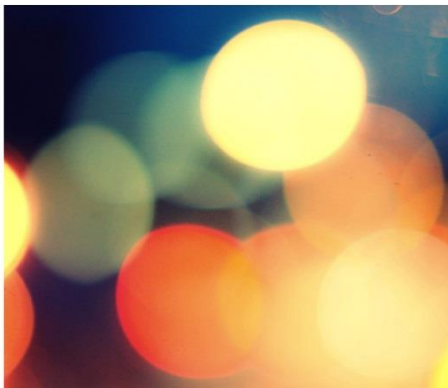
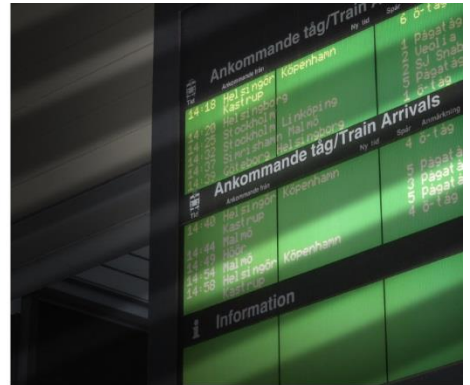
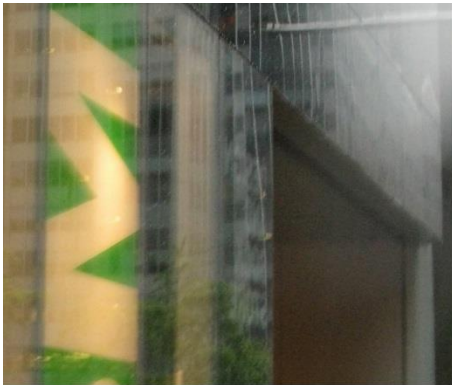


# Parkeringsutredning Optimus, Upplands Väsby

– en utredning för Vilunda 6:42



**Dokumentinformation**

<b>Titel:</b>	Parkeringsutredning Optimus, Upplands Väsby – en utredning för Vilunda 6:42
<b>Serie nr:</b>	2021:68
<b>Projektnr:</b>	21065
<b>Författare:</b>	Johan Kerttu
<b>Medverkande:</b>	Erika Johansson
<b>Kvalitetsgranskning:</b>	Rasmus Sundberg
<b>Beställare:</b>	Vilunda 6:42 Kontaktperson: Christofer Lundquist, tel +46 705 88 49 41

**Dokumenthistorik:**

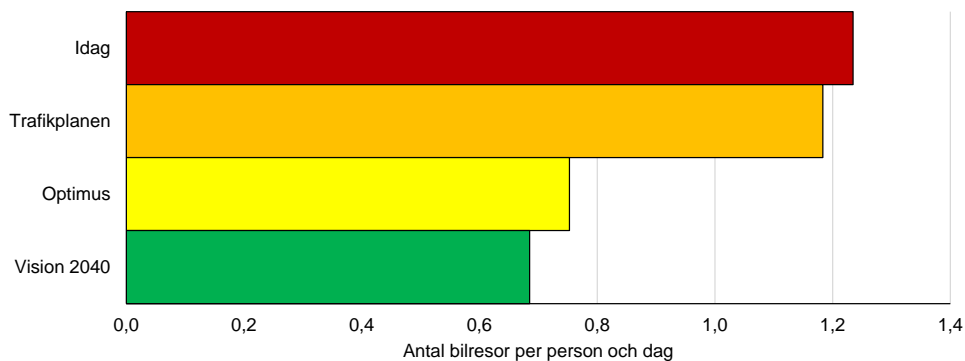
<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
0.3	2021-04-19		Beställare
0.7	2021-04-24	Mindre justeringar samt sammanfattning	Beställare
0.9	2021-05-12	Justering utifrån kommunens synpunkter	Beställare
0.95	2021-09-04	Justering utifrån synpunkter, uppdaterade siffror (BTA., bilplatser)	Beställare, Upplands Väsby kommun
0.96	2021-09-10	Mindre justeringar, uppdaterat antal bilplatser	Beställare, Upplands Väsby kommun
0.97	2023-03-13	Justering efter kommunens granskning	Beställare, Upplands Väsby kommun
0.99	2023-04-14	Justering efter kommunens granskning	Beställare, Upplands Väsby kommun

## Sammanfattning

---

Detta är en parkeringsutredning för detaljplanering av Optimusområdet i centrala Upplands Väsby, som planeras för bostäder (ca 70 000 kvm ljus BTA) samt kontor, förskola och andra kommersiella lokaler (ca 24 000 kvm ljus BTA).

