhems mobilitetsstrategi för Vilunda 1:320.*

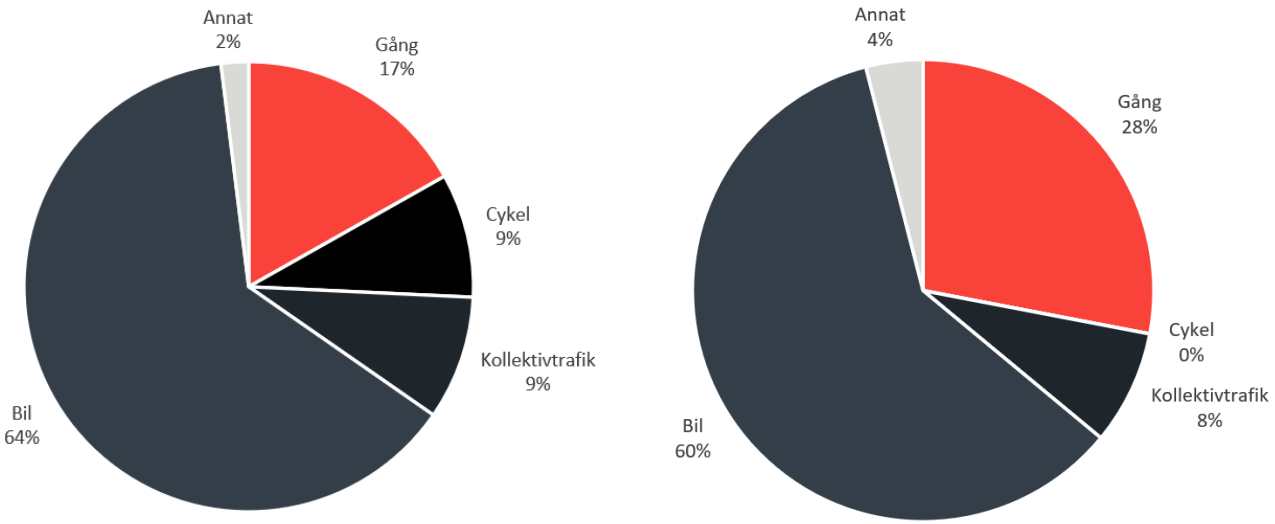
Bilinnehavet korrelerar även med lägenhetsstorlek i centrala Upplands Väsby. Se bilinnehavet per lägenhetsstorlek i Figur 17.



Figur 17. Bilinnehavet i centrala Upplands Väsby utifrån lägenhetsstorlek. Källa: Tyréns (2024). *Väsbyhems mobilitetsstrategi för Vilunda 1:320.*

2.5 RESVANOR

År 2019 genomförde Region Stockholm en resvaneundersökning[5] i regionen där resvanor och färdmedelsfördelning även presenteras på kommunnivå. I Figur 18 visas färdmedelsfördelningen för resor som gjorts av befolkningen i Upplands Väsby. Eftersom markanvändningen skiljer sig mellan olika kommundelar i Upplands Väsby skiljer sig troligen även färdmedelsfördelningen mellan olika kommundelar.



Figur 18. Färdmedelsfördelning inom Upplands Väsby kommun. Fördelningen på vardagar till vänster och på helger till höger. Källa: Region Stockholm (2019). *Resvaneundersökning 2019.*

[5] Region Stockholm (2019). *Resvaneundersökning 2019.*

3 UPPLANDS VÄSBY BIBLIOTEK

3.1 DAGENS BIBLIOTEK

Idag ligger Upplands Väsby Bibliotek i byggnaden Messingen som utgör ett multifunktonshus intill Upplands Väsby station ungefär 300 meter från planområdet. De publika ytorna utgör ungefär 1 000 m^2 och totalt nyttjar biblioteket ungefär 1 500 m^2 samt gemensamma lokaler i byggnaden.

En flytt av det befintliga biblioteket till planområdet möjliggör utökade ytor för bibliotekets verksamheter. Dels en utökad ungdomsavdelning, vilken idag är underdimensionerad, dels fasta kontorsplatser för personalen. Då biblioteket idag nyttjar gemensamma ytor i Messingens lokaler för vissa aktiviteter och evenemang kommer en egen samlingslokal även behöva ordnas i de nya lokalerna.

Idag finns inga besöksräknare för biblioteket men flest besökare under en vanlig vecka är det vid evenemang på kvällar och helger – vilket sker flera gånger i veckan – och då kan det vara upp till 100 besökare samtidigt. Även lördagar, lov och storhelger lockar många besökare. Under öppettiderna kan det vara upp till 25 anställda på plats samtidigt.

Parkeringssituationen för besökare till det befintliga biblioteket fungerar bra idag.[6] Det finns idag inga anordnade bil- eller cykelparkeringsplatser till biblioteket, varken för personalen eller för besökare. Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade finns intill Messingens entréer. Närmaste cykelparkeringarna finns vid Upplands Väsby station och busstationen, båda inom ungefär 100 meter gångväg. Publika bilparkeringar finns i bibliotekets närområde samt i Messingens parkeringsgarage.

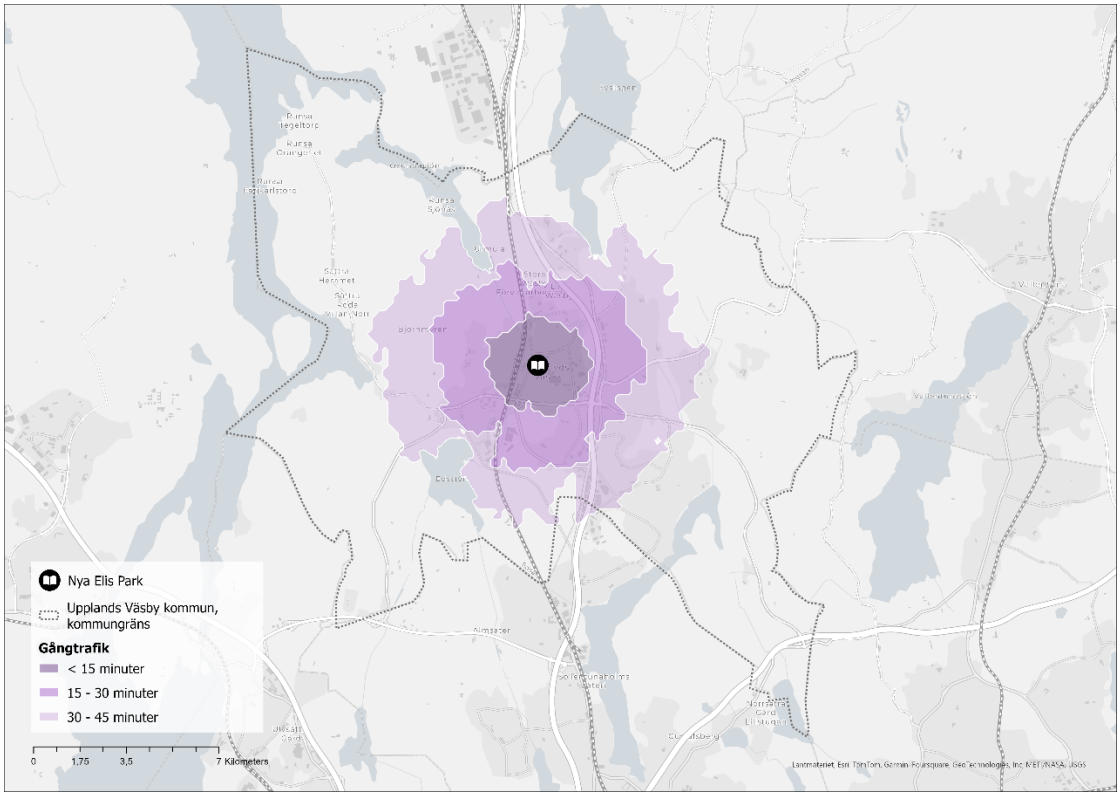
Biblioteket driver även en bokbuss tre dagar i veckan som har en anvisad yta för lassning och lossning intill biblioteket. När biblioteksbussen inte används står den parkerad på annan plats. De dagarna som bussen används står den parkerad utanför biblioteket 2–4 timmar sammanlagt uppdelat på minst två tillfällen, ibland längre stunder. Vid lassning och lossning sker detta med hjälp av rullande vagnar. Viktigt är att avståndet mellan entrén till biblioteksslokalerna och bokbussen inte är för långt, dels med anledning av arbetsmiljön, dels för att skydda böckerna mot till exempel snö och regn genom att de är utomhus så kort stund som möjligt.

3.2 RESTIDER TILL DET PLANERADE BIBLIOTEKET

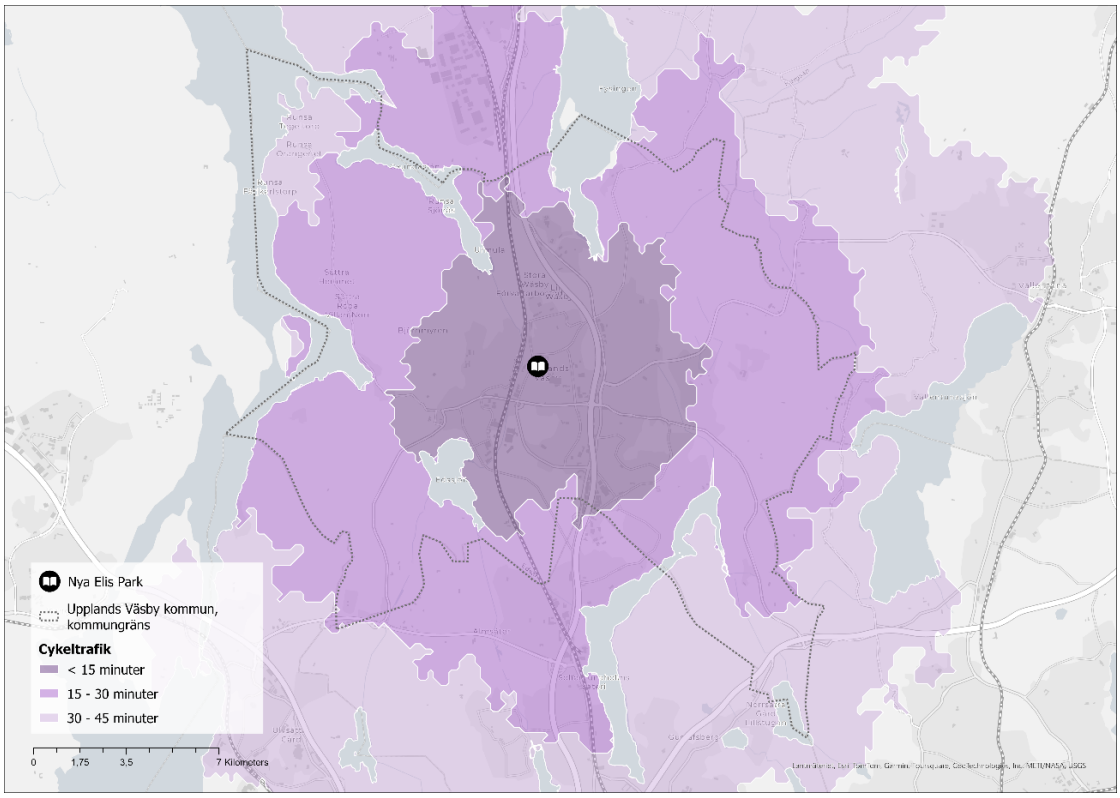
Bibliotekets upptagningsområde är invånarna i Upplands Väsby kommun varför tillgängligheten till biblioteket för kommuninvånarna är viktig utifrån verksamhetens samhällsfunktion.

Det är möjligt att nå planområdet och det framtida biblioteket med hållbara färdmedel inom 15 minuter från stora delar av kommunen. Inom de centrala delarna av Upplands Väsby är det möjligt att till fots nå det nya biblioteket inom 15 minuter. Majoriteten av invånarna når biblioteket inom 15 minuter med cykel eller inom 30 minuter med kollektivtrafik. I Figur 19-Figur 21 visar räckvidden med olika färdmedel till och från biblioteket för tidsintervallen 15 minuter, 30 minuter och 45 minuter. Restiderna har beräknade med verktyget TravelTime[7] via en integration i ArcGIS. För kollektivtrafiken har restiderna beräknats utifrån högtrafiken på vardagsmorgnar.

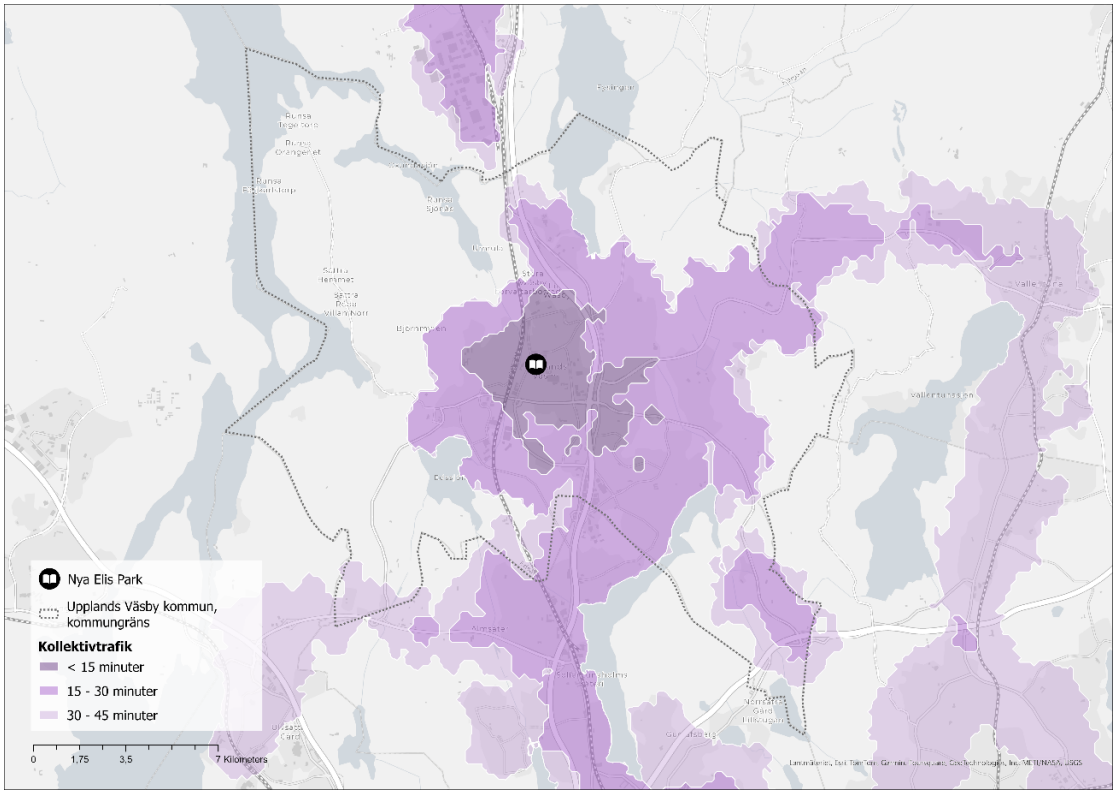
[6] Dialog med biblioteket våren 2024.
[7] TravelTime (n.d.). *https://traveltime.com/*



Figur 19. Räckvidd till fots från planområdet ”Nya Elis park” inom 15, 30 och 45 minuter.



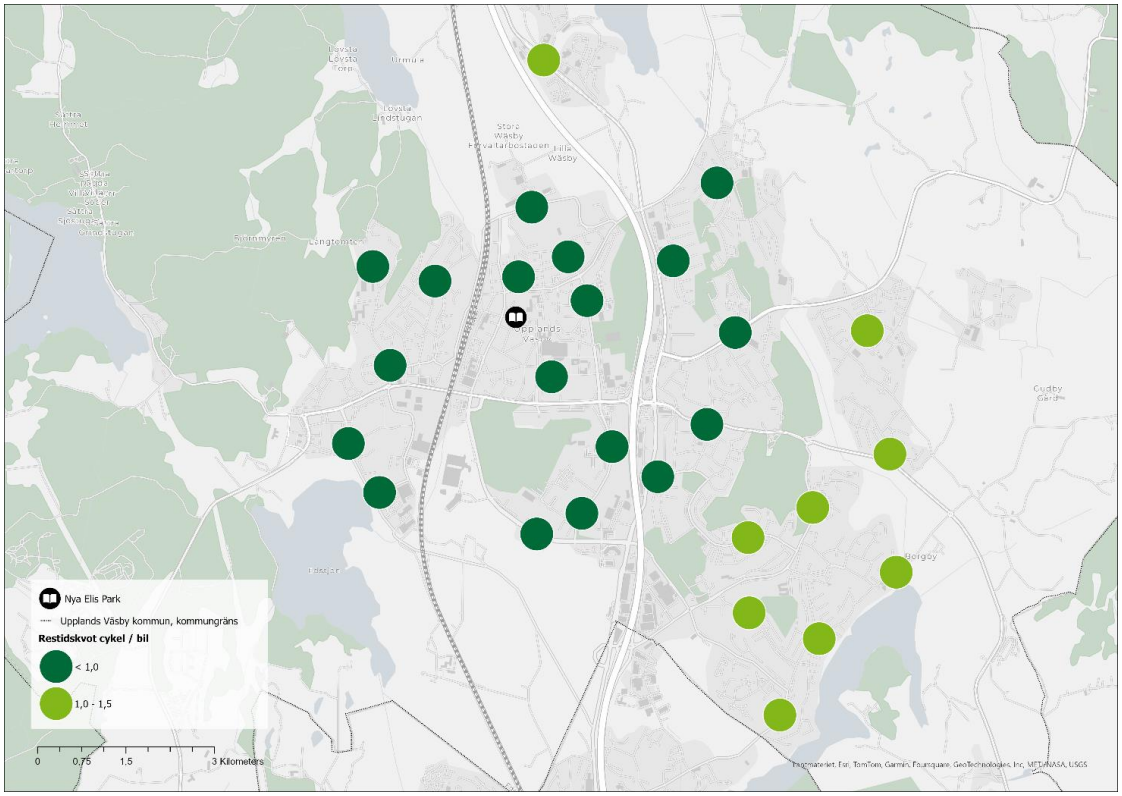
Figur 20. Räckvidd med cykel från planområdet ”Nya Elis park” inom 15, 30 och 45 minuter.



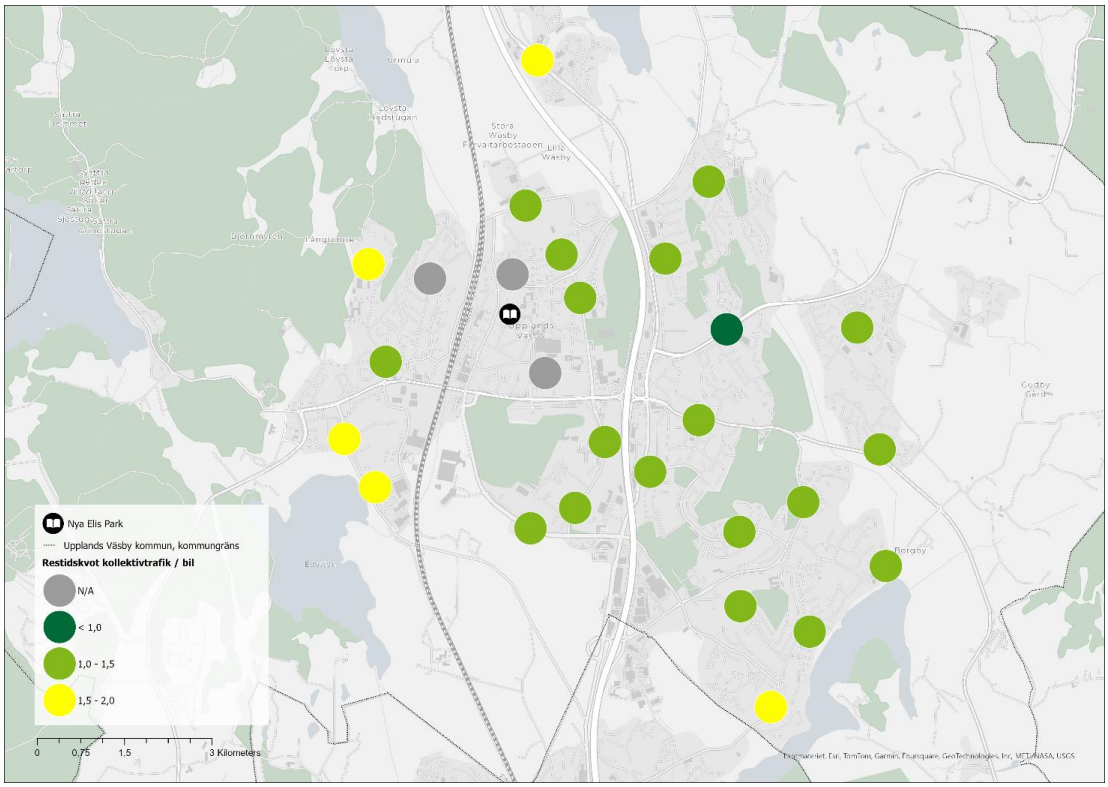
Figur 21. Räckvidd med kollektivtrafik från planområdet ”Nya Elis park” inom 15, 30 och 45 minuter.

För att biblioteket ska vara tillgängligt för invånarna samt för att invånarna ska välja hållbara färdsätt när de besöker biblioteket är det viktigt att dessa alternativ är konkurrenskraftiga i förhållande till den privata bilen. Restider och framför allt skillnaden i restid mellan olika färdmedel har betydelse för hur konkurrenskraftiga olika färdmedel är. Om restidskvoten mellan bil och cykel samt mellan bil och kollektivtrafik är under 1,5 bedöms alternativet till bilen vara konkurrenskraftigt. Vid en restidskvot över 2 bedöms konkurrenskraften som låg.