Det centrala läget motiverar en stadsmässig exploatering med tät bebyggelse snarare än parkeringsanläggningar ovan mark. Samtidigt försvårar markförhållandena med högt grundvatten byggande av underjordiska parkeringsanläggningar, vilket begränsar parkeringsutbudet. Ett tillskott av nya bostäder, arbetsplatser och besöksverksamhet i centrala Upplands Väsby, där parkeringsutbudet bidrar till att begränsa biltrafiken ligger dock i linje med kommunens framtidsbild, där en växande befolkning inte ska innebära ökade biltrafikflöden.



Jämförelse av den beräknade effekten av föreslagna parkeringstal för Optimus, med framtidsbilden för kommunen 2040, Trafikplanen och dagens situation.

För att skapa ett attraktivt område, för boende, verksamma och besökare/kunder, bedöms det vara viktigast att i första hand tillgodose besökarnas tillgänglighet och efterfrågan på parkering, så att handel/café/restaurang har ett tillräckligt kundunderlag. Efterfrågan på parkering från anställda och boende kan lättare påverkas. Det mycket centrala läget, med nära till befintliga målpunkter och kollektivtrafik, skapar goda förutsättningar för att lyckas med detta.

För besökare till handel/café/restaurang föreslås därför parkeringstal utifrån en förväntad bilandel, medan parkeringstalet för anställda är mer begränsat med hänsyn till det goda läget och tillgängligheten med kollektivtrafik och cykel. För boende har parkeringstalet beräknats utifrån möjligt parkeringsutbud och potentialen till samnyttjande med övriga funktioner i området. Boende bedöms vara den grupp som lättast kan påverkas genom information om rådande förutsättningar, då deras val av bostad är ett mer långsiktigt beslut än kundernas val av besöksmål eller anställdas val av arbetsplats.

Föreslaget parkeringstal för boende har jämförts med dagens bilnehav i centrala Upplands Väsby i syfte att bedöma dess konsekvenser. Denna jämförelse

visar att föreslagna parkeringstal för Optimusområdet motsvarar ett högre bilinnehav än vad som är fallet i befintlig bebyggelse i centrum. Det centrala, kollektivtrafiknära läget och möjligheterna att reglera parkeringsutbudet i omgivningen gör att föreslagen exploatering bedöms som fullt möjlig utan betydande negativa konsekvenser, vare sig för de boende, byggherrarna/fastighetsägarna eller kommunen.

Parkerings efterfrågan (och parkeringstalet) för boende bör därtill kunna reduceras genom olika mobilitetsåtgärder, som till exempel bilpool, men denna möjlighet behandlas inte vidare inom ramen för denna utredning utan lämnas åt mer detaljerad planering av respektive kvarter och utbyggnadsetapp längre fram.

Föreslagna parkeringstal för cykel utgår från en förväntad efterfrågan. Det är viktigt att se till att cykelparkeringsplatserna ges en attraktiv utformning och lokalisering, för att uppmuntra till cykling som ett alternativ till att äga och använda egen bil.

Funktion	Föreslagna bilparkeringstal, inkl. besök, bpl/1 000 kvm BTA	Föreslagna cykelparkeringstal, inkl. besök, cpl/1 000 kvm BTA
Bostäder	7 0,56 bpl/lgh (80 kvm BTA/lgh)	27 2,2 cpl/lgh (80 kvm BTA/lgh)
Handel, restaurang, övrigt	15	16
Kontor	6,75	15
Förskola	5,1	13

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Syfte	1
1.2	Resonemang och beräkning av parkeringstal	2
<b>2.</b>	<b>Övergripande mål – Upplands Väsby 2040</b>	<b>3</b>
2.1	Framtidsbildens innebörd	4
<b>3.</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>7</b>
3.1	Förutsättningar för parkering	7
3.2	Centralt stadskvarter i Upplands Väsby	8
3.3	Förutsättningar för samnyttjande av parkering	12
<b>4.</b>	<b>Föreslagna parkeringstal</b>	<b>14</b>
4.1	Föreslagna bilparkeringstal för Optimusområdet	15
4.2	Föreslagna cykelparkeringstal för Optimusområdet	17
<b>5.</b>	<b>Konsekvenser av förslaget bilparkeringsutbud</b>	<b>19</b>
5.1	Konsekvenser för olika grupper	20
5.2	Konsekvenser mot bakgrund av kommunens framtidsbild	23
<b>6.</b>	<b>Utformning och reglering av parkering</b>	<b>24</b>
6.1	Bilparkering	24
6.2	Cykelparkering	25