I Figur 22-Figur 23 visas restidskvoten mellan cykel och bil samt restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil för planområdet i relation till olika områden i kommunen. Cykeln bedöms vara konkurrenskraftig i samtliga studerade relationer. Kollektivtrafiken bedöms vara konkurrenskraftig i de flesta studerade relationerna, några av de bortersta områdena har något lägre konkurrenskraft men den bedöms inte som låg eftersom restidskvoten fortfarande är lägre än två.



Figur 22. Restidskvot för cykel/bil mellan det nya biblioteket ”Nya Elis park” och olika områden i kommunen, inklusive gång till parkering för bilen.



Figur 23. Restidskvot för kollektivtrafik/bil mellan det nya biblioteket ”Nya Elis park” och olika områden i kommunen, inklusive gång till Upplands Väsby station för kollektivtrafik och gång till parkering för bilen. För de gråmarkerade områdena är det i princip samma gångavstånd till den närmast busshållplatsen som att gå till biblioteket varför ingen restidskvot har beräknats för dessa.

Cykel utgör det snabbaste resealternativet i stora delar av Upplands Väsby samt utgör ett konkurrenskraftigt alternativ inom kommunen. Kollektivtrafiken bedöms även den vara konkurrenskraftig för stora delar av Upplands Väsby.

Det är möjligt att ytterligare förbättra konkurrenskraften med kollektivtrafik till biblioteket genom att till exempel låta lokala busslinjer stanna vid busshållplatsen Centralvägen som ligger precis intill planområdet. Detta skulle innebära en kortare gångväg mellan busshållplats och biblioteket samt en förbättrad tillgänglighet till biblioteket. Med befintlig hållplatsutformning skulle denna åtgärd dock försämra framkomligheten längs Centralvägen.

Sammantaget visar räckvidden och restidskvoten för hållbara färdmedelsalternativ till bilen mellan planområdet och olika områden i kommunen att det finns goda möjligheter för hållbart resande till biblioteket om det lokaliseras inom planområdet.

4 EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING

4.1 TRAFIKPLANENS AKTUALITET

Upplands Väsby kommun har en Trafikplan som antogs år 2013[8] med framtagna parkeringstal för bostäder och vissa verksamhetstyper. Trafikplanen tydliggör att parkeringstalen kan ses som ett riktvärde och att parkeringsefterfrågan kan prövas efter förutsättningarna i varje enskilt fall.

Trafikplanen är en konkretisering av kommunens föregående Trafikstrategi[9] som år 2022 ersattes av en ny gällande trafikstrategi, Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategi. Den nya Trafik- och mobilitetsstrategin utgör en långsiktig plan för hur trafiksystemet i kommunen bör utvecklas och anpassas för att samspela med kommunens övergripande vision om Väsby stad 2040.

Syftet med en strategi är att ge vägledning i avvägningen mellan transportbehov och stadens övriga behov. Strategin anger också prioritering och balans mellan de olika färdsätten utifrån ett helhetsperspektiv. Den nya Trafik- och mobilitetsstrategin ersätter den föregående Trafikstrategin och lägger grunden för en revidering av Trafikplanen vilket även inkluderar parkeringstalen.

Med bakgrund i att Trafikplanen tillåter en platsspecifik bedömning när det kommer till parkeringsefterfrågan och att Översiktsplanens vision om Väsby stad 2040 tillsammans med den nya Trafik- och mobilitetsstrategin har ett större fokus på mobilitet och hållbart resande än den föregående strategin, samt ett stort fokus på centrala Upplands Väsby, är det rimligt att parkeringsberäkningen utgår från platsens förutsättningar med stöd i rådande planeringspraxis.

4.1.1 Parkeringstal

I efterföljande delkapitel (se kap. 4.2-4.7) beräknas parkeringsefterfrågan för detaljplanen. Beräkningen baseras på kommunala målsättningar, platsens förutsättningar, rådande parkeringssituation, befintligt bilinnehav i centrala Upplands Väsby, kunskaper kring mobilitetsåtgärder, omvärldsbevakning och planeringspraxis.

Den beräknade parkeringsefterfrågan visar en lägre efterfrågan än vad parkeringstalen i Trafikplanen motsvarar. För att inte planera för ett överutbud av parkeringar i centrala Upplands Väsby som riskerar öka bilanvändningen och förstärka bilberoendet vilket får negativa konsekvenser för till exempel stadsmiljön, trafiksäkerhet, trängsel, utsläpp och buller. Samtidigt som det tränger undan hållbara alternativa färdmedel vilket går emot kommunens övergripande visionen om Väsby stad 2040 är det motiverat att bedöma parkeringsefterfrågan för detaljplanen utifrån det enskilda fallet.

I Tabell 3 redovisas antalet parkeringar parkeringstalen i Trafikplanen motsvarar för detaljplanen. Tabellen visar endast parkeringar för bostäder eftersom det inte finns framtagna parkeringstal för bibliotek/café eller motsvarande i Trafikplanen.

[8] Upplands Väsby kommun (2013). *Trafikplan, Upplands Väsby kommun.*
[9] Upplands Väsby kommun (2010). *Trafikstrategi, Upplands Väsby kommun.*

Tabell 3. Parkeringsberäkning för bostäderna enligt Trafikplan 2013.

Bostäder	Parkeringstal cykel		Efterfrågan på cykelparkering		Parkeringstal bil	Efterfrågan på bilparkering
Antal (storlek)	Cpl. vid entré per bostad	Cpl. i garage per bostad	Cpl. vid entré	Cpl. i garage	Bpl. per bostad inkl. besök	Bpl.
21 (1 rok)	0,5	0,8	10,5	16,8	0,57	11,97
21 (2 rok)	0,8	1,5	16,8	31,5	0,87	18,27
23 (3 rok)	0,9	2	20,7	46	0,97	22,31
8 (4 rok)	1,1	2,4	8,8	19,2	1,07	8,56
9 (5 rok)	1,2	2,7	10,8	24,3	1,17	10,53
82	-	-	68	138	-	72
			206			

4.2 UTGÅNGSPUNKT FÖR PARKERINGSBERÄKNING

Kommunens målsättning och planeringsinriktningen för parkering som befästs i Trafik- och mobilitetsstrategin utgår från en aktiv planering och att parkering kan användas som ett effektivt styrmedel för att bidra till framtidsvisionen av Väsby stad 2040 och omvandla centrala Upplands Väsby till en tät och funktionsblandad stadskärna. Genom en tydlig parkeringspolitik kan både tillgängligheten vid målpunkter öka, större utrymme kan ges till stadslivet och aktiva trafikslag som gång och cykel samt att invånarnas behov av att använda och äga en bil kan minska.

Några av de strategiska initiativen i kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi som är direkt kopplade till parkeringsplanering och som berör detaljplanen är:

- Parkering bör fungera som ett styrmedel för att främja ett effektivt markutnyttjande och främja god transporteffektivitet.
- Kapacitetsstarka färdsätt ska prioriteras.
- Samordning mellan de olika trafikslagen gynnas genom att stärka möjligheten till kombinationsresor och satsningar på mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder som exempelvis cykelpooler och bilpooler kan minska behovet av privatägda bilar.
- Cykelparkeringar ska finnas i närheten av större målpunkter.
- För att stärka ett miljöanpassat transportsystem bör samåkning, bilpooler och alternativa drivmedel uppmuntras.
- Samlade och samnyttjade parkeringsytor möjliggör en effektiv markanvändning. Genom ett kostnadseffektivt nyttjande av parkeringsplatser vill kommunen öka byggandet av bostäder med lägre hyror. I syfte att minska efterfrågan på resor med bil bör samlade parkeringsanläggningar även erbjuda tjänster för delad mobilitet.

4.3 BILPARKERING TILL BOSTÄDER

Planområdet har en central lokalisering i centrala Upplands Väsby med god tillgänglighet till vardagliga målpunkter och service (se kap. 2.2). Inom 15 minuter till fots eller 5 minuter med cykel är det möjligt att nå hela centrala Upplands Väsby och dess serviceutbud. Målpunkterna och serviceutbudet i centrala Upplands Väsby kommer även öka i takt med att området utvecklas i linje med visionen om Väsby stad 2040.

Upplands Väsby station ligger inom 300 meter från planområdet, med ett stort utbud av lokal och regional buss- och spårtrafik vilket skapar goda förutsättningar för kollektivt resande och pendlingsresor. Ett gångavstånd på fem minuter till närmaste busshållplats och tio minuter till spårbunden trafik anses vara ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafik[10] vilket planområdet uppfyller med god marginal. Trafikförvaltningen planerar även för en ökad trafikering vid Upplands Väsby station år 2030 med tätare avgångar och fler busslinjer, vilket kommer förbättra förutsättningarna för hållbart resande inom, till och från centrala Upplands Väsby inom fem år (se kap. 2.3.2).

För att beräkna parkeringsefterfrågan är det enligt planeringspraxis vanligt att utgå ifrån det befintliga biläggandet. På områdesnivå ser biläggandet ofta liknande ut när förutsättningarna för resande och boendeformerna liknar varandra. Det befintliga biläggandet i centrala Upplands Väsby bedöms därför utgöra ett bra underlag för den framtida parkeringsefterfrågan i detaljplanen, då det speglar faktiska resvanor och lokala förutsättningar på ett tillförlitligt sätt.

Idag är biläggandet i centrala Upplands Väsby i snitt 0,58 bilar per lägenhet och i området närmast planområdet ligger snittet på 0,55 bilar per lägenhet. Biläggandet i centrala Upplands Väsby visar även en tydlig korrelation till lägenhetsstorlekarna (se kap. 2.4). För de planerade lägenheterna skulle motsvarande biläggande innebära 39–48 bilar:

- Snittägandet i centrala Upplands Väsby skulle motsvara 48 bilar för bostäderna.
  *Beräkning: 82 lägenheter * 0,58 bilar/lägenhet = 47,56 bilar*
- Snittägandet i detaljplanens direkta närområde skulle motsvara 46 bilar för bostäderna.
  *Beräkning: 82 lägenheter * 0,55 bilar/lägenhet = 45,1 bilar*
- Snittägandet utifrån lägenhetsstorlekar i centrala Upplands Väsby skulle motsvara 39 bilar för bostäderna.
  *Beräkning: 21 lägenheter á 1 rok * 0,26 bilar/lägenhet + 21 lägenheter á 2 rok * 0,38 bilar/lägenhet + 23 lägenheter á 3 rok * 0,5 bilar/lägenhet + 8 lägenheter á 4 rok * 0,76 bilar/lägenhet + 9 lägenheter á 5 rok * 0,85 bilar/lägenhet = 38,7 bilar*

I parkeringsefterfrågan ingår även parkering som bostäderna attraherar, det vill säga besöksparkering. För att bedöma efterfrågan på besöksparkeringar har parkeringstal för andra kommuner i Stockholmsregionen studerats. Ett återkommande parkeringstal för besöksparkeringar till flerfamiljshus i liknande geografiska lägen och som även bedöms tillämpbart för de planerade bostäderna är 0,05 bilparkeringsplatser per lägenhet. Detta parkeringstal tillämpas bland annat i Upplands-Bro kommun,[11] Botkyrka kommun,[12] Huddinge kommun[13] och Sundbyberg stad[14]. Det skulle motsvara 4 bilparkeringar (beräkning: 0,05 bil/lägenhet * 82 lägenheter = 4,1 parkeringar) för detaljplanen.

---

[10] Trafikverket (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik.*
[11] Upplands-Bro kommun (2021). *Teknisk handbok. Kapitel 2 – Projektering. Gata, park och trafik.*
[12] Botkyrka kommun (2017). *Parkering i Botkyrka kommun.*
[13] Huddinge kommun (2016). *Bilaga 1 till Parkeringsprogram för Huddinge kommun: Parkeringstal.*
[14] Sundbybergs stad (2018). *Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad. Parkeringstal för cykel och bil.*

I kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi tydliggörs att parkering bör nyttjas som ett verktyg för att uppnå visionen om Väsby stad 2040 som är antagen i Översiktsplanen. I den förtätade blandstaden som centrala Upplands Väsby ska utvecklas till – och som detaljplanen är en del av – ska stadslivet samt aktiva och kapacitetsstarka trafikslag prioriteras. Vidare ska förutsättningar för kombinationsresor och satsningar på mobilitetsåtgärder användas för att minska behovet av att äga en privat bil. Marken i centrala Upplands Väsby ska även nyttjas kostnadseffektivt vilket bland annat innebär att inget överutbud av parkeringar ska planeras eller byggas vilket även bidrar till att håller nere hyresnivåerna på bostäder vilket är särskilt viktigt inom detaljplanen där hyreslägenheter planeras (se kap. 2.1). Med hänsyn till att detaljplanen även utgör ett förtätningsprojekt med begränsade ytor till parkering bör en avvägning göras mellan bilens roll i centrala Upplands Väsby och förutsättningarna för annan typ av mobilitet som kan möjliggöra större utrymme för funktioner som stadsliv, vistelse, lek och friyta då dessa är motstridiga intressen i planen.

Översiktsplanen, visionen om Väsby stad 2040 och Trafik- och mobilitetsstrategin går även i linje med Väsbyhems ambitioner för exploateringen. Väsbyhem har tagit fram en Mobilitetsstrategi[15] för planarbetet i syfte att klargöra sin vision, målbild, inriktning och strategi för hur de önskar hantera parkerings- och mobilitetsfrågor inom detaljplanen. Sammantaget innebär mobilitetsstrategin att Väsbyhem inte vill planera för ett överutbud av bilparkeringar utan att de önskar erbjuda goda förutsättningar för hållbar mobilitet samt är positivt inställda till att implementera mobilitetsåtgärder. Detta för att erbjuda sina hyresgäster hållbara alternativ till ett privat bilägande samt tillgängliggöra god mobilitet för alla sina hyresgäster.

Användandet av flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder för att bedöma parkeringsefterfrågan utifrån tillgången till gång, cykel och kollektivtrafik vid nyexploatering har blivit allt vanligare i svenska kommuner. Bilparkeringsplatser ersätts även i vissa projekt med mobilitetsåtgärder som bedöms minska efterfrågan på bilparkering.[16] Kunskapen kring hållbar mobilitet och mobilitetsåtgärder samt vilken effekt de har på sociala aspekter, resvanor och bilinnehav utvecklas snabbt men är fortfarande ett område under utveckling.

För att uppnå önskad effekt av mobilitetsåtgärder behöver de ofta kombineras med andra styrmedel. IVL Svenska miljöinstitutet tog under 2021 fram en *Guide för mobilitetstjänster vid boendet*[17] där effekter och nyttor av mobilitetsåtgärder har sammanställts samt vilka faktorer som är viktiga för att få önskad effekt. Guiden menar att störst effekt uppnås om flera mobilitetsåtgärder eller tjänster kombineras, de behöver även erbjudas under en längre period för att nya resvanor ska hinna etablera sig hos de boende. Det är också viktigt att åtgärder införs i kombination med att tillgången till bilparkering begränsas samt att prissättningen på bilparkering är marknadsmässig.

Hur stora effekter mobilitetsåtgärder i kombination med ett lägre parkeringstal har på resvanor, bilinnehavet och efterfrågan på bilparkering är svårt att beräkna då det inte finns någon samlad forskning i ämnet där ett tydligt samband kan fastslås.[18] Det finns dock många studier och pilotprojekt där införandet av mobilitetsåtgärder i kombination med låga parkeringstal har studerats och det har visat sig ha en positiv effekt för det hållbara resandet eftersom de boende reser med gång, cykel och kollektivtrafik i större utsträckning samtidigt som bilinnehavet i projekten är lägre än i jämförande områden/projekt. Studier visar även att det finns en efterfrågan på bostäder och verksamheter med lägre parkeringstal eftersom dessa områden kan ha andra stadskvaliteter som attraherar vissa målgrupper.[19] Vilka mobilitetsåtgärder och hur

---

[15] Tyréns (2024). *Väsbyhems mobilitetsstrategi för Vilunda 1:320.*
[16] SKR (2021). *Parkering för hållbara stadskärnor – I små och medelstora kommuner.*
[17] Persson, M. och Larsson, M-O. (2021). *Guide för mobilitetstjänster vid boendet. Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden. IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 575.*
[18] Sprei, F., m.fl. (2020). *Review of the effects of developments with low parking requirements.* Sustainability, 12(5), 1744.
[19] Roth, A., m.fl. (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet. IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 276.*

väl åtgärderna införs, med flera aspekter, påverkar dock hur stor effekt mobilitetsåtgärder kan förväntas ha på en specifik plats. I Tabell 4 har resultat från några rapporter, studier och projekt sammanställts där effekternas storlek av mobilitetsåtgärder har studerats.

Tabell 4. Exempel på studier och pilotprojekt där effekter av införandet av mobilitetsåtgärder i kombination med flexibla parkeringstal har undersökts.

Guide för mobilitetstjänster vid boendet[20] I guiden har bland annat en litteraturgenomgång gjorts där effekter av mobilitetsåtgärder har sammanställts, några av forskningsresultaten som bedömts relevanta för detaljplanen är följande: • En bilpoolsbil kan ersätta flera privatägda- eller företagsbilar. I flera studier anges att en bilpoolsbil kan ersätta mellan 7 och 15 bilar. • Medlemmar i en bilpool minskar i genomsnitt sin årliga körsträcka med bil med 30–60 procent. • Boende i områden med låga parkeringstal minskar sitt bilinnehav och ersätter en del resor med bilpool. • Mjuka beteendepåverkande åtgärder kan minska bilresandet med sju procentenheter, effekten varierar dock mycket mellan olika typer av åtgärder och sammanhang. • Vid hög tillgång och låg kostnad för bilparkering så ökar benägenheten att använda egen bil. Om kostnaden för parkering ökar och tillgången till parkering minskar så sjunker även bilanvändningen. • Mobilitetsåtgärder minskar risken för parkeringsflykt genom att en god tillgänglighet erbjuds. • Lokala förutsättningar för gång, cykel och tillgång till kollektivtrafik har också stor betydelse för vilken effekt som mobilitetsåtgärder kan innebära.
Effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion av bostäder[21] I ett forskningsprojekt finansierat av Vinnova så har effekten av mobilitetsåtgärder i flerfamiljshus utvärderats och resultaten visar att efterfrågan på parkeringsplatser har minskat med 25–50 procent i fastigheter där mobilitetsåtgärder har genomförts. Utvärderingen har skett genom att jämföra nybyggda fastigheter med mobilitetstjänster som exempelvis bil- och cykelpool med närliggande fastigheter utan mobilitettjänster. Studien visade också att kontinuerlig information om mobilitetsåtgärder är viktigt för att de ska användas, och inte enbart vid inflytt. Resultatet indikerar att implementering av mobilitetsåtgärder har en stor potential att minska parkeringsefterfrågan i hela landet.
Utvärdering av mobilitetsavtal i Göteborg[22] I en pågående forskningsstudie där Göteborgs stads modell för mobilitetsavtal har utvärderats har de kunnat konstatera att mobilitetsavtalen har reducerat antalet byggda bilparkeringar i staden med 25 procent sedan 2017. Studien visar också att bilinnehavet i fastigheterna med mobilitetsavtal är lägre än i fastigheter utan mobilitetsavtal med mobilitetsåtgärder. De åtgärder som anses vara mest effektiva för att minska bilanvändningen är relaterade till kollektivtrafiken.
Mobilitetstjänsten EC2B I det bilfria boendet Brf Viva[23] En forskningsfinansierad uppföljningsstudie av det bilfria boendet BRF Viva i Göteborg med p-tal 0 i kombination med tjänsten EC2B gjordes ett år efter att boendet stod klart. EC2B är en mobilitetstjänst i form av en applikation där de tillgängliga mobilitetstjänsterna för de boende finns samlade, mobilitetstjänsterna utgörs av bilpool, cykelpool, kollektivtrafik och taxi. I applikationen kan bokningar och betalningar ske på ett smidigt sätt. I konceptet ingår även marknadsföring, information och erbjudanden till de boende inklusive möjlighet att prova på tjänsten. Vid utvärderingen visade det sig att bilinnehavet i fastigheten var 35 procent lägre än det genomsnittliga bilinnehavet i Göteborg, flera av de som ägde bil övervägde även att sälja sin bil i framtiden.

[20] Persson, M. och Larsson, M-O. (2021). *Guide för mobilitetstjänster vid boendet. Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden. IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 575.*
[21] Grybb, M., m.fl. (2023). *Effekter av mobilitetsåtgärder för boende. Vinnova Steg 1-projekt 2023-02-02. Tyréns Sverige AB, Stockholm 2023.*
[22] Sprei, F., m.fl. (2025). *Utvärdering av mobilitetsavtal i Göteborg: Avtal bidrar till klimatsmart mobilitet. 100 mobilitetsavtal för klimatsmart Göteborg | Viable Cities (2025-02-06)*
[23] Lund, E., m.fl. (2020). *Mobilitetstjänsten Ec2B i det bilfria boendet Brf Viva: erfarenheter från det första året.*

Effekter av alternativ till bilägande[24] En kartläggning av forskningsläget och utvärderingsprojekt har visat en samstämmighet över flera studier som visar att bilpooler har en faktisk minskade effekt på bilinnehavet hos bilpoolsmedlemmar. Effekten uppstår både i form av uteblivna bilinköp eller färre bilinköp. Minskningen har i dessa studier visat sig utgöra som minst en minskning på bilinnehavet med 11 procent.
NuMo: Nudging för mobilitet[25] NuMo är ett forskningsprojekt i två delar som är finansierat av Vinnova. Projektet har undersökt hur om och på vilket sätt målgruppsanpassad information och nudging kan användas för att öka användandet av bilpooler, cykelpooler och mobilitetstjänster i fastigheter. Studien visar att reglebunden målgruppsanpassad information kan påverka nyttjandet men att det är viktigt att informationen är målgruppsanpassad och sprids på ett medvetet sätt.

Idag är det många kommuner som tillämpar flexibla parkeringstal i kombination med mobilitetsåtgärder och mobilitetspaket för att aktivt arbeta med parkeringsutbudet och människors resvanor för ett mer hållbart resande och effektivt markutnyttjande.[26] Hur stor reduktion som ges vid införandet av mobilitetsåtgärder samt hur omfattande åtgärder som krävs – skiljer sig mellan olika kommuner. Flera kommuner arbetar med olika ambitionsnivåer där olika omfattande paket av mobilitetsåtgärder möjliggör olika procentuella avdrag på parkeringstalet som ofta ligger i linje med det faktiska bilinnehavet, två exempel är:

- Sundsvalls kommun erbjuder en reduktion på sitt p-talet med 20–40 procent beroende på ambitionsnivå på mobilitetspaketet.[27]
- Stockholms stad erbjuder en reduktion på sitt p-tal med 10–25 procent beroende på ambitionsnivå på mobilitetspaketet.[28]

4.3.1 Bedömning av efterfrågan till bostäder

Det befintliga genomsnittliga bilinnehavet i centrala Upplands Väsby utgöra en lämplig utgångspunkt för bedömningen av detaljplanens parkeringsefterfråga, det vill säga 0,58 bilar/lägenhet. Detta tillsammans med besöksparkeringar motsvarande 0,05 bilar/lägenhet i linje med andra kommuner i regionen.

Med hänsyn till (1) de goda platsspecifika förutsättningarna – god tillgång till kollektivtrafik, vardaglig service inom gångavstånd och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i centrala Upplands Väsby som ytterligare kommer förbättras i framtiden – tillsammans med (2) visionen för Väsby stad 2040, kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi och Väsbyhems ambitioner kring hållbart resande kan efterfrågan förväntas bli lägre än dagens bilinnehav i Centrala Upplands Väsby.

Väsbyhem har idag fyra poolbilshubbar i centrala Upplands Väsby (se kap. 2.3.5) och arbetar aktivt för hållbart resande vid sina fastigheter. Vid nyproduktion har Väsbyhem god vana att implementera eldrivna poolbilar med hjälp av extern leverantör som har användarvänliga bokningssystem. De arbetar också aktivt med informationskampanjer innehållandes råd och inspiration till de boende gällande hållbara resor och resvanor. Vidare har de egna uppsatta krav när det kommer till utformning av cykelparkeringar för att de ska

[24] Kerttu, J., m.fl. (2015) *Trafikeffekter av nya former av bilanvändning. Möjliga effekter i Stockholm (Bilaga). Trivector Rapport 2015:108.*
[25] Dahlholm, O., m.fl. (2022). *NuMo – Nudging för mobilitet: Ökat nyttjande av fastighetsnära mobilitetstjänster. Trivector Rapport 2022:90.*
[26] Boverket (2024). *Parkering som styrmedel. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transportsystem/parkering/ (2025-02-06)*
[27] Sundsvalls kommun (n.d.). *Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun. https://sundsvall.se/bygga-bo-och-miljo/bygga-nytt-andra-eller-riva/bygglov/mobilitetsnorm-for-sundsvalls-kommun (2025-02-06)*
[28] Stockholms stad (2015). *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.*

vara attraktiva att använda för de boende. Några av de interna krav som Väsbyhem har på cykelparkeringar inkluderar:

- Majoriteten av cykelparkeringarna planeras inomhus och resterande i anslutning till bostadsentréerna.
- Utomhusparkeringar ska ha ramlåsning och väderskydd om möjligt.
- Parkeringar inomhus ska ha dörrar som är minst 1,2 meter breda, dörrarna ska vara försedda med dörrautomatik och ramp för att underlätta cykelhantering. Det ska även vara enkelt att ta sig till/från cykelrummen vilket bland annat kan innebära generösa hissar eller genomgående cykelrum med både entré inifrån byggnaden/trapphus samt utifrån gatan/gård. Vidare ska cykelrummen förses med laddplatser, arbetsbänk för service och däckbyte med tillhörande låneverktyg samt tvättutrymme med vattenslang och golvbrunn om det är möjligt.

Väsbyhem kommer även införa specifika mobilitetsåtgärder för de boende inom den aktuella detaljplanen och ett paket med platsspecifika mobilitetsåtgärder har tagits fram som både speglar rådande kunskapsläge och Väsbyhems arbete med mobilitet i sina boenden vid nybyggnation. Eftersom det kan finnas olika förutsättningar för genomförandet så kan åtgärderna komma att justeras och anpassa under planeringsprocessen.

Föreslagna mobilitetsåtgärder:

- Informationspaket om hållbart och hälsofrämjande resande samt tillgängliga mobilitetsalternativ och kampanjerbjudanden - årligen samt vid inflytt till de boende.
- Utökat bestånd av poolbilar[29] genom att ordna en bilpoolsparkeringsplats på, eller i direkt anslutning till, fastigheten.
- Rabatterat pris/medlemskap för de boende när de nyttjar Väsbyhems poolibilar.
- Införande av en cykelpool i fastigheten med olika typer av cykelfordon som till exempel el-lådcykel, el-cykel och cykelkärra.
- 5–10 procent av cykelparkeringarna utformas för platskrävande cyklar vilket även inkluderar en god utformning av cykelparkering med till exempel bredare dörrar, automatisk dörröppning och tillräckliga svängradier.

De platsspecifika förutsättningarna och föreslagna mobilitetsåtgärder bedöms motivera ett lägre parkeringstal än snittet i centrala Upplands Väsby. Detta eftersom bilpool är en åtgärd i kombination med informationsåtgärder kring hållbart resande som kan ha stor effekt på bilägandet (se kap. 4.3 och

Tabell 4) samtidigt som goda förutsättningar för cykel och platskrävande cyklar säkerställs. En justering motsvarande 15 procent bedöms därmed realistisk för de boende inom detaljplanen.

Procentsatsen 15 procent motiveras alltså utifrån den effekt som primärt bilpool kan ha på bilinnehav (se Tabell 4) – en poolbil kan ersätta 7–15 bilar – och för detaljplanen motsvarar 15 procent sju parkeringsplatser. Väl utvalda och implementerade mobilitetsåtgärder i paketformat, i kombination med ett aktivt engagemang från fastighetsägaren, kan motivera en större justering på parkeringstalet. I pilotprojekt har parkeringsbehovet reducerats mellan 25–50 procent (se Tabell 4). En lägre procentsats än 15 procent rekommenderas inte. Detta eftersom en för låg procentsats riskerar ökade kostnaderna för fastighetsägaren som då förlorar pengar på att införa mobilitetsåtgärder vilket tar bort incitamentet att tillhandahålla hållbara alternativ till en privat bil, vilket ligger i kommunens intresse i linje med kommunens vision för Väsby stad

[29] Nuvarande bilpoolsleverantör är Hyre.

2040. Om mobilitetåtgärder trots en låg procentsats införs riskerar detaljplanen tillhandahålla ett överutbud av parkering vilket får motsatt effekt och driver upp bilägandet.

En justering med 15 procent skulle motsvara 45 bilparkeringsplatser (se beräkning nedan) plus tillkommande reserverad bilparkeringsplats för poolbil.

- Beräkningssteg 1: 0,58 befintligt bilinnehav * 0,85 reduktion med anledning av mobilitetsåtgärder och platsspecifika förutsättningar = 0,493
- Beräkningssteg 2: 0,493 bilar/lägenhet + 0,05 bilar/lägenhet för besök = 0,543
- Beräkningssteg 3: P-tal 0,543 * 82 lägenheter = 44,5 bilparkeringsplatser

Om lägenhetsstorlekarna i fastigheten till nästa skede fortsatt kommer ligger under genomsnittet i centrala Upplands Väsby kan det finnas motiv till att utgå ifrån bilinnehavet i relation till lägenhetsstorlekarna i centrala Upplands Väsby (prel. beräknat till 0,476 i beräkningssteg 1, se kap. 4.3) i stället för snittet (beräknat ovan till 0,493 i beräkningssteg 1 ovan). Det skulle minska parkeringsefterfrågan ytterligare och preliminärt innebära en parkeringsefterfrågan på 38 bilparkeringsplatser.

- Beräkningssteg 1: 0,476 befintligt bilinnehav (prel., beror på planerade lägenhetsstorlekar) * 0,85 reduktion med anledning av mobilitetsåtgärder och platsspecifika förutsättningar = 0,40
- Beräkningssteg 2: 0,40 bilar/lägenhet + 0,05 bilar/lägenhet för besök = 0,45
- Beräkningssteg 3: P-tal 0,44 * 82 lägenheter = 37,25 bilparkeringsplatser

4.4 CYKELPARKERING TILL BOSTÄDER

För att beräkna efterfrågan på cykelparkering för de boende inom detaljplanen har GCM-handbokens[30] beräkningsmetod tillämpats. Enligt GCM-handboken bör minst en cykelparkeringsplats per boende anordnas samt ytterligare minst 0,2 cykelparkeringar per bostad för besök. Under 2023 så bodde det i snitt 2,2 personer per hyreslägenhet i Upplands Väsby kommun[31] och med utgångspunkt i det skulle parkeringsefterfrågan för detaljplanen motsvara 197 cykelparkeringsplatser plus tillkommande reserverade cykelparkeringsplatser för poolcyklar.

- Beräkningssteg 1: 2,2 personer/lägenhet + 0,2 besöksparkeringar/lägenhet = 2,4
- Beräkningssteg 2: Cykelp-tal 2,4 * 82 lägenheter = 196,8 cykelparkeringsplatser

För att skapa goda förutsättningar för cykel rekommenderas att en tredjedel av cykelparkeringarna placeras utomhus i nära anslutning till byggnadens entré, minst en tredjedel i markplan för en trygg och bekväm cykelparkering och som mest en tredjedel i parkeringsgarage en våning under/över markplan. Detta går även i linje med Upplands Väsby kommuns gällande Trafikplan. Lämplig fördelningen inomhus, mellan markplan och garage, beror även på utformningen samt möjligheten att ta sig inom byggnaden med cykel – det viktiga är att cykelparkeringen är användarvänlig och att dörrar/gångväg är anpassade utifrån ändamålet.

I enlighet med det platsspecifika mobilitetspaketet för detaljplanen behöver 5–10 procent av cykelparkeringarna, det vill säga 10–20 stycken, utformas för platskrävande cyklar. Dessa bör omsorgsfullt placeras i markplan/garage för att de ska vara lätta att nå och säkra, men de får samtidigt inte upplevas

[30] Trafikverket och SKR (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.*
[31] SCB, Statistikdatabasen (2023). *Genomsnittligt antal personer per hushåll efter region, boendeform, lägenhetstyp och år.*

attraktiva för vanliga cyklarna som annars riskerar ta över parkeringsplatserna. Om parkering för platskrävande cyklar placeras över/under markplan så bör även hiss och gångvägar utformas för att hantera platskrävande cyklar av olika karaktär.

4.5 BILPARKERING TILL VERKSAMHETER

För att bedöma parkeringsefterfrågan för verksamheterna så har det tilltänkta biblioteket och cafét hanterats tillsammans. Bibliotekets upptagningsområde är hela kommunen medan cafét antas ha ett lokalt upptagningsområde som endast inkluderar närområdet och de centrala delarna av Upplands Väsby. Cafét antas även dela besökare med biblioteket men att det i dessa fall är biblioteket som är styrande för parkeringsefterfrågan.

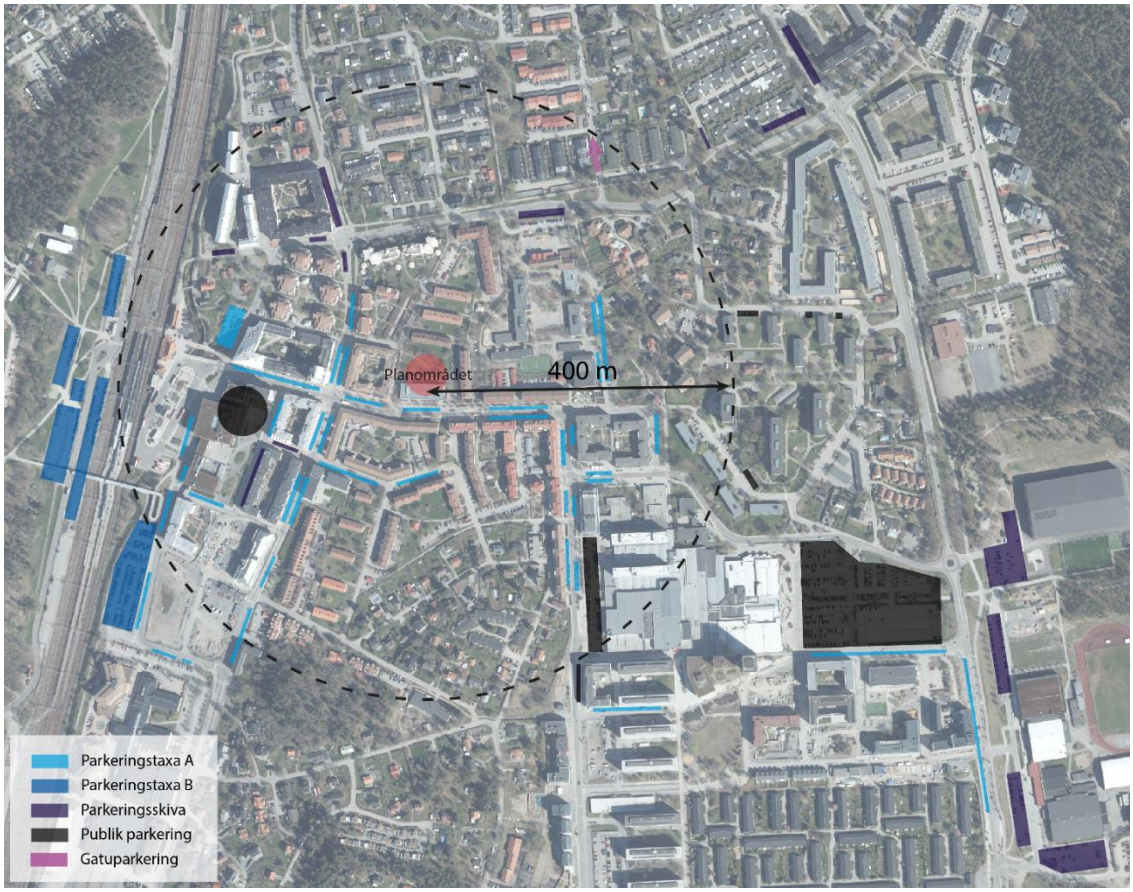
I kommunens Översiktsplan och i Trafik- och mobilitetstrategin tydliggörs visionen för Väsby stad 2040 där de centrala delarna av Upplands Väsby förväntas utvecklas till en tät stadskärna. I stadskärnan ska bland annat negativa effekter från trafiken minimeras, andelen resor med hållbara och yteffektiva färdmedel ska öka och avvägningar behöver göras mellan resebehov och konsekvenserna för bebyggelse och vistelsemiljöer. I Trafik- och mobilitetsstrategin tydliggörs också att bilparkering utöver sin tillgänglighetsfunktion även ska planeras på så sätt att det bidrar till en attraktiv stadsmiljö, stödjer ett effektivt markutnyttjande samt bidrar till ökad transporteffektivitet och ökat hållbart resande i kommunen.

Planområdet ligger intill Centralvägen som utgör en uppsamlingsgata i vägnätet i centrala Upplands Väsby (se kap. 2.3.3). Centralvägen utgör också en viktig länk för kollektivtrafiken med en hög trafikering som kommer mer än fördubblas inom de närmaste åren (se kap. 2.3.2) och ett av de mest folkrika gång- och cykelstråket i kommunen (se kap. 2.2). Huvudcykelstråket längs Centralvägen och det finmaskiga gångvägnätet i centrala Upplands Väsby ger goda förutsättningarna för aktivet resande med gång och cykel till och från planområdet. Närheten till Upplands Väsby station inom 300 meter från planområdet, med ett stort utbud av lokal och regional buss- och spårtrafik, skapar även goda förutsättningar för kollektivt resande till och från detaljplanen. Ett promenadavstånd på fem minuter till närmaste busshållplats och tio minuter till spårbunden trafik anses vara ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafik[32] vilket planområdet uppfyller med god marginal. Inom 15 minuter med antingen gång, cykel eller kollektivtrafik är det också möjligt att nå hela centrala Upplands Väsby (se Figur 19 – Figur 21). Restidskvoten mellan cykel/bil och kollektivtrafik/bil visar även att cykel och kollektivtrafik är konkurrenskraftiga färdmedel till bilen från i princip hela kommunen (se Figur 22 – Figur 23). Sammantaget bedöms platsen ha god tillgänglighet och bra förutsättningar för hållbart resande idag. I takt med att centrala Upplands Väsby utvecklas kommer även folklivet i området öka och antalet som går och cyklar längs Centralvägen och i planområdets närområde. När befolkningen i centrala Upplands Väsby ökar kommer trafikplaneringen bli viktig för att säkerställa att utvecklingen inte också ökar biltrafiken i de centrala delarna då det skulle försämra vistelsemiljöerna, trafiksäkerheten och framkomligheten. Med hänsyn till detta och kommunens vision för Väsby stad 2040 är det motiverat att utforma detaljplanen på ett sätt som uppmuntrar hållbart resande med kollektivtrafik, cykel och gång till biblioteket även om platsen fortfarande ska vara tillgänglig för alla – oavsett förutsättningar och rörelseförmåga – med anledning av verksamhetens karaktär.

Eftersom biblioteket bedriver dagens verksamhet inom 300 meter från detaljplanen i bygganden Messingen, är parkeringsefterfrågan vid det befintliga biblioteket en stark indikation på hur parkeringsefterfrågan vid det nya biblioteket kommer se ut eftersom förutsättningarna för resande är i princip desamma på de båda platserna. Flytten av biblioteket förväntas inte påverka antalet besökare eller personal till verksamheten.

[32] Trafikverket (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik.*

Dagens bibliotek har inga bilparkeringar, varken för besökarna eller för personalen. En stor andel av besökarna och personalen åker kollektivtrafik till biblioteket idag,[33] men i den mån som de väljer att köra bil så sker parkering på publika parkeringsplatser i centrala Upplands Väsby. Bilparkering sker antingen längs Centralvägen, längs Industrivägen, vid parkeringen intill Industrivägen i höjd med Coop, vid infartsparkeringen vid Upplands Väsby station eller i parkeringsgaraget under Messingen idag.[34] Alla nämnda bilparkeringsplatser förutom infartsparkeringen kommer även fortsättningsvis ligga inom 400 meter från biblioteket – vilket motsvarar en 5 minuters promenad som bedöms vara ett acceptabelt gångavstånd. Från planområdet kommer det även finnas ytterligare publika parkeringar som nås inom 400 meter och som kan samnyttjas med bibliotekets besökare. Detta gäller parkering längs Optimusvägen, Kvarnvägen, Dragonvägen, Bryggerivägen och de västra parkeringarna vid Väsby centrum. I Figur 24 är publika parkeringar i centrala Upplands Väsby markerade samt vilka som nås inom 400 meter från planområdet.



Figur 24. Publika bilparkeringar i centrala Upplands Väsby som är möjliga att samnyttja för bibliotekets besökare och personal. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Beläggningen och nyttjandet av de publika bilparkeringarna i centrala Upplands Väsby har inte undersökt i det här uppdraget men utifrån tillgängliga parkeringar inom 400 meter från dagens bibliotek, i relation till planområdet, bedöms parkeringssituationen vara likvärdig för de båda platserna. Parkeringssituationen vid dagens bibliotek är inget som besökarna har synpunkter på enligt dialog med bibliotekets verksamhet och i

[33] Dialog med biblioteket våren 2024. Ingen resvaneundersökning har gjorts för biblioteket.
[34] Upplands Väsby kommun (2025). *Messingen – ett multifunktionshus.* *https://www.upplandsvasby.se/uppleva-och-gora/kultur/messingen---ett-multifunktionshus#Infordittbesok (2025-02-06)*

Funktionsprogrammet för flytten av biblioteket efterfrågas endast två bilparkeringar varav minst en ska vara reserverad för rörelsehindrade.

Besökare och personal till övriga verksamheter längs Centralvägen och angränsande gator sker idag på publika parkeringar – primärt längs Centralvägen – och samma parkeringsprincip kan med fördel tillämpas även för detaljplanens verksamheter. Medborgarhuset som tidigare har legat inom planområdet hade pågående verksamhet fram till år 2013 och avvecklades helt 2018. När verksamheter bedrevs i lokalerna fanns inga parkeringar kopplade till fastigheten och dess verksamhet utan parkering skedde då, precis som för övriga verksamheter idag, längs Centralvägen och publika parkeringar i central Upplands Väsby.

Samnyttjande av parkeringar i en stadskärna är både ett yteffektivt och kostnadseffektivt sätt att utnyttja marken vilket även uppmuntras i kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi. Idag har gatuparkeringarna i centrala Upplands Väsby ”Parkringstaxa A” och parkeringarna syftar till att öka tillgängligheten till de närliggande verksamheterna och de centrala delarna av Upplands Väsby genom att erbjuda parkeringsmöjlighet under en kortare tid.[35] I takt med att visionen om Väsby stad 2040 förverkligas kan det finnas anledning att se över regleringen för att även begränsa i tid hur länge bilar får stå parkerade och på så vis öka omsättningen på parkeringarna ytterligare och minska risken för långtidsparkering som försämrar tillgängligheten i de centrala delarna av kommunen.