# 1. Inledning

---

Alma Property Partners och ByggVesta utför, genom det gemensamt ägda bolaget Vilunda 6:42 AB och i samarbete med Upplands Väsby kommun, ett detaljplanearbete för Optimusområdet i centrala Upplands Väsby. Området planeras att innefatta bostäder (70 170 kvm ljus BTA) och lokalytor för kontor och andra kommersiella lokaler planeras uppgå till 24 340 kvm ljus BTA:

▶ Kontor	19 600 kvm BTA
▶ Förskola	1 100 kvm BTA
▶ Restaurang	350 kvm BTA
▶ Övrigt (konsthall, handel)	3 640 kvm BTA

Upplands Väsby's trafikplan föreslår parkeringstal, som man anger ”kan behöva anpassas utifrån de specifika förutsättningarna som gäller på enskilda platser.”<sup>1</sup>

## 1.1 Syfte

Denna utredning syftar till att redogöra för att principen om projektanpassade parkeringstal är tillämpbar på planerad exploatering av Optimusområdet, genom att visa på:

- ▶ Platsens goda förutsättningar att resa med och få tillgång till olika målpunkter med andra färdmedel än bil
- ▶ Föreslagna parkeringstals (i kommunens trafikplan) bristfälliga överensstämmighet med bilinnehav kommunens centrala delar
- ▶ Exploateringens möjlighet att bidra till kommunens övergripande målsättningar och ambition och platsens förutsättningar för byggnation under mark
- ▶ Möjligheterna att säkerställa att parkeringstalen utgår ”från en långsiktigt varaktig nivå”<sup>2</sup> genom möjligheterna att hantera potentiella konsekvenser av föreslagna projektspecifika parkeringstal

Utredningen tar fram förslag på projektspecifika parkeringstal för bil och cykel utifrån ovan angivna utgångspunkter och utvärderar konsekvenserna av dessa, genom jämförelser med befintlig statistik över bilinnehav i Upplands Väsby.

<sup>1</sup> Upplands Väsby kommun, 2013. Trafikplan.

<sup>2</sup> Upplands Väsby kommun, 2013. Trafikplan.

## 1.2 Resonemang och beräkning av parkeringstal

Beräkning av parkeringsefterfrågan utgår från parkeringstal, som i sin tur ofta baseras på befintlig statistik över bilinnehav och resvanor, vilka därigenom betraktas som mer eller mindre låsta preferenser och beteenden som är lika över rum och tid. Samtidigt visar forskning att både bilinnehav och resvanor påverkas av den fysiska utformningen och framför allt av möjligheterna att parkera (utbud och reglering). Detta huvudsakligen genom att ett begränsat och avgiftsreglerat bilparkeringsutbud leder till att människor väljer andra färdmedel och andra destinationer och genom att bostäder där bilparkeringsutbudet är begränsat i första hand attraherar hushåll som inte tycker att den egna bilen är lika viktig.<sup>3</sup>

Utgångspunkten i denna utredning är den befintliga tomtens (Optimusområdet) förutsättningar att tillhandahålla parkering och samtidigt en tät och stadsmässig bebyggelse inom rimliga ekonomiska ramar. Detta ligger också i linje med kommunens framtidsbild och ambitioner för framtidens stadsmiljö och trafikutveckling (se kapitel 2). Samtidigt är det så att många av resorna till våra målpunkter idag görs med bil, vilket ställer krav på tillgänglighet i form av parkeringsplatser för attraktiva och lönsamma verksamheter. Därför har rimliga, platsspecifika parkeringstal för besöksverksamheterna (kontor, förskola, handel, restaurang och övrigt) beräknats utifrån antagen persontäthet och andel bilresor till detta centrala läge. För bostäderna bedöms däremot finnas större möjlighet att påverka de framtida boendes bilinnehav och resvanor – en flytt till en ny bostad är ett av de bästa tillfällena i livet att förändra sina vanor och anpassa sig till nya förutsättningar. Framför allt är det dock så att bostäder i ett centralt läge, med goda kollektivtrafikförbindelser och ett begränsat parkeringsutbud kommer att attrahera i första hand de hushåll som redan tycker att det är enkelt att klara livspusslet utan att äga egen bil, så länge alternativa resmöjligheter är tillräckligt bra.