För att förstå hur andra kommuner har hanterat parkeringsefterfrågan vid centrala bibliotek i goda kollektivtrafiklägen har en mindre omvärldsanalys gjorts. Fem bibliotek i Stockholmsregionen har identifierats där förutsättningarna liknar de för detaljplanen och därefter har kontakt via mail och telefon skett för att förstå hur deras parkeringssituationen ser ut och vilka erfarenheter de har när det kommer till besökarnas resvanor. De studerade biblioteken är:

- Sollentuna bibliotek
- Knivsta bibliotek
- Lidingö stadsbibliotek
- Sigtuna bibliotek
- Enköping bibliotek

Resultatet från de fem biblioteken visade att de flesta biblioteksbesökare och personalen går, cyklar eller åker kollektivt när de besöker respektive bibliotek. Ingen av biblioteken som tillfrågades hade anordnade bilparkeringar för vare sig besökare eller personal utan bilparkering sker på publika parkeringar i närområdet, betalparkeringar är vanligt förekommande. När det gäller cykelparkeringar så finns det publika platser i bibliotekens direkta närområde, endast Sollentuna bibliotek hade anordnade cykelparkeringar inomhus för personal och dessa delas med alla verksamheter i byggnaden och var inte enbart för bibliotekets personal.

Vid alla biblioteken fanns bilparkeringar för rörelsehindrade (RHP) i anslutning till entréerna, i snitt fanns 1 plats per 1 000 m^2 biblioteksyta. Vid Enköpings bibliotek finns också en särskild reserverad angöringsficka för biblioteksbussen att nyttja vid lassning och lossning, ingen annan parkering är tillåten i angöringsfickan.

4.5.1 Bedömning av efterfrågan till verksamheter

De platsspecifika förutsättningarna ser snarlika ut vid planområdet som vid dagens bibliotek som ligger inom 300 meter från planområdet. Parkeringsefterfrågan vid det befintliga biblioteket och efterfrågan i

[35] Upplands Väsby (2025). *Parkeringsplatser, allmänna. https://www.upplandsvasby.se/trafik-och-resor/trafik-och-gator/parkering/parkeringsplatser-allmanna (2025-02-06)*

Funktionsprogrammet för biblioteksflytten väger därför tungt i den samlade bedömningen av verksamheternas parkeringsefterfråga.

Bedömningen är att minst två bilparkeringsplatser behöver anordnas kopplat till verksamheterna inom planområdet varav en behöver vara reserverad för rörelsehindrade och uppfylla kraven på tillgänglighet när det kommer till utformning och placering. För att biblioteket ska kunna bedriva sin verksamhet med en bokbuss behöver även en parkering för bokbussen anläggas intill biblioteket inom planområdet.

Detta innebär att parkeringssituationen kommer se liknande ut vid en flytt till planområdet som den gör idag när biblioteket ligger i Messingen. Detta går även i linje med kommunens utvecklingsplaner med visionen om Väsby stad 2040 med en ambition om höga vistelsevärden i centrala Upplands Väsby och ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik i kommunen. Att även fortsättningsvis samnyttja publika parkeringar i centrala Upplands Väsby ger ett effektivt markutnyttjande där en attraktiv stadsmiljö och hållbart resande får en tydlig prioritering. I föregående kapitel (kap. 4.5) har ett resonemang kring följande punkter gjorts vilket även ligger till grund för bedömningen av bilparkeringsefterfrågan:

- Kommunens vision för Väsby stad 2040 som är antagen i Översiktsplanen samt utvecklad i Trafik- och mobilitetsstrategin
- De platsspecifika förutsättningarna
- Parkeringssituationen och parkeringsefterfrågan vid det befintliga biblioteket
- Erfarenheter och önskemål från bibliotekets nuvarande verksamhet
- Parkringsprincipen för övriga verksamheter i centrala Upplands Väsby och det Gamla Medborgarhuset
- Lärdomar från andra bibliotek med liknande förutsättningar i Stockholmsregionen

4.6 CYKELPARKERING TILL VERKSAMHETER

När det gäller cykelparkeringar till biblioteket och cafét så bör detta anordnas i anslutning till de större entréerna med en tydlig koppling till cykelvägnätet. Biblioteket utgör en samhällsfunktion och en målpunkt i centrala Upplands Väsby och i Trafik- och mobilitetsstrategin tydliggörs att cykelparkeringar ska finnas i närheten av större målpunkter. I Funktionsprogrammet för det nya biblioteket efterfrågas även väderskyddade cykelparkeringar i direkt anslutning till entrén.

För att beräkna parkeringsefterfrågan har GCM-handbokens beräkningsmetod tillämpats vilken går ut på att beräkna efterfrågan utifrån den dimensionerande timmen och lokal resvanestatistik.

Baserat på uppgifter från dagens bibliotek[36] så uppskattas det vara ungefär 125 personer på plats i biblioteket samtidigt under maxtimmen en vanlig vecka, både personal och besökare. Cafét uppskattas ha ungefär 20–25 personer på plats under samma maxtimme, både personal och besökare. Detta skulle innebära att ungefär 150 personer befinner sig i verksamhetslokalerna under eftermiddagens maxtimme.

Enligt den senaste resvaneundersökningen från 2018[37] så skedde 9 procent av alla resor i Upplands Väsby med cykel. För att ta höjd för ökad cykling samt att en större andel kan förväntas cykla till denna typ av målpunkt, med sitt centrala läge, är det lämpligt att anta att ytterligare 20 procent av besökarna cyklar.[38]

[36] Dialog med biblioteket våren 2024.
[37] Region Stockholm (2019). *Resvaneundersökning 2019.*
[38] GCM-handboken rekommenderar att utgå från en lokal resvaneundersökning (andelen cykelresor) och därefter lägga på minst 20 procent för att bedöma ett lämpligt parkeringstal för cykel vid verksamheter.

För detaljplanen skulle det innebära att 29 procent av de 150 personerna i veckans maxtimme kan tänkas cykla. Det innebär då att efterfrågan på cykelparkering för verksamheterna är 44 stycken (beräkning: 150 personer * 0,29 andel som beräknas cykla = en efterfrågan på 43,5 cykelparkeringar).

10 av de 44 cykelparkeringarna är avsedda för personal och kan med fördel utformas med en högre standard eller placeras inomhus i markplan eller garage då dessa kommer vara parkerade under en längre tid än cyklarna till besökarna. Att erbjuda kvalitativa parkeringsmöjligheter för personalen samt komplettera med duschmöjlighet, personliga skåp, med flera bekvämligheter bidrar till ökat hållbart resande samt en friskare personal med färre sjukdagar. Att aktivt uppmuntra personalen till hållbart resande genom insatser som gröna resplaner[39] är en beprövad mobilitetsåtgärd som också kan implementeras i projektet vid en hög ambitionsnivå för hållbart resande.

4.7 SAMMANSTÄLLNING AV PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Den beräknade parkeringsefterfrågan för detaljplanen är sammanställd i Tabell 5.

Tabell 5. Beräknad parkeringsefterfrågan.

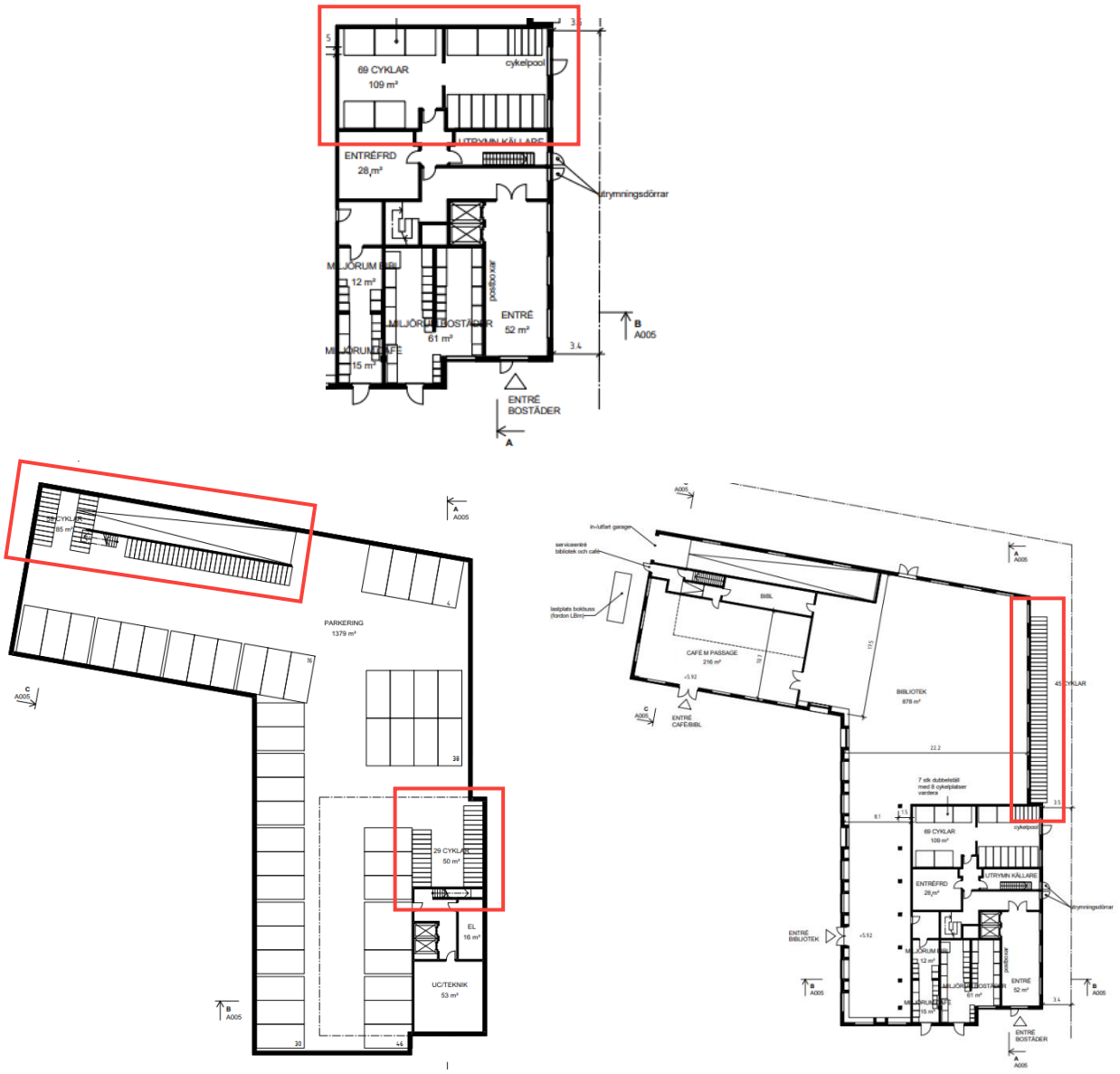
	Parkeringsefterfrågan för bostäder (82 lägenheter)	Parkeringsefterfrågan för verksamheter (bibliotek och café)
Cykelparkeringar vid entré	66 (varav 17 för besök)	44 (varav 10 för personal)
Cykelparkeringar i markplan/garage	131 (varav 10–20 för specialcyklar)	(eventuellt kan personalparkering placeras inomhus)
Cykelparkeringar för cykelpool	3–5	-
Bilparkeringar boende/personal	41	0
Bilparkeringar besök	4	2
Bilparkeringar för bilpool	1	-
Bilparkering för rörelsehindrade, dessa utgör en del av den framräknade parkeringsefterfrågan	Anordnas vid behov, men 1–2 platser bör förberedas på strategiska platser i parkeringsgaraget nära hissen	1–2

[39] Gröna resplaner innebär att arbetsgivaren/hyresvärden stöttar de anställda till hållbart resande till och från arbetet genom att tillsammans med individen undersöka vilka möjligheter/förutsättningar som finns.

5 UTFORMNINGSFÖRSLAG

5.1 CYKELPARKERING

Exakt placering av cykelparkeringarna till bostäderna kommer behöva studeras i detalj i nästa skede. Ett principiellt lösningsförslag har dock tagits fram för att säkerställa att de efterfrågade antalet är möjligt att lösa, se Figur 25.



Figur 25. Möjlig placering av cykelparkeringar. 202 cykelparkeringsplatser är inritade i skisserna varav 45 utomhus vid entré, 69 platser i markplan inomhus och 88 i cykelrum på plan 9 (källaren) via hiss eller nedfart. Källa: Theory In Practice, 2025-10-29.

Cykelparkeringar till verksamheterna kommer placeras på torgytan och utgöra en del av ytans möblering. Detta är dock inte visualiserat i utformningsförslaget.

Utformningen av cykelparkeringarna bör skilja sig åt mellan de olika ytorna beroende på hur platserna förväntas nyttjas. Det viktigaste är att placeringen ska upplevas naturlig och ”nära”, det ska alltså inte upplevs som en omväg att ta sig till cykelparkeringen. Själva parkeringen ska även upplevas som enkel att använda och ha tillräckligt med utrymme. Detta för att parkeringarna ska upplevas attraktiva att använda och för att undvika felparkerade cyklar som påverkar platsens tillgänglighet och drift negativt. Cykelparkeringar utomhus bör placeras så nära entréerna som möjligt och med fördel inom 10–25 meters gångavstånd.[40] För besökare till verksamheterna är avståndet mer avgörande än för boendeparkeringar där högre standard kan kompensera för ett något längre avstånd.

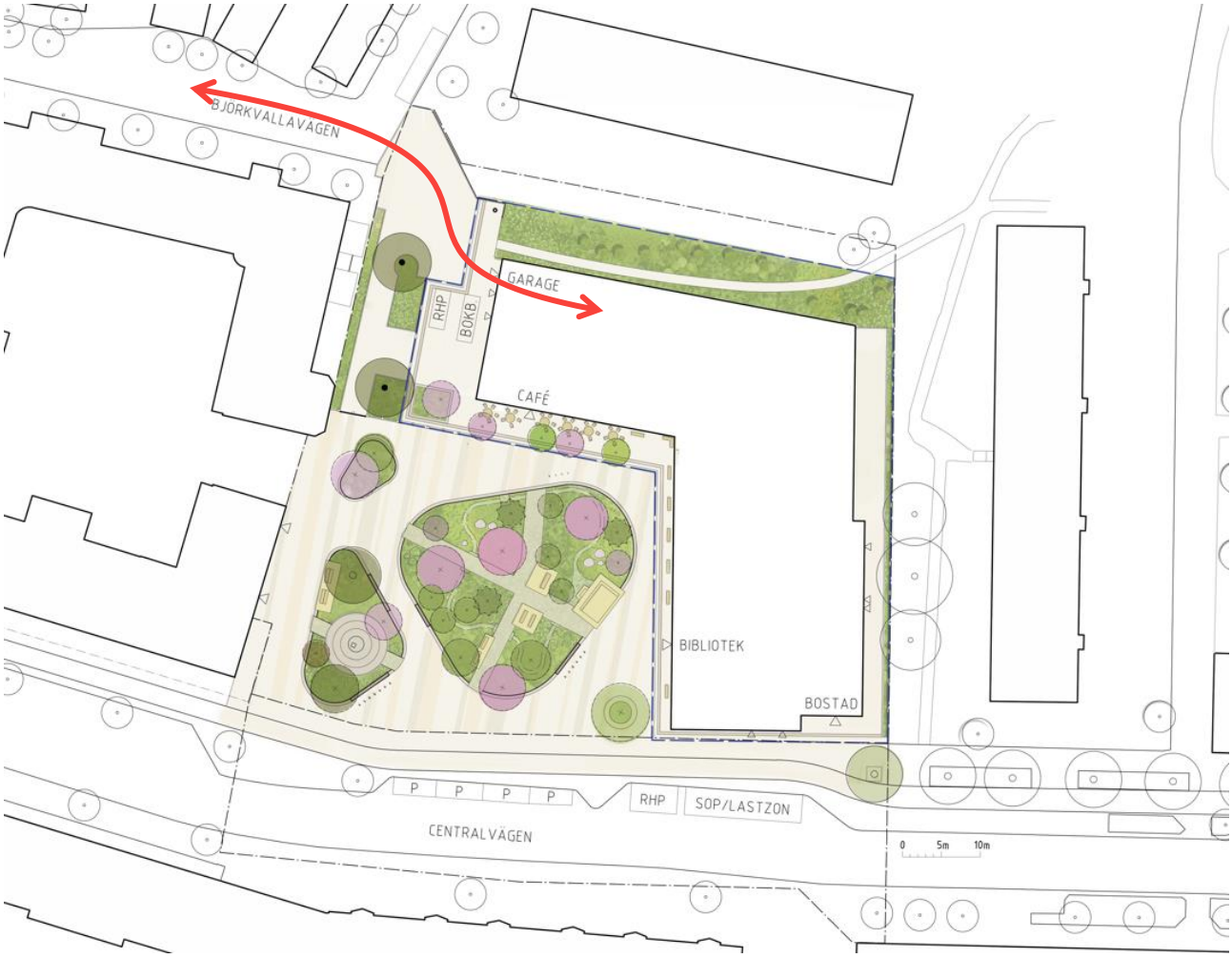
Rekommenderad standard för de olika cykelparkeringarna inom planområdet är:

- Besöksparkeringar till verksamheterna
  - Ramlåsning
  - Placering så nära entréerna som möjligt (kan delas upp på flera ytor)
- Personalparkeringar till verksamheterna
  - Vid placering inomhus
    - Låst utrymme i markplan
  - Vid placering utomhus
    - Ramlåsning
    - Tak/väderskydd
- Parkeringar till bostäderna i anslutning till entré
  - Ramlåsning
  - Tak/väderskydd
- Parkeringar till bostäderna i markplan
  - Låst utrymme
  - Automatisk dörröppning och breda dörrar anpassade för cykel
  - Genomgående utformning där det är möjligt att gå mellan bostaden och parkeringen utan att behöva gå runt byggnaden utomhus
- Parkeringar till bostäderna i garageplan/våning 1/gård på våning 3
  - Möjlighet att ta sig till parkeringen via hiss från Centralvägen eller via cykelrum i markplan, hissarna behöver anpassas efter detta
  - Låst utrymme alternativt ramlåsning med tak/väderskydd
  - Automatisk dörröppning och breda dörrar anpassade för cykel

[40] Trafikverket och SKR (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.*

5.2 BILPARKERING

Bilparkeringarna till bostäderna planeras i parkeringsgarage under byggnaden med in- och utfart i byggnadens nordvästra hörn och med angöring via Björkvallavägen, se angöringsväg i Figur 26. En av parkeringsplatserna i garaget, i anslutning till hissen till bostäderna, kommer utformas för att möjliggöra omvandling till RHP-platser om behovet uppstår. I garaget kommer även en bilparkeringsplats reserveras för en gemensam poolbil.

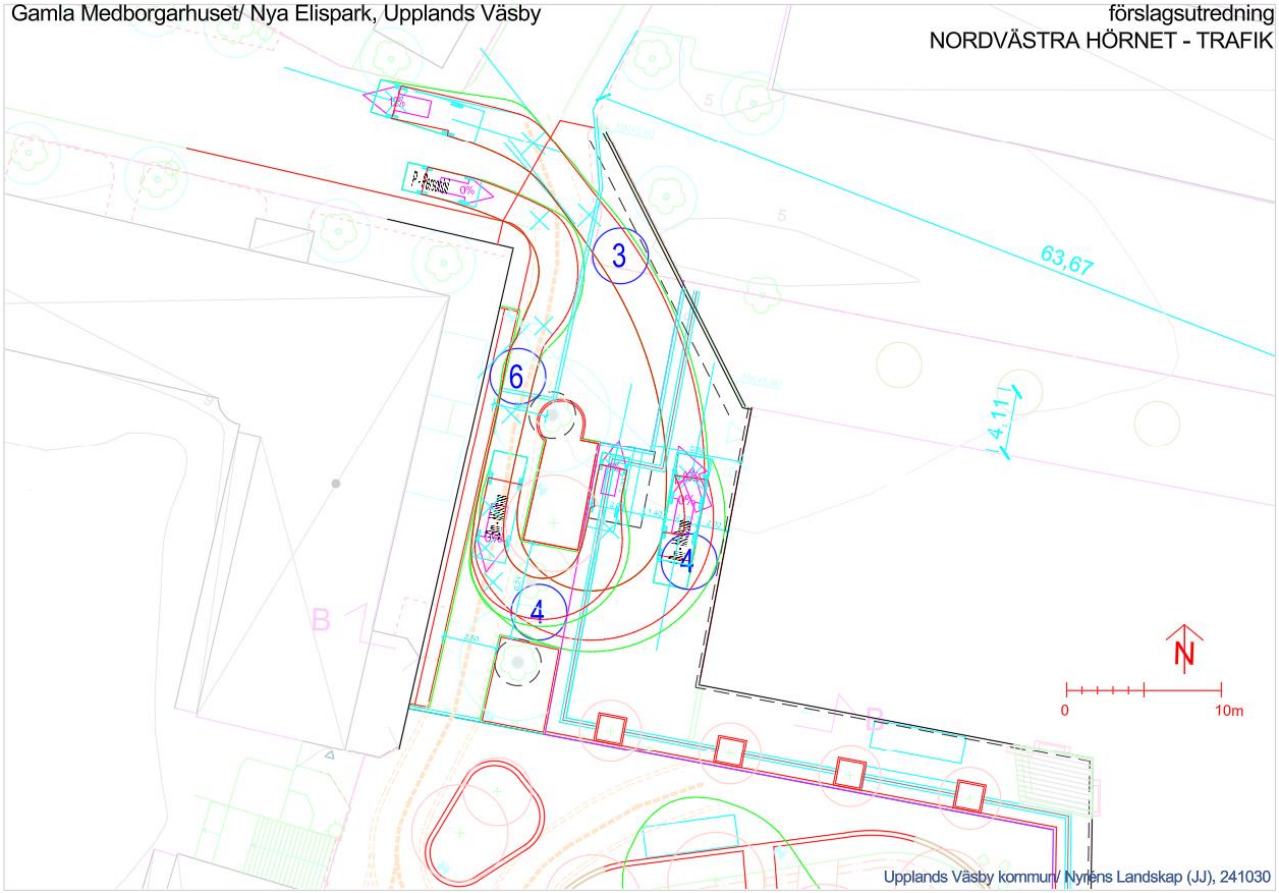


Figur 26. Angöringsväg mellan Björkvallavägen och ramp i garaget. Källa illustrationsplan: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

Med hänsyn till parkeringsgaragets storlek är det tillräckligt med en gemensam garageramp för in- och utfart. Det innebär att två fordon inte kommer kunna mötas på rampen. Vid eventuellt möte behöver det ena fordonet vänta på ytan utanför garageporten eller nere i garaget vilket behöver beaktas när garaget utformas i detalj. Varningsljus med röd/grön signal kan användas vid behov beroende på sikten, likt Figur 27. I garaget bör rampen inte vara inklädd utan det bör vara möjligt att se eventuella fordon på rampen som är på väg in/ut.