Därför föreslås parkeringsutbudet i första hand dimensioneras för att skapa attraktiva och tillgängliga besökspunkter i området, medan bostädernas parkeringsutbud blir mer begränsat (se kapitel 4). Dessa beräkningar följs sedan upp med en bedömning av potentiella utmaningar med ett planerat lägre parkeringsutbud och därmed bilinnehav i området, utifrån jämförelser med dagens situation vad gäller bilinnehav i närområdet (centrala Upplands Väsby) och boendes resvanor. Därefter föreslås hur identifierade utmaningar ska hanteras för att minimera eventuella negativa konsekvenser på den lokala trafiksituationen (kapitel 5).

<sup>3</sup> Se t ex. TØI Rapport 1439/2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Spacescape, 2018. Enkla planindikatorer för trafik.



## 2. Övergripande mål – Upplands Väsby 2040

---

De övergripande målsättningarna för trafikutvecklingen och planeringen av Upplands Väsby anges i kommunens översiktsplan<sup>4</sup> och utdrag från denna återges nedan. Detta följs av strategier och förutsättningar för att uppnå dessa genom fysisk planering, med fokus på parkering. Dessa mål och visioner visar dels på vad man vill uppnå, dels hur man vill att förutsättningarna för att leva och resa i framtidens Upplands Väsby ska se ut. Målen och strategierna som ges nedan är ett urval av vad som bedömts mest relevant och inte en uttömmande lista. Enligt översiktsplanens framtidsbild för Upplands Väsby trafik- och transportsystem ska kommunen utvecklas så att följande gäller år 2040:

- ▶ Centrala Väsby är en tät och funktionsblandad stadskärna med ökat kundunderlag för ett rikt utbud av service, samt mötesplatser och grönska
- ▶ I Väsby rör man sig enklast och smidigast via gång eller cykel i ett välutvecklat vägnät med goda lokala och regionala förbindelser. Infrastrukturen för cykel och kollektivtrafik har anslutits till de regionala näten. Kollektivtrafiken erbjuder regelbundna avgångar och kortare restider till Stockholm och Uppsala, liksom till Järfälla, Täby och Vallentuna
- ▶ Väsby station har utvecklats till en attraktiv bytespunkt med smidiga byten mellan olika trafikslag
- ▶ Trafiksystemet bygger på en balanserad avvägning mellan resbehoven och dess konsekvenser för staden. Ny bebyggelse, service och verksamheter ska i första hand lokaliseras till knutpunkter för kollektivtrafik eller till stadsmässiga stråk
- ▶ Fler stadsmässiga miljöer har skapats vilket bidrar till att tätorten knutits samman. **Trots den ökade befolkningen har biltrafikflödet inom kommunen inte ökat** då gång-, cykel-, och kollektivtrafik har tagit omhand det ökade transportbehovet

I tillägg till översiktsplanens framtidsbild ska även det faktum att ett mer hållbart resande, med gång, cykel och kollektivtrafik, bidrar till ökad hälsa poängteras. Detta gäller både fysisk och psykisk hälsa. Studier visar till exempel att skolbarn som skjutsas med bil upplever lägre välbefinnande än barn som tar sig till skolan på annat sätt.<sup>5</sup> På en lägre nivå är det en viktig målsättning för de som äger och utvecklar fastigheter att skapa attraktiva bostäder och lokaler, vilket också är ett värde för framtida bostadsköpare och hyresgäster. Detta hänger samman med kommunens målsättningar om att skapa täta stadsmiljöer med nära till målpunkter och kollektivtrafik, men även planeringen av det specifika området har betydelse. För att ett

<sup>4</sup> Upplands Väsby kommun, 2018. Väsby Stad 2040. Översiktsplan för Upplands Väsby kommun.

<sup>5</sup> Westman, 2017. Drivers of Children's Travel Satisfaction.

område ska vara attraktivt måste det bland annat erbjuda trivsamma miljöer och en god sammanvägd tillgänglighet med olika färdmedel, till en rimlig kostnad.

## 2.1 Framtidsbildens innebörd

Översiktsplanens ambition att Upplands Väsby kommun ska rymma 63 000 invånare år 2040, samtidigt som biltrafiken inte ska öka kan sägas ge ramar för den framtida utvecklingen av Upplands Väsby kommun i allmänhet och centralorten i synnerhet, då en stor del av befolknings- och bebyggelsestillväxten väntas ske i centralorten.

Till att börja med noteras att befintliga boende i kommunen måste minska sitt bilresande för att ge utrymme för tillkommande befolkning att använda bil, utan att den totala biltrafiken ökar. Detta är en stor utmaning, som understryks av att det genomsnittliga bilresandet i kommunen ökat med 17 % samtidigt som bilinnehavet i kommunen minskat med 3 %, under perioden 2015-2019.<sup>6</sup> De hushåll som har tillgång till bil verkar alltså ha ökat sin bilanvändning snarare än minskat den.

- ▶ Enligt resvaneundersökningen från 2015 gjordes i genomsnitt **1,23 bilresor per person och dag** av boende i Upplands Väsby kommun (Figur 2-1):<sup>7</sup>
  - ▶ Boende i hushåll utan tillgång till bil: 0,20 bilresor/dag
  - ▶ Boende i hushåll med tillgång till endast bilpool: 0,40 bilresor/dag<sup>8</sup>
  - ▶ Boende i hushåll med tillgång till ägd/leasad bil: 1,48 bilresor/dag

Med ett framgångsrikt arbete med den fysiska planeringen, utveckling av kollektivtrafiken, etc. i linje med framtidsbilden bedöms det dock möjligt att vända trenden och minska bilanvändningen för hushåll med egen bil med 20 %. Det skulle i så fall innebära att hushåll med egen bil i Upplands Väsby skulle resa mindre med bil än snittet för bilägande hushåll i hela Stockholms län idag. Dagens knappt 1,5 bilresor per person och dag skulle bli knappt 1,2, för hushåll med egen bil.<sup>9</sup> För övriga hushåll bedöms det inte möjligt eller önskvärt att minska bilanvändningen.

De samlade ramar som framtidsbilden ger för den framtida utvecklingen kan då sammanfattas enligt följande:

- ▶ Dagens befolkning (ca 46 800 invånare 2019) ökar till 63 000<sup>10</sup>
- ▶ Idag görs totalt 57 500 bilresor av boende i kommunen
- ▶ Om boende i hushåll med egen bil minskar sin bilanvändning med 20 % innebär det istället 1,18 bilresor per person och dag för denna grupp

<sup>6</sup> Trafikförvaltningen, SLL, 2016. Resvanor i Stockholms län 2015.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, 2020. Resvaneundersökning 2019.

SCB, u.å. Personbilar i trafik efter region, ägarkategori och år, 2015-2019.

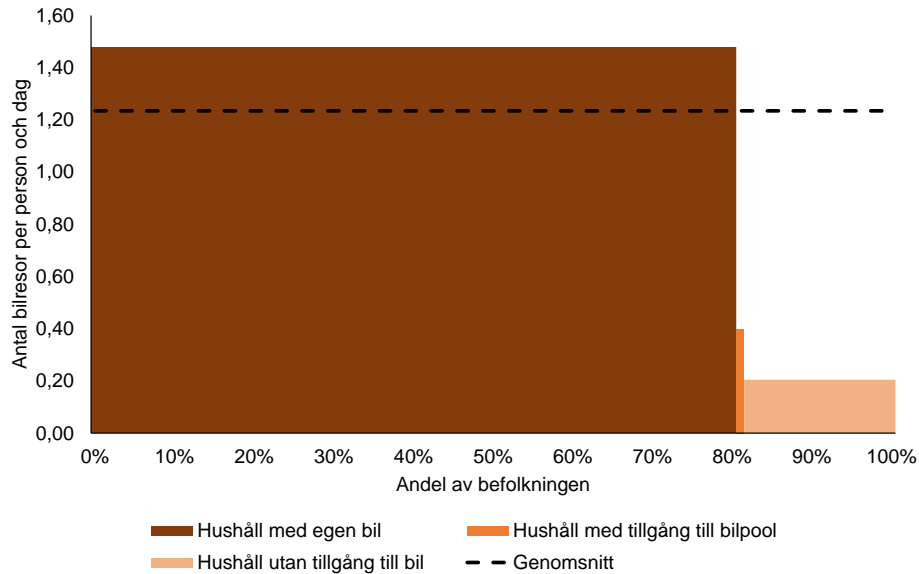
<sup>7</sup> Här används 2015 års RVU, då den innehåller fler svar från Upplands Väsby än 2019 års RVU.