Figur 27. Exempel på signallösning med grön/röd signal bör användas vid garageporten där uppsikten av garagerampen är begränsad. Bildkälla: WSP.

Bilparkeringar till biblioteket planeras som markparkeringar i planområdets nordvästra hörn med angöring via Björkvallavägen. En markparkering på fastighetsmark kommer anordnas för RHP. I byggnadens nordvästra hörn kommer det finnas en tillgänglig entré till biblioteket/cafét inom 25 meter från RHP-platsen. En reserverad lastplats för bokbussen kommer även placeras här, se körspår framtagna av Upplands Väsby kommun i Figur 28.



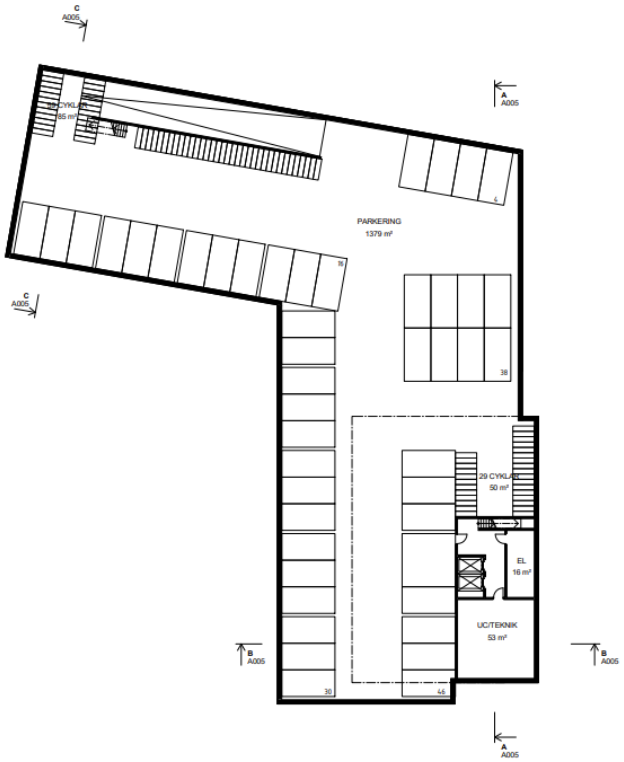
Figur 28. Körspår mellan Björkvallavägen för bokbuss och RHP. Källa: Upplands Väsby kommun.

Längs Centralvägen kommer det, precis som idag, finnas publika parkeringar. Med föreslagen utformning kommer den befintliga parkeringsfickan som ligger på allmän platsmark intill planområdet rymma en lastplats till planområdet samt fem bilparkeringar, projektet föreslår att en av parkeringarna utformas för RHP för ökad tillgänglighet till biblioteket, se Figur 29. RHP-plats på kvartersmark kommer, som nämnt ovan, även finnas i planområdets nordvästra hörn med angöring från Björkvallavägen.

Figur 29. Föreslagen utformning av parkeringsfickan intill planområdet längs Centralvägen. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17

5.2.1 Garageutformning

Parkeringsgaragets utformning kommer studeras i detalj i nästa skede men en principiell utformning har tagits fram, se Figur 30 med 46 parkeringsplatser i ett garageplan varav en har motsvarande yta som krävs för en RHP-plats.



Figur 30. Möjlig principiell utformning av parkeringsplatser i garaget – 46 parkeringsplatser. Källa: Theory In Practice, 2025-10-29.

Vid inflyttning kommer det vara förberett för laddboxar vid alla parkeringsplatser. Vid tio procent av platserna kommer det även finnas installerade laddboxar vid inflyttning.

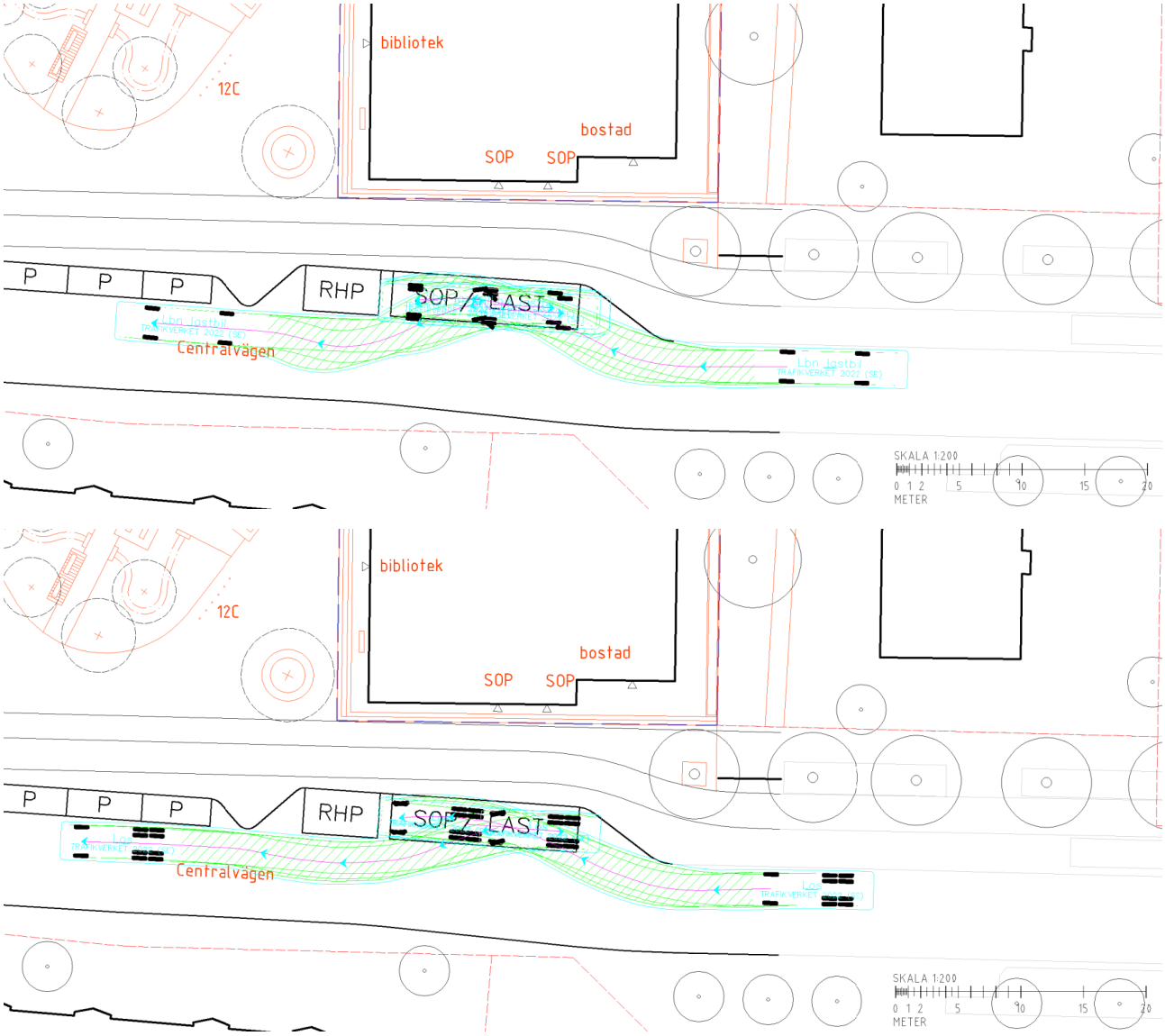
5.3 ANGÖRING

Det kommer vara möjligt att angöra detaljplanen både längs Centralvägen och från/längs Björkvallavägen.

Varuleveranser till verksamheterna och de boende kommer både kunna ske från Björkvallavägen längs kantsten eller i angöringsficka längs Centralvägen. Angöringsplatserna kommer även kunna samnyttjas med avfallshanteringen längs Centralvägen då sopkärl och avfallsrum är placerade inom 10 meters dragväg från angöringsplatserna, se Figur 31.

Figur 31. Angöringsplatser för varuleveranser och avfallshantering syns längs Björkvallavägen och längs Centralvägen. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2024-11-17.

För att säkerställa framkomligheten har körspår testats för angöringsplatsen längs Centralvägen. Körspår har testats med typfordonet LBn som motsvarar en 12 meter lång lastbil i enlighet med den fordonslängdsbegränsning som finns i centrala Upplands Väsby och typfordonet Los som är en knappt 9,5 meter lång lastbil som vanligen används vid avfallshantering och leveranser i stadsmiljö, se körspår i Figur 32. För båda körspåren blir det ett mindre svep över mittlinjen men det kommer vara möjligt att möta ett annat fordon med en mindre anpassning trots detta svep. För typfordonet LBn krävs det en extra backrörelse inom angöringsplatsen för att inte riskera framkomligheten längs Centralvägen med större mötande fordon som bussar utgör. Troligen är de flesta fordon som kommer angöra planområdet mindre än 12 meter varför detta bedöms som en acceptabel standard.



Figur 32. Körspår till och från angöringsfickan längs Centralvägen i 20 km/tim. Typfordon LBn ovan och Los nedan.

5.4 RÄDDNINGSTJÄNST

I plan- och bygglagen ställs krav på framkomlighet för utryckningsfordon som räddningstjänst och ambulans. För att räddningstjänsten ska anses ha tillträde till en byggnad får avståndet mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten, vilket utgörs av ingångar till byggnaden, inte vara för långt. Avståndet bör inte överstiga 50 meter för att räddningstjänsten ska kunna angöra med ett släckfordon och nå byggnaden med sin utrustning. Vägen mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten ska vara tillgänglig och det får inte förekomma några trappor, trånga passager, höjdskillnader eller staket. Gaturummet behöver också vara fritt från fasta hinder som till exempel betongsuggor, blomkrukor, träd, planteringar eller stenar. En uppställningsplats kan utgöras av allmän väg eller motsvarande körbar yta.

För information kring uppställningsplats, utrymningsvägar med mera kopplat till detaljplanen hänvisas till separat utredning, Brandtekniskt PM.

6 KONSEKVENSBESKRIVNING

6.1 CENTRALVÄGEN

Längs Centralvägen finns det idag en parkeringsficka som nyttjas av besökare till centrala Upplands Väsby. Genom mindre justeringar av parkeringsfickans utformning, se Figur 33, är det möjligt för avfallsfordon och varuleveranser att angöra på ett trafiksäkert sätt och därmed lösa bostädernas och verksamheternas avfalls- och leveransbehov. För att öka tillgängligheten till biblioteket kan en bredare skyddsremsa mellan parkeringsfickan och gång- och cykelbanan ordnas, vilket möjliggör tillräcklig yta för en RHP-plats inom 25 meter från biblioteksentrén mot torget. Övriga parkeringsplatser i parkeringsfickan kan finnas kvar som idag.

Figur 33. Trafikfunktioner längs Centralvägen som angör detaljplanen. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

Då detaljplanen ligger i centrala Upplands Väsby, som enligt Översiktsplanens vision om Väsby stad 2040 kommer att förtätas ytterligare, behöver olika intressen vägas mot varandra. Idag utgör Centralvägen ett av de mest folkfyllda stråken i kommunen, och att en länk i huvudcykelstråket går längs vägen, vilket innebär att många oskyddade trafikanter rör sig längs gatan (se kap. 2.2). När detaljplanen och andra stadsbyggnadsprojekt i centrala Upplands Väsby byggs ut, kommer folklivet längs gatan öka (se kap. 2.1). Med hänsyn till torgfunktionen inom detaljplanen och bibliotekets verksamhet är det troligt att en viss koncentration av oskyddade trafikanter kommer att ske inom planområdet. För att stadsmiljön ska upplevas

trygg och attraktiv är det därför olämpligt att tillåta fordonstrafik på torgytan. Med hänsyn till Centralvägens funktion som ett prioriterat kollektivtrafikstråk och en länk i huvudcykelstråket är det även önskvärt med så få korsande fordonsflöden som möjligt av trafiksäkerhetsskäl för oskyddade trafikanter och av framkomlighetsskäl för busstrafiken. Att anlägga en infart till detaljplanen från Centralvägen bedöms därför vara icke önskvärt utifrån gatans funktion och prioriteringen av hållbara transporter som tydliggörs i kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi. I Trafik- och mobilitetsstrategin tydliggörs också att nyttotrafik ska anpassas till bebyggelsen och vistelsemiljöer. För detaljplanen bedöms det därför lämpligast att anlägga angöring av leveranser och avfallshantering längs Centralvägen på samma sätt som vid de befintliga lastzonerna som finns längre västerut på Centralvägen och längre österut på Dragonvägen mellan Centralvägen och Kyrkvägen. En viss justering av lastzonens djup behöver dock göras utifrån dagens parkeringsficka för att säkerställa en god arbetsmiljö vid avfallshantering, se separat Avfallsutredning.[41] Detta också för att möjliggöra att angöring kan ske utan att inkräkta på körbanan och busstrafikens framkomlighet längs Centralvägen.

En trafiklösning med leveranser och avfallshantering längs Centralvägen innebär att varor och kärl behöver dras över huvudcykelstråket som går parallellt med Centralvägen – mellan angöringsfickan och byggnaden. Detta är inte optimalt utifrån arbetsmiljösynpunkt och för framkomligheten för cykeltrafiken. Men eftersom stråket har en rak dragning med god sikt, en skyddsremsa mellan angöringsfickan och huvudcykelstråket samt tillräckligt utrymme inom angöringsfickan för i- och urlastning utan att ta huvudcykelbanan i anspråk, bedöms lösningen inte utgöra en trafiksäkerhetsrisk. En bredare ramp kommer att behöva anordnas för att möjliggöra rullande hantering från angöringsfickans bakre del till samma nivå som torgytan. Eftersom detaljplanen kommer utformas till en torgyta med ett oordnat fotgängarflöde kommer platsen i sig även påkalla cyklisterna uppmärksamhet, vilket ökar trafiksäkerheten vid föreslagen utformning. En bredare skyddsremsa föreslås även längs den västra delen av parkeringsfickan för att möjliggöra tillräcklig bredd för en RHP-plats med i- och urlastning från sidan utan att inkräkta på huvudcykelbanan. Vid bakre delen av den föreslagna RHP-platsen bör även en ramp ordnas för att hantera höjdskillnaden mellan vägen och torgytan i linje med Upplands Väsby kommuns Tekniska handbok.[42]

Risken för att konflikter ska uppstå mellan cykeltrafiken längs huvudcykelstråket och fotgängare som korsar eller går längs cykelbanan i höjd med planområdet är låg. Eftersom torgytan, som även kommer fungera som en intilliggande gångbana, kommer vara i samma höjd som cykelbanan, kommer det inte finnas anledning för fotgängare att gå längs cykelbanan, vilket minskar risken för konflikter i relation till idag. Det finns idag inga målpunkter på andra sidan Centralvägen, utan byggnaden mittemot utgörs av lägenheter, varför inget korsande flöde kan förväntas med anledning av det. Det korsande fotgängarflöde som kan uppstå är till parkerings- och angöringsfickan, men som nämnt ovan är sikten god och utformningen med en djupare parkeringsficka samt kompletterande skyddsremsa innebär en förbättrad utformning än idag utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Huvudcykelstråkets dragning längs Centralvägen och intill torgytan är rak, men skillnaden i hastighet mellan cyklister och fotgängare på torgytan eller längs den parallella gångbanan bedöms inte utgöra någon trafiksäkerhetsrisk. Torgytan och huvudcykelbanan kommer ha olika markbeläggning, vilket uppmärksammar trafikanterna på de olika flödena. Med hänsyn till in- och utfarter längs Centralvägen som korsar huvudcykelbanan idag, tätheten mellan korsningarna längs vägen, övergångsställen, kantstensparkeringar och den nya torgytan, kommer cykeltrafiken att hålla en relativ låg hastighet längs Centralvägen.

[41] WSP (2025). *Avfallsutredning, för detaljplan Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och Nya Elis park).*
[42] Upplands Väsby kommun (2024). *Typritningar. https://www.upplandsvasby.se/minisajter/teknisk-handbok/teknisk-handbok/projektering/typritningar (2025-02-20)*

Angöringstrafiken längs Centralvägen i höjd med planområdet förväntas öka något i och med exploateringen, med anledning av nyttotrafik till bostäderna och verksamheterna samt besökare till bostäderna och bibliotekets verksamhet. I relation till dagens och framtida (prognosår 2040) trafikmängder längs Centralvägen är angöringstrafiken försumbar (se kap. 7.2). Lokalt bedöms angöringstrafiken inte ha någon negativ påverkan på framkomligheten eller trafiksäkerheten längs Centralvägen, eftersom det redan idag finns en parkeringsficka på platsen för stadskärnans besökare.

6.2 BJÖRKVALLAVÄGEN

I detaljplanens nordvästra del planeras flera trafikfunktioner som kommer ha angöring från Björkvallavägen. Dessa innefattar garagenedfarten till bostädernas bilparkeringar, RHP-plats till verksamheterna, lastplats för bokbussen samt leveranser till cafét, se Figur 34. Utformningen och angöringsvägen längs Björkvallavägen diskuteras i efterföljande två delkapitel.

Figur 34. Trafikfunktioner i detaljplanens nordvästra hörn med angöring från Björkvallavägen. Källa: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

6.2.1 Trafikfunktioner på fastighetsmark

Med hänsyn till Björkvallavägens karaktär som en mindre lokalgata samt den begränsade ytan som finns inom planområdet har det varit nödvändigt att göra avvägningar mellan vilka funktioner som är mest lämpliga på platsen.

För att verksamheterna ska kunna bedriva sin verksamhet behöver det finnas tillgänglig parkering i direkt anslutning till en tillgänglighetsanpassad entré. Denna kan med fördel utgöras av en synlig markparkering för att vara enkel att hitta och nyttja. Det bedöms därför lämpligt att placera en RHP-plats här. Detsamma gäller för bokbussen. I- och urlastning av bokbussen behöver ske i direkt närhet till en av bibliotekets entréer, då detta sker med rullande vagnar vilket kräver en kort och hinderfri dragväg samt en god arbetsmiljö och smidig hantering av böckerna – oavsett väder. Då cafét är placerat i byggnadens nordvästra hörn kommer fetthantering även behöva ske från Björkvallavägen, se separat Avfallsutredning.[43]

Med föreslagna funktioner kommer det inte behöva förekomma några backrörelser på ytan och trafikfunktionerna är placerade så att det finns en god uppsikt över ytan för att säkerställa trafiksäkerheten. Av trafiksäkerhetsskäl och tillgänglig yta bedöms det inte lämpligt att förlägga ytterligare trafikfunktioner här,

[43] WSP (2025). *Avfallsutredning, för detaljplan Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och Nya Elis park).*

som exempelvis fler besöksparkeringar till verksamheterna. Som beskrivet i kapitel 4.5 finns det möjlighet att lösa besöksparkering med bil till verksamheterna på samma sätt som idag – genom att samnyttja publika parkeringar i centrala Upplands Väsby.

Med hänsyn till Centralvägen, som utgör ett av kommunens mest folkfyllda stråk samt utgör ett prioriterat kollektivtrafikstråk och ett huvudcykelstråk (se kap. 2.2), är det lämpligt att begränsa antalet korsande flöden längs Centralvägen. Därför bedöms Björkvallavägen som det bästa alternativet för angöring till parkeringsgaraget under byggnaden. Detta kan lösas utan att backande fordonsrörelser uppstår.

Ytans storlek och utformning samt angöringsvägen via Björkvallavägen kommer göra att platsen till viss del upplevs som en baksida. Detta kommer i sin tur att minska trafiken då färre väljer att angöra på ytan, och den trafik som är på ytan kommer hålla nere hastigheten. Det finns en viss risk att RHP-platsen till verksamheterna och bokbussens lastplats kommer att nyttjas för angöring. Detta skulle öka antal fordonsrörelser något, men eftersom ytan är begränsad i storlek och sikten är god redan från Björkvallavägen bedöms trafiksäkerhetsriskerna vara låg även om viss angöring sker.

Med anledning av ytans begränsade storlek kommer det inte vara möjligt för leveranser till cafét att angöra inom planområdet. I stället planeras en angöringsplats vid kantstenen längs Björkvallavägen. Även om det från Björkvallavägen kommer vara tydligt för chaufförerna att det inte är möjligt att vända inne på fastigheten och att angöringsplatsen längs Björkvallavägen kommer vara fullt synlig, finns det en risk att efterlevnaden blir låg om inte utformningen förstärker detta. Till exempel kan lätta lastbilar komma att använda biblioteksbussens lastplats, eller att chaufförerna väljer att backa ut från fastigheten efter lassning/lossning alternativt göra en backvändning från angöringsplatsen in på fastigheten i stället för att använda vändplanen längs Björkvallavägen. Exakt utformning vid infarten från Björkvallavägen behöver studeras i detalj i nästa planeringsskede, men åtgärder som genomgående gångbana, olika markbeläggningar eller kantsten (upphöjd, fasad eller nedsänkt) kan användas för att förstärka infarten med en tydlig och självförklarande utformning.

6.2.2 Angöring längs Björkvallavägen

Björkvallavägen är en ungefär sex meter bred och 150 meter lång lokalgata som slutar i en vändplan, se Figur 35-Figur 37. Gatan har idag ett lågt fordonsflöde och kommer även med planerad exploatering fortsatt ha ett lågt fordonsflöde. Den störst påverkan på gatan i och med exploateringen kommer vara den nya infarten till planområdet i svängen på mitten av gatan samt att angöring i större utsträckning kan förväntas ske längs gatan jämfört med idag. Idag är gatan reglerad till 30 km/tim och med parkeringsförbud, men möjliggör angöring och hämta-/lämnatrafik.

Ett ökat gång- och cykelflöde kan även förväntas längs gatan, främst i västlig-östlig ritning, på grund av exploateringen. Cykling kommer fortsatt ske i blandtrafik medan det finns en gångbana på den norra/östra sidan av vägen där det ökade fotgängarflödet kommer att hamna.

Figur 35. Infarten till Björkvallavägen från Kvarnvägen (vänstra bilden). Björkvallavägens västra del (högra bilden). Bildkälla: Google maps.

I och med exploateringen kommer fordonstrafiken längs Björkvallavägen öka något i relation till idag. I trafikalstringsberäkningen (se kap. 7.1.4) uppskattas trafikökningen motsvara 60 fordon per dygn, vilket inte kommer ha någon större påverkan på trafiksituationen eller gatumiljön för de boende längs gatan. Trafiken som ökningen består av är angöringstrafik till parkeringsgaraget under byggnaden, viss angöringstrafik till biblioteket inklusive biblioteksbussen samt angöringstrafik till cafét. Viss hämta-/lämnatrafik till bibliotekets verksamhet kan även komma att ske vid kantstenen längs Björkvallavägen, vilket tillkommer utöver de 60 beräknade fordonen. Största delen av det tillkommande fordonsflödet kommer endast röra sig längs Björkvallavägens västra del mellan Kvarnvägen och planområdet. Med hänsyn till trafiken längs vägen och dagens utformning med gångbana längs gatan bedöms den tillkommande trafiken och eventuell hämta-/lämnatrafik inte utgöra någon trafiksäkerhetsrisk utan gatan bedöms lämplig för ändamålet. Angöring längs kantstenen kommer även bidra till att hålla nere hastigheterna längs gatan.

Eftersom biblioteket/cafét kommer utgöra den enda målpunkten längs gatan och det endast finns fåtalet in- och utfarter till intilliggande flerfamiljshus, kommer det troligen vara få fotgängare som korsar över gatan. Det innebär att det inte kommer uppstå några direkta konfliktpunkter längs gatan som kan utgöra någon trafiksäkerhetsrisk. Gatans längd, karaktär och svängen mitt på gatan kommer även bidra till låga hastigheter och trafiksäkerhetsriskerna längs gatan bedöms vara låga då trafiken kommer behöva anpassa hastigheten. För att förstärka den låga hastigheten ytterligare och uppmuntra ett lugnt körbeteende med hänsyn till eventuell angöringstrafik samt ett ökat flöde gång- och cykeltrafik längs med gatan, skulle det vara möjligt att rekommendera en lägre hastighet om 20 km/tim (vägmärke E11-2) längs gatan.

I och med caféts verksamhet i byggnadens nordvästra hörn kommer leveranser till cafét behöva ske längs Björkvallavägen. En markerad lastplats längs kantstenen föreslås strax norr om infarten till fastigheten för fetthämtning och leveranser till cafét (se Figur 34 och högra bilden i Figur 36). Men anledning av det låga trafikflödet längs vägen, byggnadens placering på fastigheten och den täta stadsmiljön bedöms platsen vara den mest lämpliga, även om den inte är optimal. Samma bedömning har gjorts i Avfallsutredningen för detaljplanen när det gäller angöring för fetthantering till cafét.

Figur 36. Svängen på mitten av Björkvallavägen där infarten till fastigheten kommer förläggas rakt fram i bilden (vänstra bilden). Svängen på mitten av Björkvallavägen med yta där angöring för slambil/leveranser planeras längs den vänstra kantstenen (högra bilden). Bildkälla: Google maps.

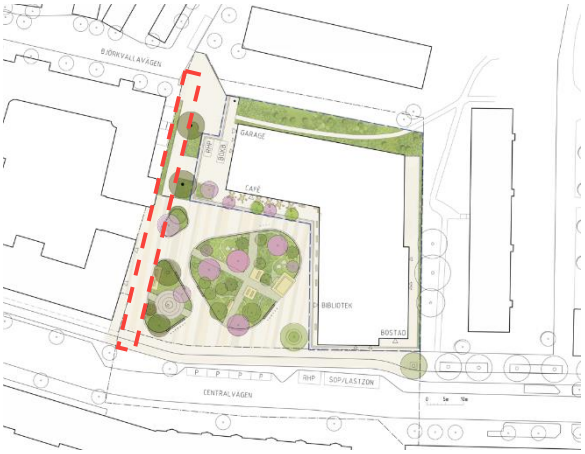
Idag sker avfallshämtning vid kantsten längs Björkvallavägen med både rullande och bottentömmande hantering med fordon som vänder i vändplanen vid gatans slut. Vändplanen är inte utformad för lastbilar upp till 12 meter, vilket tillåts i centrala Upplands Väsby, utan vändning av större fordon kräver backvändning. Vändplanen har en droppformad utformning med ungefär sju meter i radie samt ytterligare en fri yta runt om (se Figur 37). För mindre lastbilar borde vändplanen inte utgöra något problem, men det finns en risk att det kommer krävas flera backningsmoment för att göra en vändning av en chaufför utan lokalkännedom och med ett större fordon.

Cykeltrafiken från den intilliggande gång- och cykelbanan leds ut i blandtrafik vid vändplanen, vilket inte är optimalt med hänsyn till att det krävs backvändning i vändplanen för större fordon. Gång- och cykelbanan har även nedförslut mot vändplanen, vilket ökar hastigheten för cykeltrafiken något. Sikten vid vändplanen bedöms dock som god både för fotgängare, cyklister och vändande fordon. Detta förutsatt att vegetationen intill gång- och cykelbanan underhålls regelbundet så att häcken som finns idag inte riskerar att skymma någon som är på väg mot vändplanen längs gång- och cykelbanan. Cykelflödet längs gång- och cykelbanan och Björkvallavägen är idag lågt och utgörs troligen i stor utsträckning av boende längs gatan med hänsyn till cykelvägnätets uppbyggnad och vart målpunkter är lokaliserade. Ett något förhöjt cykelflöde kan förväntas längs gång- och cykelbanan i och med exploateringen, trots detta kommer flödet troligen fortsatt vara lågt.

Inga trafikolyckor har rapporterats på platser vid vändplanen och Kretsloppsenhetens chaufförer som regelbundet hämtar avfall längs vägen upplever inte platsen som problematisk utifrån ett arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Majoriteten av de större fordonen som kan förväntas längs Björkvallavägen kommer vara kortare än tolv meter. Många avfallsfordon är knappt tio meter långa och leveranser till cafét kommer troligen i stor utsträckning ske med lätta lastbilar som är mellan 7–10 meter. I praktiken innebär det att det kommer vara ytterst få normallastbilar som är 12 meter långa som kommer angöra planområdet via Björkvallavägen och som behöver vända vid vändplanen. Trafiksäkerhetsrisken vid vändplanen bedöms därför vara låg och leveranser till cafét via Björkvallavägen bedöms vara en acceptabel lösning.

Figur 37. Vändplan vid Björkvallavägens slut. Bildkälla: Google maps.

Mellan Björkvallavägen och Centralvägen finns det idag en gång- och cykelbana, se Figur 38. Denna yta kommer omvandlas till torgyta samt angöringsplats till parkeringsgarage för bostäder och verksamheter. Detta innebär att cykeltrafiken måste välja andra vägar alternativt passera torgytan som fotgängare. Cykeltrafiken längs den befintliga gång- och cykelbanan är idag låg och det finns andra alternativa ruttval, till exempel längs Kvarnvägen, som bedöms som ett likvärdigt alternativ. Nackdelen med att ta bort länken för cykeltrafik är dock att det blir svårare för cykeltrafik norrifrån att nå planerade parkeringar på torgytan vilket riskerar leda till sämre regelefterlevnad genom att cyklister väljer att gena över torgytan ändå. Cykelvägnätets finmaskighet kommer även försämras något i centrala Upplands Väsby.



Figur 38. Gång- och cykelbanan parallellt med planområdets västra kant mellan Björkvallavägen och Centralvägen. Bildkälla: WSP. Källa illustration: Topia landskapsarkitekter, 2025-11-17.

6.3 RISK FÖR PARKERINGSFLYKT

Om parkeringsefterfrågan inte tillgodoses i tillräcklig omfattning, alternativt om utformningen eller prissättningen inte är konkurrenskraftig till alternativa parkeringsplatser så finns en risk för parkeringsflykt. Parkeringsflykt innebär i det här fallet att parkerade bilar tillhörande de boende i fastigheten hamnar utanför den egna fastigheten och parkeras på andra ställen. Konsekvensen av detta kan vara en undanträngning av de bilar som parkerar på dessa platser idag eller att bilarna hamnar på offentliga ytor som är menade att nyttjas för allmänheten. Det kan även leda till ökad söktrafik i området vilket både är negativt för utsläppen från vägtrafiken, de boendes närmiljö samt trafikmiljön generellt.

Även om en parkeringsflykt innebär en ökad efterfrågan på bilparkeringsplatser i närområdet så bör det inte ses som ett nollsummespel. Då utflyttningen från fastigheten innebär att den privata bilen blir mindre tillgänglig med anledning av ett längre avstånd, samtidigt som beläggningen på närliggande alternativ ökar så drivs prissättning och styrning av parkering upp och i förlängningen innebär det att efterfrågan på en privatägd bil minskar.[44] Parkeringsflykt bör dock undvikas med anledning av dess negativa inverkan på stadsmiljön i så stor utsträckning som möjligt.

Det finns idag begränsade möjligheter att långtidsparkera på offentliga parkeringsplatser i centrala Upplands Väsby varför risken för parkeringsflykt till närområdet bedöms vara låg.

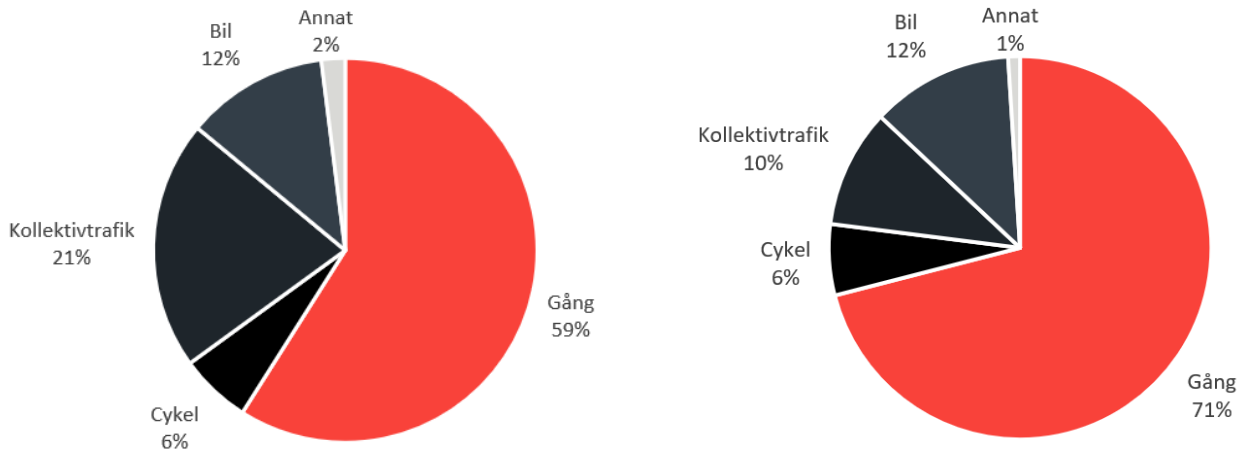
[44] Persson, M. och Larsson, M-O. (2021). *Guide för mobilitetstjänster vid boendet. Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden*. *IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 575.*

7 TRAFIKPÅVERKAN

7.1 TRAFIKALSTRING

För att kunna bedöma vilka konsekvenser planförslaget och utvecklingen runt den medför när det gäller till exempel korsningskapacitet och trafiksäkerhet behöver framtida trafikmängder uppskattas, både genererade och attraherade trafikmängder. Detta kan göras på olika detaljeringsnivå och hur träffsäker skattningen blir är högst beroende av kvaliteten på indata och underlagsmaterial. För detaljplanen har en trafikalstringsberäkning genomförts med Trafikverkets alstringsverktyg.[45] Trafikalstringsverktyget är ett planeringsstöd för skattning av trafik i samband med planering av nya eller befintliga områden. Verktyget bygger på den kunskap som finns idag om alstring av persontransporter med bil, kollektivtrafik, gång och cykel. Trafikalstringsverktyget beaktar planområdets läge, tillgängligheten med olika transportsätt och målinriktat arbete för hållbart resande. Resultatet bör ses som en tidig indikation på hur mycket trafik som planområdet kommer alstra. Den faktiska trafikalstringen går att påverka genom utformningsval och åtgärder. Genom att inte överdimensionera antalet parkeringsplatser utan arbeta med mobilitet kan vägval leda till ett minskat bilinnehav och låg bilanvändning.

Trafikalstringsberäkningen resulterar i en bedömd trafikalstring för fastigheten på närmare 1 000 resor per dygn varav 420 görs av de boende och 570 görs av personal och besökare till biblioteket och cafét. I Figur 39 är resornas fördelning mellan de olika färdmedlen sammanställda. Det bör dock nämnas att trafikalstringsverktyget har fått kritik för att överskatta andelen gångresor något.



Figur 39. Resornas fördelning mellan de olika färdmedlen. Färdmedelsandelarna för de boende till vänster och färdmedelsandelarna för biblioteket och cafét till höger.

[45] Bostäderna har beräknats som trafikalstringsverktygets kategori ”lägenheter”. Biblioteket har beräknats inom trafikalstringsverktygets kategori ”samhällsservice” och antalet anställda har använts som indata. Cafét har beräknats inom trafikalstringsverktygets kategori ”restaurang” och m^2 BTA har använts som indata.

7.1.1 Gångtrafik

Ungefär 650 av resorna som den planerade exploateringen ger upphov till per dygn förväntas ske till fots vilket innebär ett betydande tillskott av nya gångresor i området. Detta bedöms positivt för området då det bidrar till aktivitet, stadskänsla och upplevd trygghet. Resorna som sker med kollektivtrafik till planområdet börjar och slutar även de med en gångresa, likaså besökarna till biblioteket som parkeringar i närområdet och går den sista biten till planområdet vilket innebär att ytterligare 200 gångresor tillkommer. Totalt sett bedöms gångresorna i området öka med ungefär 850 stycken per dygn.

Hur de tillkommande 850 gångresorna kommer fördelas i vägnätet har schematiskt illustrerats i Figur 40 och baseras på hur viktiga målpunkter är lokaliserade i närområdet.

Figur 40. Schematisk illustration på hur alstrad gångtrafik från exploateringen ansluter planområdet samt fördelar sig i vägnätet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

7.1.2 Cykeltrafik

Ungefär 60 av resorna som den planerade exploateringen ger upphov till per dygn förväntas ske med cykel. Idag är cykelandelen låg i Upplands Väsby kommun men med fastighetens centrala läge i anslutning till ett huvudcykelstråk bör det finnas en god potential till ett ökat cyklande. Attraktiva cykellösningar och mobilitetsåtgärder på fastigheten för ökat hållbart resande bedöms även bidra till en ökad potential.

Hur de tillkommande 60 cykelresorna kommer fördelas i vägnätet har schematiskt illustrerats i Figur 41 och baseras på viktiga målpunkters lokalisering.

Figur 41. Schematisk illustration på hur alstrad cykeltrafik från exploateringen ansluter planområdet samt fördelar sig i vägnätet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

7.1.3 Kollektivtrafik

Ungefär 150 av resorna som den planerade exploateringen ger upphov till per dygn förväntas ske med kollektivtrafik. En stor del av dessa resor för de boende görs sannolikt i syfte att resa till arbete eller utbildning då närheten till Upplands Väsby station med goda kollektivtrafikförbindelser till stora delar av Stockholmsregionen samt pendeltåg till Uppsala skapar attraktiva pendlingsmöjligheter.

7.1.4 Biltrafik

Ungefär 120 av resorna som den planerade exploateringen ger upphov till per dygn förväntas ske med bil vilket beräknas ge en årsdygnstrafik (ÅDT) på ungefär 100 fordonsrörelser inklusive tillkommande nyttotrafik. Nyttotrafiken till fastigheten beräknas utgöra ungefär 10 fordon per dygn varav två tredjedelar till bostäderna,[46] och en tredjedel till biblioteket och cafét.[47]

Då angöringen till parkeringsgaraget under byggnaden kommer ske längs Björkvallavägen förväntas fordonsrörelserna som bostäderna ger upphov till att hamna på Björkvallavägen. Även viss nyttotrafik till cafét förväntas hamna längs Björkvallavägen. Fordonsflödet som exploateringen ger upphov till längs Björkvallavägen beräknas motsvara ungefär 60 fordonsrörelser per dygn. Idag är det låga trafikflöden längs Björkvallavägen, se mer om detta i delkapitel *8.2.2 Nuläge – år 2023*, vilket innebär att det procentuellt blir en stor ökning längs vägen. I absoluta tal kommer det dock fortfarande vara ett relativt lågt flöde längs vägen och trafikökningen som detaljplanen ger upphov till kommer ha en liten inverkan på kringliggande fastigheter och boende. Beroende på om bilpoolen som planeras i byggnaden endast kommer nyttjas av de boende eller även tillåta externa användare kan fordonsrörelser kopplat till bilpoolens användning tillkomma längs Björkvallavägen.

Nyttotrafiken till bostäderna och biblioteket kommer angöra fastigheten via Centralvägen och sannolikt även hämta-/lämnatrafik till biblioteket. Viss hämta-/lämnatrafik kan även komma att hamna på Björkvallavägen.[48] Sammantaget beräknas exploateringen ge upphov till ungefär 20 fordonsrörelser per dygn längs Centralvägen.

Då det befintliga biblioteket inte har några bilparkeringsplatser planeras förutsättningarna vara detsamma för det nya biblioteket i fastigheten. Det innebär att de fordonsrörelser som biblioteket ger upphov till kommer sprida sig på samma sätt som idag i vägnätet och samnyttja publika bilparkeringar i området.

Biltrafiken från exploateringen bedöms ha en liten påverkan på det kringliggande vägnätet.

Hur de tillkommande 60 fordonsrörelserna längs Björkvallavägen och de 20 fordonsrörelserna längs Centralvägen kommer fördelas i vägnätet har schematiskt illustrerats i Figur 42 och baseras på kommunens trafikmodell för år 2040 med justeringar beskrivna i avsnitt *8.2 Motortrafikflöden*.

[46] Nyttotrafiken till bostäderna antas motsvara 15 procent av biltrafiken.
[47] Nyttotrafiken till cafét antas motsvara 5 procent av biltrafiken.
[48] 25 procent av fordonsrörelserna till biblioteket uppskattas vara hämta-/lämnatrafik som angör via Centralvägen.

Figur 42. Schematisk illustration på hur alstrad fordonstrafik från exploateringen ansluter planområdet samt fördelar sig i vägnätet. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

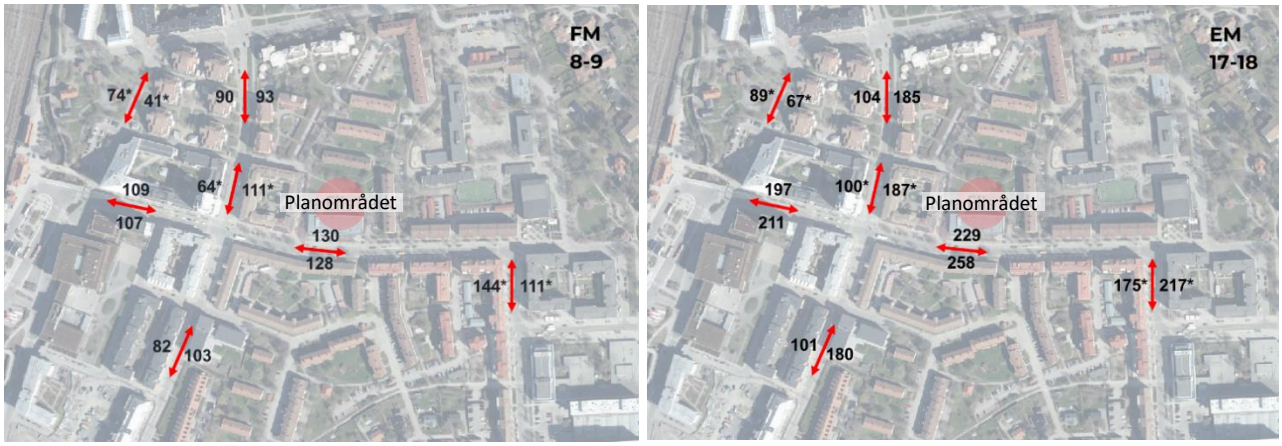
7.2 MOTORTRAFIKFLÖDEN

För att undersöka om tillkommande trafik från exploateringen kommer påverka framkomligheten i det befintliga vägnätet behöver dagens trafikflöden i området undersökas samt det prognostiserade flödet i framtiden. Trafikflödena för området har beräknats med hjälp av Upplands Väsby kommuns trafikmodell. Det finns olika typer av trafikmodeller och de kan vanligtvis delas upp i tre nivåer – mikro-, meso- och makromodeller – där den geografiska avgränsningen och modellens användningsområde är avgörande för vilken typ av modell som tillämpas. Upplands Väsby kommuns trafikmodell är en mesomodell, se tidigare framtagen dokumentation för närmare beskrivning av modellen.[49] Modellen har uppdaterats och kalibrerats utifrån nya trafikmätningar i området.