<sup>8</sup> OBS! Denna siffra gäller för hela Stockholms län (2015), eftersom svaren för endast Upplands Väsby kommun blir för få.

<sup>9</sup> Trafikförvaltningen, SLL, 2016.

<sup>10</sup> SCB, u.å. Folkmängd efter region och år. 2020.

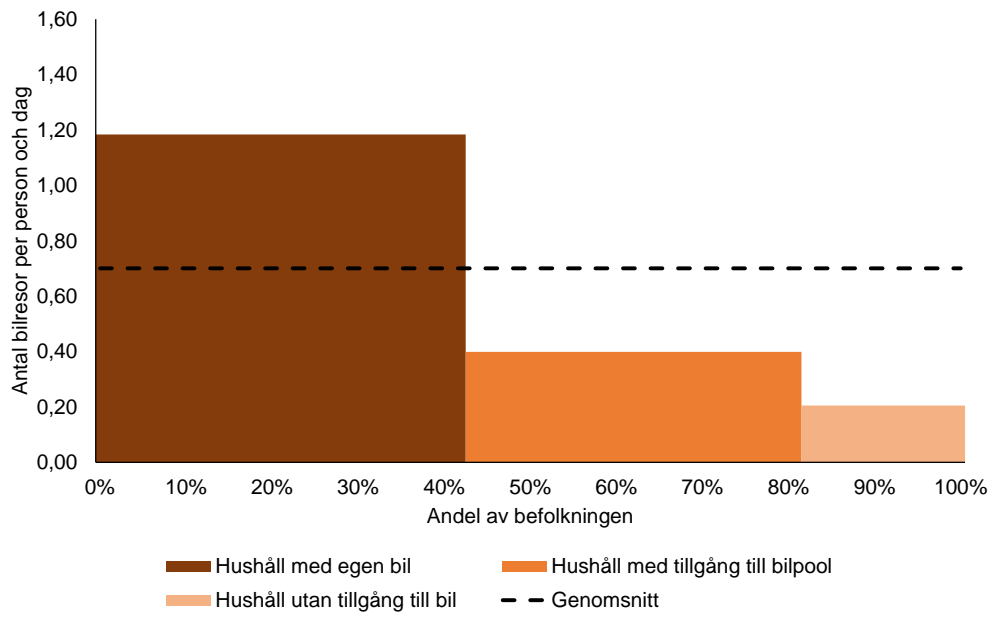
- ▶ Det ger utrymme för 11 000 dagliga bilresor för tillkommande befolkning, i genomsnitt **0,68 bilresor per person och dag**, om biltrafiken inte ska öka



Figur 2-1 Dagens Upplands Väsby kn, andel hushåll och genomsnittligt antal bilresor per person och dag.

Slutligen antas att andelen av befolkningen som inte har tillgång till bil förblir densamma som idag, medan andelen av befolkningen med tillgång till bilpool ökar, som ersättning för ett minskat parkeringsutbud i tillkommande bebyggelse.

Baserat på dessa utgångspunkter och antaganden innebär framtidsbilden att maximalt 40 % av den tillkommande befolkningen till 2040 bör beredas parkering för egen bil vid bostaden (Figur 2-2). En positiv tolkning är att kommunen bör ge möjlighet för byggnationsprojekt i centrala lägen, med god tillgänglighet till handel, service, kollektivtrafik, etc. att bygga få parkeringsplatser och istället tillhandahålla andra mobilitetstjänster för boende och anställda.



Figur 2-2 Föreslagen fördelning för tillkommande befolkning i Upplands Väsby kn till 2040, andel hushåll och genomsnittligt antal bilresor per person och dag.