7.2.1 Trafikmätningar

Uppmätta trafikflöden i området visar att maxtimmen under förmiddagen infaller mellan klockan 8–9 och mellan klockan 17–18 under eftermiddagen. Observera att maxtimmen kan infalla under andra tider i övriga delar av kommunen. Mätningarna visar att det nästan är dubbelt så mycket trafik under eftermiddagen som under förmiddagen i området, se Figur 43. Ur en kapacitetssynpunkt bedöms det därför endast vara relevant att titta på trafiksituationen under eftermiddagen och inte på förmiddagen. Tre av mätningarna är från hösten år 2020 och är påverkade av ett minskat resande under pandemin. Dessa mätningar är uppräknade till 2023 års-nivå baserat på mätningar från två av mätplatserna i området som har uppmätt trafik från både år 2020 och 2023. De siffror som presenteras i Figur 43 för 2020 är ej uppräknade utan det faktiskt uppmätta trafikflödet.

[49] ÅF (2015). *PM Trafikmodell för Upplands Väsby kommun.*



Figur 43. Uppmätta trafikflöden från hösten 2023. Till vänster visas förmiddagens maxtimme och till höger visas eftermiddagens maxtimme (fordon/timmen). *Mätningar från 2020 som kan vara påverkade av pandemin. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

7.2.2 Nuläge – år 2023

Inom trafikutredningen så har en ny nulägesmodell tagits fram som bygger på en tidigare nulägesmodell fast med uppdaterade trafikmätningar från hösten år 2023, se ovan. Modellen bedöms stämma väl överens mot trafikmätningarna efter kalibrering. Den uppdaterade nulägesmodellen simulerar trafiken under eftermiddagen. I nuläget trafikerar 32 bussar Centralvägen i vardera riktningen under eftermiddagens maxtimme baserat på SL:s tidtabell.

De flöden som presenteras i Figur 44-Figur 45 är endast av modellen uppskattade och ska inte tolkas som någon absolut sanning. Dygnsflödena är beräknade för ett vardagsmedeldygn och är uppskattade med hjälp av tillgängliga trafikmätningar. Mätningarna visar att eftermiddagens maxtimme utgör cirka 10 procent av dygnstrafiken. Årsdygnstrafiken (ÅDT) är något lägre än vad ett vardagsmedeldygn (VMD) visar, i detta PM är det trafiken ett vardagsmedeldygn (VMD) som har använts. För omräkning från årsdygnstrafik (ÅDT) till vardagsmedeldygn (VMD) gäller som utgångspunkt på kommunala vägar att ÅDT = VMD * 0,97.[50]

[50] Naturvårdsverket (2016). *Nationell samordning av omgivningsbuller.*

Figur 44. Modellerade flöden (fordon/h) under eftermiddagens maxtimme i nuläget.

Figur 45. Modellerade dygnsflöden för ett vardagsmedeldygn i nuläget.

Modellen visar även den relativa hastigheten i vägnätet vilket beskriver procentuellt sett hur snabbt fordon kan köra i genomsnitt på en väglänk i förhållande till den skyltade hastigheten och utgör en indikation för framkomligheten. Vanligtvis uppstår viss nedsatt hastighet i anslutning till korsningar där väjningsplikt gäller då fordon i regel måste stanna och väja för korsande trafik. Detta betyder dock inte att någon omfattande köbildning uppstår, speciellt inte om flödet på dessa vägar är låga. Figur 46 visar att ingen omfattande trängsel uppstår i området i nuläget.

Figur 46. Relativ hastighet (framkomlighet) i nuläget under eftermiddagens maxtimme.

7.2.3 Prognos – år 2040

Modellversionen *Optimus_240223* har använts för att prognosticera trafiken för år 2040. Detta scenario baseras på kommunens befolkningsprognos 60K och inkluderar Trafikplats Hammarby. De justeringar som har gjorts i den uppdaterade nulägesmodellen har implementerats i prognosmodellen för 2040. I 2040 antas 68 bussar trafikera Centralvägen i vardera riktningen under eftermiddagens maxtimme. Detta är ett medelvärde av antalet avgångar för åren 2030 och 2050 enligt underlag från Trafikförvaltningen.[51] Detta är en stor ökning från de 32 bussar som trafikerar Centralvägen idag i vardera riktningen.

De flöden som presenteras i Figur 47-Figur 48 är endast av modellen uppskattade och ska inte tolkas som någon absolut sanning. Resultatet från prognosmodellen för 2040 visar att trafiken ökar på samtliga vägar i området. Eftersom Trafikplats Hammarby finns med i detta scenario så ger det också upphov till andra ruttval

[51] Trafikförvaltningen SLL (2019). *Bilaga 1 PM Upplands Väsby. Kravlista – Terminal Upplands Väsby.*

i modellen än för nuläget. Som följd av detta ökar trafiken procentuellt som mest på Bryggerivägen men även på Industrivägen och Kvarnvägen.

Dygnsflödena är beräknade för ett vardagsmedeldygn och uppskattade med hjälp av trafikmätningar från år 2023. Mätningarna visar att eftermiddagens maxtimme utgör cirka 10 procent av dygnstrafiken, denna andel har antagits vara samma för 2040. Årsdygnstrafiken (ÅDT) är något lägre än vad ett vardagsmedeldygn (VMD) visar, i denna rapport är det trafiken ett vardagsmedeldygn (VMD) som har använts. För omräkning från årsdygnstrafik (ÅDT) till vardagsmedeldygn (VMD) gäller som utgångspunkt på kommunala vägar att ÅDT = VMD * 0,97.[52]

Figur 47. Modellerade flöden (fordon/h) under eftermiddagens maxtimme i 2040-prognosen.

[52] Naturvårdsverket (2016). *Nationell samordning av omgivningsbuller.*

Figur 48. Modellerade dygnsflöden för ett vardagsmedeldygn i 2040-prognosen.

Modellen kan även visa den relativa hastigheten i vägnätet vilket beskriver procentuellt sett hur snabbt fordon i genomsnitt kan köra på en väglänk i förhållande till den skyltade hastigheten och utgör en indikation för framkomligheten. Vanligtvis uppstår viss nedsatt hastighet i anslutning till korsningar där väjningsplikt gäller då fordon i regel måste stanna och väja för korsande trafik. Detta betyder dock inte nödvändigtvis att någon omfattande köbildning uppstår, speciellt inte om flödet på dessa vägar är låga.

Figur 49 visar att det finns risk för att viss trängsel kan uppstå in anslutning till korsningarna Kvarnvägen – Centralvägen – Optimusvägen och Kvarnvägen – Väsbyvägen – Bryggerivägen.

Figur 49. Relativ hastighet (framkomlighet) i 2040-prognosen under eftermiddagens maxtimme.

7.3 KORSNINGSKAPACITET

Korsningskapaciteten har stor betydelse för hur god framkomligheten i vägnätet är. Då de alstrade fordonsflödet från planområdet är lågt bedöms påverkan på framkomligheten i vägnätet vara minimal. Med hjälp av kapacitetsberäkningar har detta även testats i de tre viktigaste korsningspunkterna som fordonsflödet till/från planområdet berör. Korsningarna sammanfaller även med de två korsningarna där en risk har identifierats i Figur 49. De beräknade korsningarna utgörs av:

1. Centralvägen – Kvarnvägen – Optimusvägen
2. Kvarnvägen – Björkvallavägen
3. Väsbyvägen – bryggerivägen – Kvarnvägen

Korsningarnas lokalisering i relation till planområdet är illustrerat i Figur 50.

Figur 50. Identifierade korsningspunkter där kapaciteten har beräknats. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Utifrån dagens trafikflöden, prognostiserade trafikflöden år 2040 samt tillkommande trafik från planområdet beskrivet tidigare har de tre korsningarna studerats med hjälp av verktyget Capcal. Capcal är ett beräkningsverktyg som används för att beräkna kapacitet, belastningsgrad och framkomlighet för korsningar och cirkulationsplatser i enlighet med Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighet i vägtrafiken (TRV2013/64343). Beräkningen återspeglar bland annat belastningsgraden i den beräknade korsningens alla tillfarter vilket ger en indikation på hur stor del av korsningens totala kapacitet som upptas under den dimensionerade timmen. Analysverktyget beräknar en korsning i taget varför eventuell kapacitetsproblematik i en närliggande korsning som sprider sig i vägnätet inte fångas upp i andra korsningar.

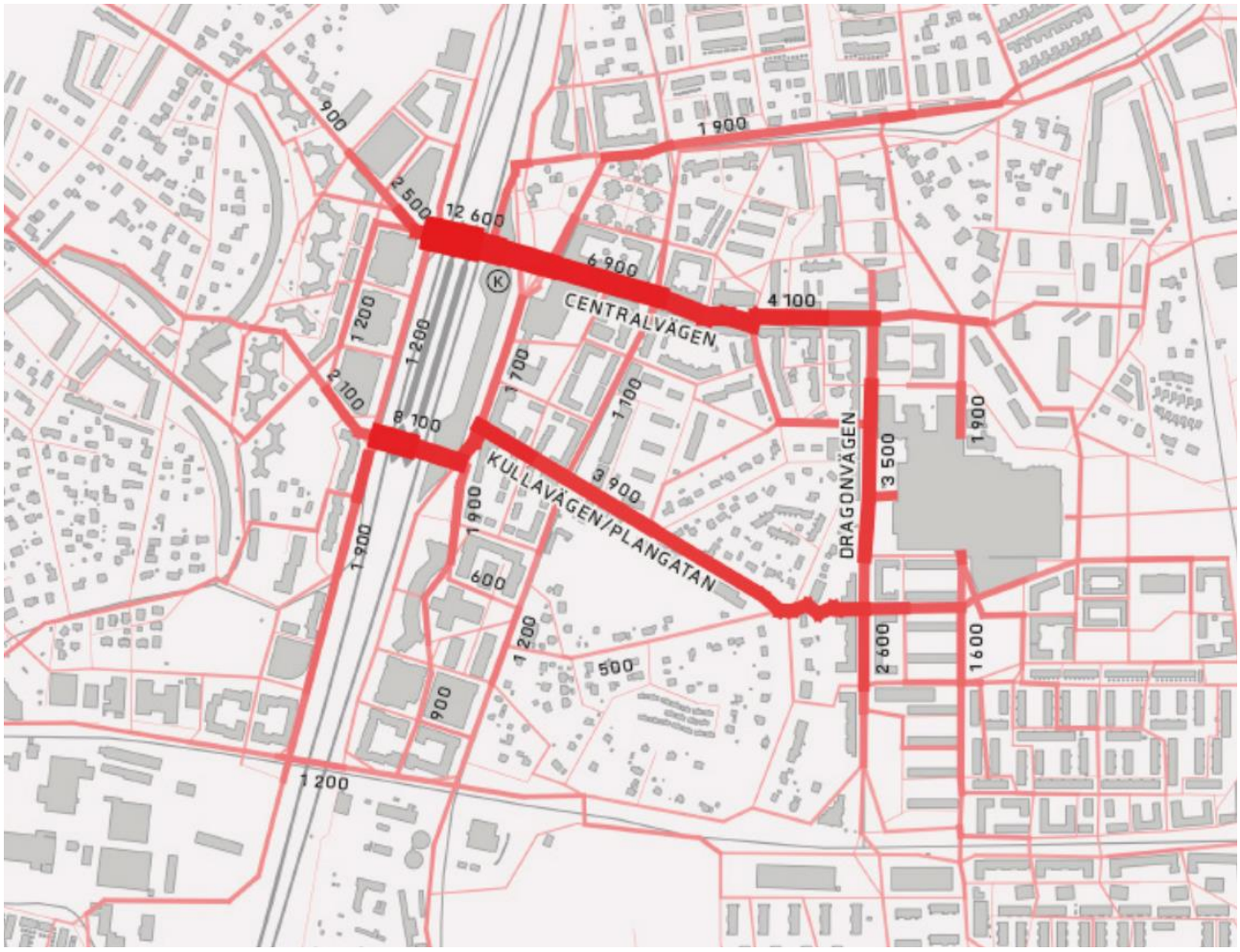
Belastningsgraden under dimensionerad timme delas enligt VGU[53] upp i tre olika grader av servicenivå där belastningsgraden bör vara läger än 0,6 för en fyr- eller trevägskorsning för att den ska erbjuda en acceptabel standard avseende framkomlighet för motorfordon.

- Belastningsgrad under 0,6 motsvarar god standard
- Belastningsgrad mellan 0,6–0,8 motsvarar mindre god standard
- Belastningsgrad över 0,8 motsvarar låg standard

Beskriven standard enligt VGU är dock inte anpassad för stadsmiljö och låga hastigheter utan för större vägar med högre hastigheter varför belastningsgraden ska beaktas i relation till de kölängder som uppstår när standarden för en korsning tolkas. I tätortsmiljöer kan ofta en högre belastningsgrad accepteras, belastningsgraden bör dock inte överskrida värdet ett.

En begränsning i verktyget är möjligheterna att beakta korsande gång- och cykelflöden. Det är möjligt att till viss del beakta gång- och cykelflöden men i detta fall underskattas effekterna av gång- och cykelflödena något i alla korsningspunkterna. Eftersom mätningar för gång- och cykeltrafik i området inte har funnits att tillgå har gång- och cykelflödet uppskattats utifrån framtagen prognos inom planarbetet med projektet Östra Rundby med Väsby stationsområde, se Figur 51.

[53] Trafikverket (2022). *KRAV – VGU, Vägar och gators utformning.*



Figur 51. Bedömda gångflöden per dygn år 2040 exklusive resenärsbyten. Källa: Framtagen av Spacescape och publicerad i, Upplands Väsby kommun (2021). *Sammanfattande PM – Trafik och resefunktioner i Östra Rundby med Väsby stationsområde*.

Kapacitetsberäkningarna har genomförts utifrån sex olika scenarier för respektive korsning:

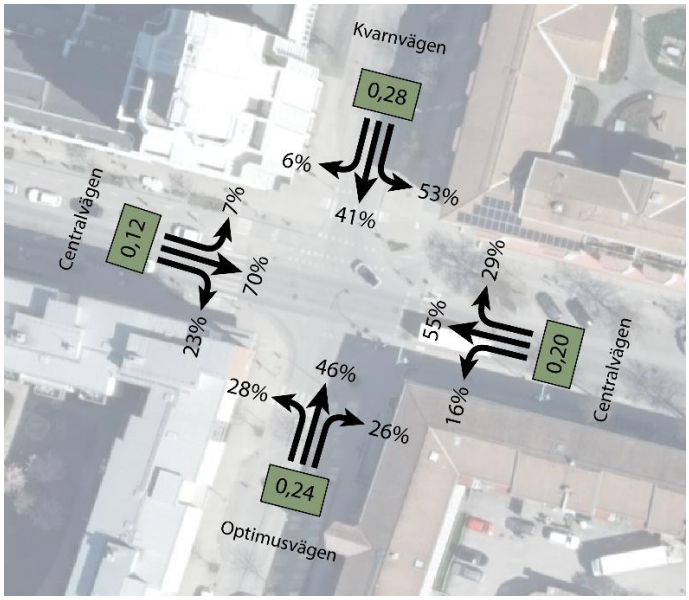
1. Nuläge
2. Nuläge med tillkommande trafikalstring från planområdet
3. Prognosticerat trafikflöde år 2040
4. Prognosticerat trafikflöde år 2040 med tillkommande trafikalstring från planområdet
5. Prognosticerat trafikflöde år 2040 med en ökning med 20 procent
6. Prognosticerat trafikflöde år 2040 med tillkommande trafikalstring från planområdet samt med en ökning med 20 procent

Scenario 5 och 6 utgör en känslighetsanalys då de prognostiserade flödet för år 2040 baseras på kommunens framtidsprognos 60K.[54] I kommunens översiktsplan planeras dock för en större befolkning som uppgår till 63 000 invånare till år 2040 vilket innebär att trafikflödet i framtidsprognosen 60K är något lågt. En stor andel av den tillkommande trafiken som den högre befolkningsprognosen innebär kommer ske i kommunens centrala delar. För att ta höjd för ökade flöden i centrala Upplands Väsby och i planområdets närområde har känslighetsanalysen gjorts med en tjugoprocentig trafikökning för att fånga in detta.

[54] En befolkningsökning i kommunen till 60 000 invånare år 2040.

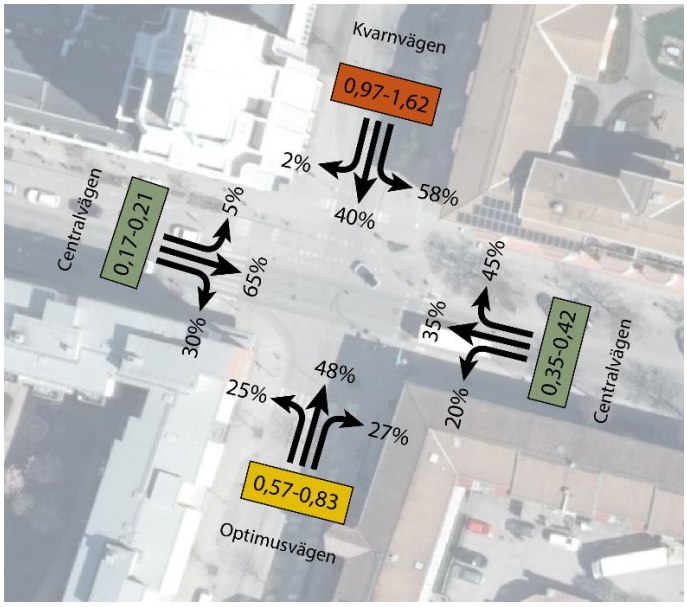
7.3.1 Korsning 1

Korsningen där Centralvägen, Kvarnvägen och Optimusvägen möts har en god kapacitet idag, se svängandelar och belastningsgraden för respektive ben i Figur 52. Trafikalstringen från exploateringen har ingen påverkan på korsningens belastningsgrad.



Figur 52. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, nuläge. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Kapaciteten i korsningen överskrids vid den generella trafikökningen till år 2040 (trafikscenario 60K och känslighetsanalysen på 20 procent), se svängandelar och belastningsgraden för respektive ben i Figur 53. Trafikalstringen från exploateringen har en marginell påverkan på korsningens belastningsgrad motsvarande 0,01 från Kvarnvägen och 0,01 från Centralvägen österifrån – i båda scenarierna – vilket är inom beräkningens felmarginal och motsvarar ett fordon, exploateringens påverkan bedöms därför vara försumbar i ett 2040-perspektiv.

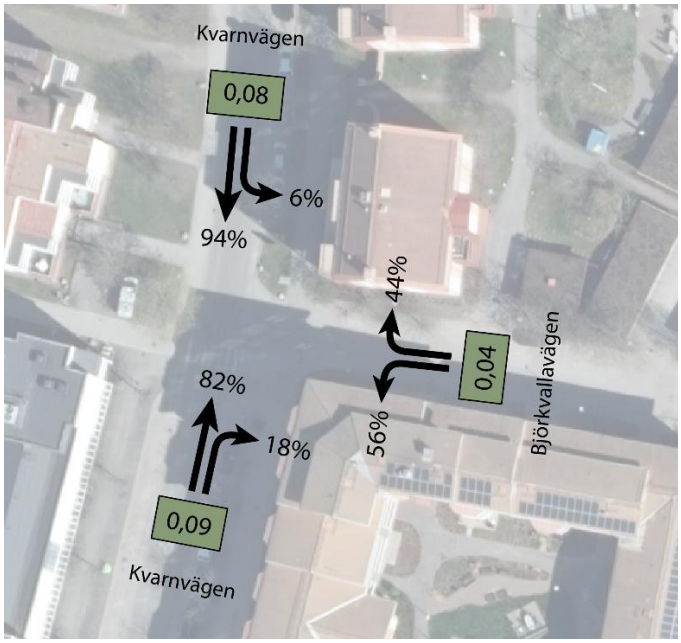


Figur 53. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, år 2040. Belastningsgraden presenteras i ett spann där det lägsta värdet motsvarar belastningsgraden i trafikscenario 60K och det övre värdet motsvarar en 20-procentig ökning av trafikflödet för att spegla ”worst case” för befolkningsprognosen på 63 000 invånare som kommunens översiktsplan presenterar. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Den uppvisade kapacitetsbristen i korsningen år 2040 som resultat av den generella trafikökningen ger upphov till långa köer längs primärt Kvarnvägen men även längs Optimusvägen som kommer vara svåra att hantera utan åtgärder. När belastningsgraden överstiger ett innebär det att kön in till korsningen byggs på snabbare än den avverkas.

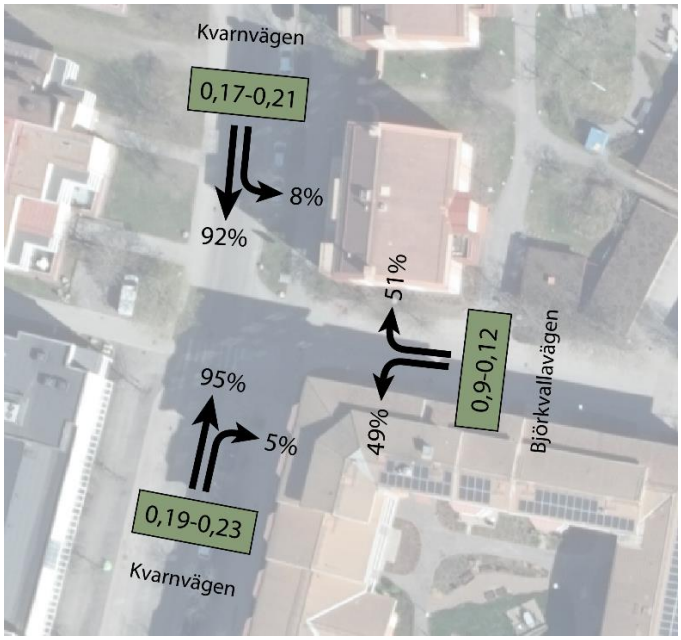
7.3.2 Korsning 2

Korsningen där Kvarnvägen och Björkvallavägen möts har en god kapacitet idag, se svängandelar och belastningsgraden för respektive ben i Figur 54. Trafikalstringen från exploateringen har minimal påverkan på korsningens belastningsgrad.



Figur 54. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, nuläge. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

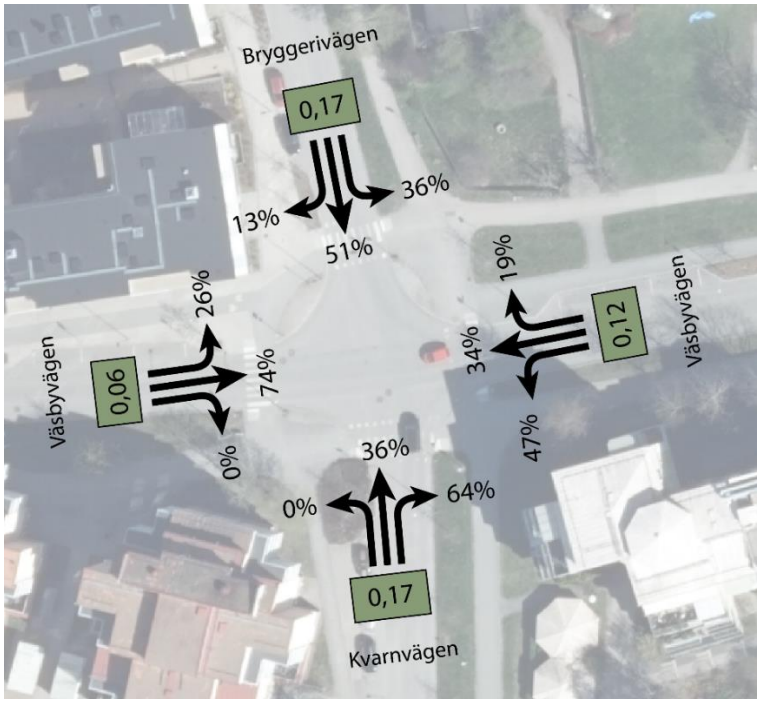
Kapaciteten i korsningen är god även 2040 – i båda scenarierna – se Figur 55. Beräkningen beaktar inte eventuell köbildning från korsning 1 och 3 som påverkar den aktuella korsningen eftersom beräkningen görs isolerat för den enskilda korsningen. Om inte kapacitetsproblemen i korsning 1 och 3 hanteras kommer även den aktuella korsningen påverkas av den systemlåsning som uppstår i vägnätet till följd av den generella trafikökningen i centrala Upplands Väsby.



Figur 55. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, år 2040. Belastningsgraden presenteras i ett spann där det lägsta värdet motsvarar belastningsgraden i trafikscenario 60K och det övre värdet motsvarar en 20-procentig ökning av trafikflödet för att spegla ”worst case” för befolkningsprognosen på 63 000 invånare som kommunens översiktsplan presenterar. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

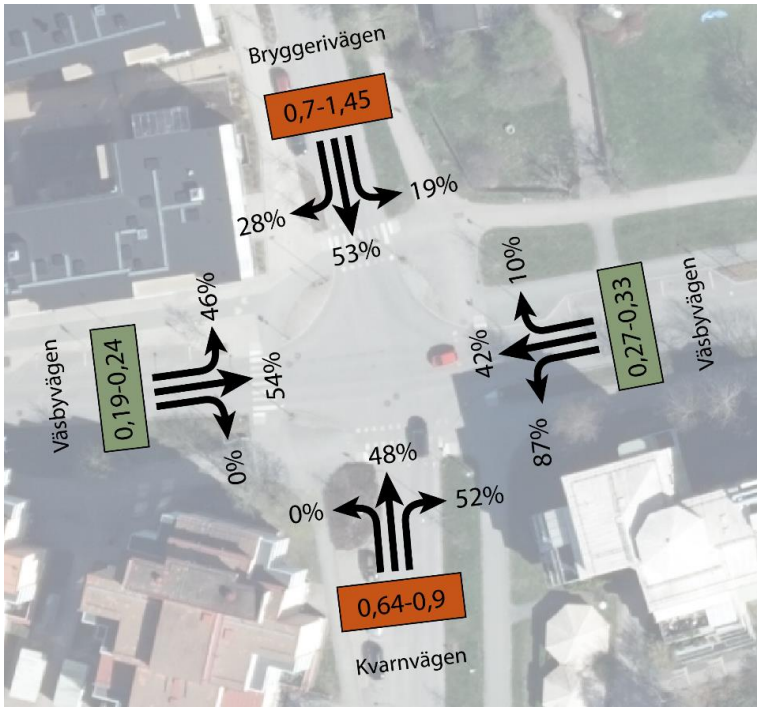
7.3.3 Korsning 3

Korsningen där Väsbyvägen, Bryggerivägen och Kvarnvägen möts har en god kapacitet idag, se svängandelar och belastningsgraden för respektive ben i Figur 56. Trafikalstringen från exploateringen har en marginell påverkan på korsningens belastningsgrad motsvarande 0,01 från Bryggerivägen och 0,01 från Kvarnvägen vilket motsvarar fyra fordon, exploateringen påverkan bedöms därför vara försumbar.



Figur 56. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, nuläge. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Kapaciteten i korsningen överskrids vid den generella trafikökningen till år 2040 (trafikscenario 60K och känslighetsanalysen på 20 procent), se svängandelar och belastningsgraden för respektive ben i Figur 57. Trafikalstringen från exploateringen har en marginell påverkan på korsningens belastningsgrad motsvarande 0,01 från Bryggerivägen och 0,01 från Kvarnvägen – i båda scenarierna – exploateringen påverkan bedöms därför vara försumbar även i ett 2040-perspektiv.



Figur 57. Svängandelar och belastningsgrad i korsningen – eftermiddagens maxtimme, år 2040. Belastningsgraden presenteras i ett spann där det lägsta värdet motsvarar belastningsgraden i trafikscenario 60K och det övre värdet motsvarar en 20-procentig ökning av trafikflödet för att spegla ”worst case” för befolkningsprognosen på 63 000 invånare som kommunens översiktsplan presenterar. Flygfoto: Lantmäteriet, bearbetning av WSP.

Den uppvisade kapacitetsbristen i korsningen år 2040 som resultat av den generella trafikökningen ger upphov till långa köer längs primärt Bryggerivägen men även längs Kvarnvägen som kommer vara svåra att hantera utan åtgärder. När belastningsgraden överstiger ett innebär det att kön in till korsningen byggs på snabbare än den avverkas.

7.4 SAMMANVÄGD BILD AV TRAFIKPÅVERKAN

Exploateringen kommer ha en viss trafikpåverkan genom att nya gång-, cykel- och fordonsflöden tillkommer. Den största påverkan kommer ske inom planområdet och dess direkta närområde vilket inkluderar Björkvallavägen och Centralvägen. Konsekvensen av detta beskrivs i kapitel 6 *Konsekvensbeskrivning*.

När det gäller exploateringens påverkan på framkomligheten i centrala Upplands Väsby bedöms den vara låg och försumbar ur ett kapacitetsperspektiv (se kap. 7.3).

Idag sker de flesta resorna till och från biblioteket med andra färdmedel än bil. I takt med att kollektivtrafikutbudet i centrala Upplands Väsby ökar och de centrala delarna förtätas, kommer troligen andelen bilburna besökare att minska. Detta är i linje med kommunens vision om Väsby stad 2040 och Trafik- och mobilitetsstrategin, som betonar ökade andelar resor med hållbara färdmedel.

Det finns dock en risk att flera verksamhetsetableringar och en ökande befolkning i de centrala delarna kommer att öka konkurrensen om de befintliga besöksparkeringarna om planeringen av stadskärnan inte sker på ett sammanhållet vis. Detta skulle kunna påverka söktrafiken för biblioteksbesökarna negativt i ett 2040-perspektiv. Riskerna bedöms dock som låga och beror i stor utsträckning på vilken övrig exploatering som tillkommer. En stor andel av den planerade exploateringen i stadskärnan utgörs av bostäder och ligger inte i direkt närhet till detaljplanen (se kap. 2.1). Dagen söktrafik till biblioteket finns med i nulägesmodellen (se kap. 7.2.2) och har inkluderats i trafikprognos och -analys. Bibliotekets besökstoppar kommer vara under kvällar och lov (se kap. 3.1) när centrumverksamheter och arbetsplatser har färre besökare, vilket innebär att

efterfrågan på besöksparkeringar i de centrala delarna kommer att fördela sig över dygnet. Genom parkeringsreglering och parkeringsavgifter är det också möjligt att styra omsättningen på besöksparkeringar i framtiden om behovet skulle uppstå.

Trafikprognosen för 2040 (se kap. 7.2.3 och 7.3) visar att den generella trafikökningen i centrala Upplands Väsby till följd av pågående kommunala och regionala planer kommer ha en stor negativ påverkan på framkomligheten och tillgängligheten i vägnätet och i detaljplanens närområde. Detta gäller stråket Bryggerivägen-Kvarnvägen-Optimusvägen samt Väsbyvägen och Centralvägen där en stor andel av trafikökningen kommer hamna. Med dagens utformning och reglering kommer det innebära att köbildning och systemlåsningar uppstår i det centrala vägnätet. Detta är dock inget som detaljplanen påverkar eller har rådighet över.

Trafikutvecklingen beror bland annat på den planerade befolkningsökningen och den exploatering som pågår i centrala Upplands Väsby i och med visionen om Väsby stad 2040, men även på en fördubbling av busstrafiken längs Centralvägen och byggandet av Trafikplats Hammarby.

För att hantera den framtida trafikutvecklingen och säkerställa vägnätets funktion kommer kommunen behöva arbeta strategiskt med trafikplanering i centrala Upplands Väsby. Detta behöver ske integrerat med stadsutvecklingen och i takt med att stadskärnan utvecklas. Detta kan innebära att ytterligare insatser görs för att tydligare prioritera hållbara och yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, samt att införa styrmedel för att optimera trafikflöden och minska bilberoendet.

Trafik- och mobilitetsstrategin utgör en bra utgångspunkt för att prioritera mellan olika färdmedel i det centrala vägnätet. Det kommer bland annat vara viktigt att utreda vilken funktion som Centralvägen ska ha i framtiden när busstrafiken mer än fördubblas. Att optimera trafikflödet kan till exempel innebära att en del av biltrafiken längs Centralvägen leds om för att ytterligare prioritera kollektivtrafik, cykel och gång. Även korsningspunkter i det centrala vägnätet kommer behöva ses över, detta kan innebära en omfördelning i prioritet mellan de olika vägarna och kapacitetshöjande åtgärder, eller en tydligare styrning av trafikflödet i de centrala delarna av Upplands Väsby. Parkering och mobilitet bör också vara en central fråga när stadskärnan utvecklas genom att aktivt styra utbudet, arbeta för ett effektivt nyttjande av bilparkeringar och fokusera på att tillgängliggöra mobilitet.

Ett verktyg i kommunens trafikstrategiska arbete skulle kunna vara att uppdatera trafikmodellen med den senaste befolkningsprognosen. Det skulle ge ytterligare insikter kring hur kommunala planer kan komma att påverka vägnätet och trafiksituationen i stadskärnan. En uppdaterad modell skulle även kunna användas för att testa vilka effekter olika åtgärder och styrmedel kan förväntas ha för att fatta väl underbyggda beslut.

Sammanfattningsvis, genom att låta Trafik- och mobilitetsstrategin genomsyra den övergripande stadsutvecklingen kan en mer balanserad och tillgänglig trafikmiljö i centrala Upplands Väsby skapas, vilket stödjer visionen om en attraktiv stadskärna genom Väsby stad 2040.

8 SLUTSATS

Exploateringen är ett förtätningsprojekt i centrala Upplands Väsby, i linje med kommunens vision om Väsby stad 2040 som syftar till att utveckla en tät stadskärna. Kommunens Översiktsplan och Trafik- och mobilitetstrategi betonar utvecklingen av en attraktiv stadskärna med prioritering av hållbara färdmedel.

Detaljplanens lokalisering med närhet till vardagliga målpunkter, service och kollektivtrafik ger goda förutsättningar för hållbart resande för de boende. Cykel och kollektivtrafik utgör konkurrenskraftiga alternativ till bilen, från hela kommunen, för hållbart resande för besökare till biblioteket.

Parkeringsefterfrågan för detaljplanen har beräknats utifrån kommunala mål för Väsby stad 2040, platsens förutsättningar för hållbart resande, den nuvarande parkeringssituationen vid biblioteket, befintligt bilinnehav i centrala Upplands Väsby, kunskaper kring mobilitet och effekter av mobilitetsåtgärder, omvärldsbevakning av andra kommuner samt planeringspraxis.

- → För bostäderna bedöms parkeringsefterfrågan motsvara 45 bilparkeringsplatser, 1–2 poolbilar, 3–5 poolcyklar, 197 cykelparkeringar av hög standard (varav 10–20 för specialcyklar), samt informations- och kampanjarbete kring hållbara resval riktat till de boende.
- → För biblioteket och cafét bedöms parkeringsefterfrågan motsvara 2 bilparkeringsplatser, 1 parkeringsplats för bokbussen, nyttjande av publika parkeringar för bilburna besökare och 44 cykelparkeringar.

Bilparkeringar för de boende planeras i ett garage med angöring från Björkvallavägen och för verksamheterna i detaljplanens nordvästra hörn intill Björkvallavägen. Cykelparkeringar planeras både vid entréer, på torgytan och i tillgängliga cykelrum.

Angöring, avfallshantering och leveranser till fastigheten planeras i den befintliga parkeringsfickan längs Centralvägen (med mindre justeringar), vid kantsten längs Björkvallavägen och via en ny infart från Björkvallavägen. Trafiklösningen för avfallshantering och leveranser är inte optimal men utgör inte några trafiksäkerhetsrisker varför lösningarna bedöms vara acceptabel med hänsyn till platsens förutsättningar.

Exploateringen kommer ha en viss trafikpåverkan genom att nya gång-, cykel- och fordonsflöden tillkommer. Den största påverkan sker inom och i det direkta närområde till detaljplanen vilket omfattar Björkvallavägen och Centralvägen. Det ökade flödet av oskyddade trafikanter kring planområdet kommer ha en positiv effekt på stadskärnans attraktivitet genom ökat folkliv och upplevd trygghet. Ökade fordonsflöden kommer ha en marginell påverkan på framkomligheten i det kringliggande vägnätet och vara försumbar utifrån ett kapacitetsperspektiv. Den största effekten kommer märkas längs Björkvallavägen, där en ny infart och viss angöringstrafik planeras. Det innebära en stor procentuell ökning av trafiken längs vägen, men i absoluta tal kommer trafikvolymen förbli låg.

Möjliga förbättringsåtgärder som har identifierats är följande:

- → Det skulle vara intressant att undersöka möjligheterna för vissa busslinjer att stanna vid hållplatsen Centralvägen för ökat tillgänglighet till biblioteket.
- → Infarten till fastigheten från Björkvallavägen bör utformas omsorgsfullt för att inte användas som vändyta för leveranser till caféverksamheten.
- → Björkvallavägen skulle kunna införa en rekommenderad hastighet om 20 km/tim.
- → Cykelparkeringar till biblioteksverksamheten bör placeras på ett naturligt sätt mellan entréer och cykelinfrastruktur på torgytan – så nära entréerna som möjligt.

9 KÄLLOR

Botkyrka kommun (2017). *Parkering i Botkyrka kommun.*

Boverket (2024). *Parkering som styrmedel. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transportsystem/parkering/ (2025-02-06)*

Dahlholm, O., m.fl. (2022). *NuMo – Nudging för mobilitet: Ökat nyttjande av fastighetsnära mobilitetstjänster. Trivector Rapport 2022:90.*

Google maps (n.d.). Street view. *(2025-02-26)*

Grybb, M., m.fl. (2023). *Effekter av mobilitetsåtgärder för boende. Vinnova Steg 1-projekt 2023-02-02. Tyréns Sverige AB, Stockholm 2023.*

Huddinge kommun (2016). *Bilaga 1 till Parkeringsprogram för Huddinge kommun: Parkeringstal.*

Kerttu, J., m.fl. (2015) *Trafikeffekter av nya former av bilanvändning. Möjliga effekter i Stockholm (Bilaga). Trivector Rapport 2015:108.*

Lantmäteriet (n.d). *Min karta. https://minkarta.lantmateriet.se/*

Lund, E., m.fl. (2020). *Mobilitetstjänsten Ec2B i det bilfria boendet Brf Viva: erfarenheter från det första året.*

Naturvårdsverket (2016). *Nationell samordning av omgivningsbuller.*

Persson, M. och Larsson, M-O. (2021). *Guide för mobilitetstjänster vid boendet. Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden. IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 575.*

Region Stockholm (2019). *Resvaneundersökning 2019.*

Roth, A., m.fl. (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet. IVL, svenska miljöinstitutet, rapport C 276.*

SCB, Statistikdatabasen (2023). *Genomsnittligt antal personer per hushåll efter region, boendeform, lägenhetstyp och år.*

Sprei, F., m.fl. (2020). *Review of the effects of developments with low parking requirements.* Sustainability, 12(5), 1744.

Sprei, F., m.fl. (2025). *Utvärdering av mobilitetsavtal i Göteborg: Avtal bidrar till klimatsmart mobilitet. 100 mobilitetsavtal för klimatsmart Göteborg | Viable Cities (2025-02-06)*

SKR (2021). *Parkering för hållbara stadskärnor – I små och medelstora kommuner.*

Stockholms stad (2015). Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

Sundbybergs stad (2018). *Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad. Parkeringstal för cykel och bil.*

Sundsvalls kommun (n.d.). *Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun. https://sundsvall.se/bygga-bo-och-miljo/bygga-nytt-andra-eller-riva/bygglov/mobilitetsnorm-for-sundsvalls-kommun (2025-02-06)*

Trafikförvaltningen SLL (2019). *Bilaga 1 PM Upplands Väsby. Kravlista – Terminal Upplands Väsby.*

Trafikverket (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik.*

Trafikverket (2022). *KRAV – VGU, Vägar och gators utformning.*

Trafikverket och SKR (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.*

TravelTime (n.d.). *https://traveltime.com/*

Tyréns (2024). *Väsbyhems mobilitetsstrategi för Vilunda 1:320.*

Upplands-Bro kommun (2021). *Teknisk handbok. Kapitel 2 – Projektering. Gata, park och trafik.*

Upplands Väsby kommun (2025). *Messingen – ett multifunktionshus. https://www.upplandsvasby.se/uppleva-och-gora/kultur/messingen---ett-multifunktionshus#Infordittbesok (2025-02-06)*

Upplands Väsby kommun (2010). *Trafikstrategi, Upplands Väsby kommun.*

Upplands Väsby kommun (2013). *Trafikplan, Upplands Väsby kommun.*

Upplands Väsby kommun (2018). *Väsby stad 2040, Översiktsplan för Upplands Väsby kommun.*

Upplands Väsby kommun (2021). *Sammanfattande PM – Trafik och resefunktioner i Östra Rundby med Väsby stationsområde.*

Upplands Väsby kommun (2022). *Upplands Väsby trafik- och mobilitetsstrategi.*

Upplands Väsby kommun (2023). *Bibliotekslokaler: Funktionsprogram för bibliotekslokaler på Centralvägen 9.*

Upplands Väsby kommun (2024). *Typritningar. https://www.upplandsvasby.se/minisajter/teknisk-handbok/teknisk-handbok/projektering/typritningar (2025-02-20)*

Upplands Väsby kommun (2025). *Parkeringsplatser, allmänna. https://www.upplandsvasby.se/trafik-och-resor/trafik-och-gator/parkering/parkeringsplatser-allmanna (2025-02-06)*

WSP (2025). *Avfallsutredning, för detaljplan Vilunda 1:320 m.fl. (Centralvägen 9 och Nya Elis park).*

ÅF (2015). *PM Trafikmodell för Upplands Väsby kommun.*

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP
WSP Sverige AB
Org. nr:556057-4880
wsp.com