## 3. Förutsättningar

---

I Upplands Väsby trafikplan (2013) föreslås följande parkeringstal för nybyggnation i kommunen, i lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik:

- ▶ Bostäder, inkl. besök: 14 bpl/1 000 kvm BTA
- ▶ Detaljhandel: 15-25 bpl/1 000 kvm BTA
- ▶ Kontor, inkl. besök: 7-11 bpl/1 000 kvm BTA

Där står också att parkeringstalen kan behöva anpassas utifrån de specifika förutsättningar som gäller på enskilda platser. Optimusområdet bedöms vara en sådan plats, med särskilt goda förutsättningar för lågt bilnehav, låg bilandel och istället en stor andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Följande redovisning av förutsättningarna för Optimusområdet utgår från planerad exploatering med parkering, områdets läge och tillgänglighet med andra färdmedel än bil, samt möjligheterna att skapa ett attraktivt område för boende, verksamma och besökare, som också ligger i linje med kommunens övergripande mål och framtidsbild. Resultatet av detta och nästa kapitel är föreslagna parkeringstal, som är anpassade till projektets förutsättningar. I kapitel 5 redovisas en jämförelse med befintlig statistik, i syfte att identifiera potentiella utmaningar med planerad exploatering, samt hur dessa kan hanteras för att bibehålla en fungerande trafiksituation.

### 3.1 Förutsättningar för parkering

Optimustomten ligger centralt i Upplands Väsby och dessutom nära Väsbyån, faktorer som tillsammans medför möjligheter, krav och utmaningar för områdets planering. Det centrala läget och övergripande planering och målsättningar i kommunen gör att området bör planeras med hög täthet för att ge ett bidrag till Väsby stadsmässiga miljöer och ökat befolkningsunderlag för både kollektivtrafik och centrumverksamheter. Enligt kommunens definition av stadsmässighet ska en hållbar stad uppnås genom bland annat:<sup>11</sup>

- ▶ Människor som bor eller arbetar i staden och gör den levande och trygg dygnet runt
- ▶ Täthet och genomflöde som ger förutsättningar för ett livskraftigt butiks-, restaurang-, kultur- och serviceutbud, och som gör staden till en attraktiv plats att vara i och besöka

<sup>11</sup> Upplands Väsby kommun, 2018. Stadsmässighetsdefinition för Upplands Väsby kommun.

För att uppnå en täthet som skapar en levande stadsdel med flöden och underlag för utbud av handel och service bör parkeringslösningar placeras under mark eller under övrig bebyggelse, inramade av levande bottenvåningar med entréer till verksamheter. Enligt exploatören, Alma Property Partners och Byggvesta, kan större ytor för markparkering eller parkeringshus ej motiveras, med tanke på det centrala läget och kraven på tomtens ekonomiska avkastning.

Samtidigt gör grundvattensituationen att det är praktiskt svårt och orimligt kostsamt att gräva ner parkering djupare under mark för att få plats med fler våningsplan och fler bilplatser. Det samlade bilparkeringsutbudet på tomten uppgår till ca 570 bilplatser, för boende, verksamma och besökare i garage.

Därutöver finns i området även parkering på allmän plats i form av ca 30 bilplatser på en yta som också fungerar som översvämningssyta, samt ett 40-tal gatumarksplatser, som rimligen kommer att användas för korttidsbesök och hämtning/lämning. Denna utredning utgår emellertid inte ifrån att någon del av parkeringsefterfrågan tillgodoses på allmän platsmark, utan dessa är att betrakta som en extra buffert.

För cykelparkering gäller i princip samma förutsättningar som för bilparkering, men för att cykel ska vara ett attraktivt alternativ till bil så måste cykelparkeringar lokaliseras så lättillgängligt som möjligt, det vill säga i markplan inomhus eller utomhus. Cykelparkering bedöms lättare att inlemma i en attraktiv utemiljö än bilparkering, vilket gör att en del av gårdarna och utrymmena på markplan lämpligen bör kunna ianspråkta delvis för cykelparkering. Dessutom måste utbudet av cykelparkering vara så väl tilltaget och utformat (väderskyddat, stöldsäkert) att det uppmuntrar de boende att äga ändamålsenliga cyklar och för verksamma och besökare att cykla till och parkera i området.

Föreslagna parkeringstal för cykel och bil anges i kapitel 4.

## **3.2 Centralt stadskvarter i Upplands Väsby**

### **Områdets läge och tillgänglighet**

Optimusområdet har en mycket bra kollektivtrafiksituation med ett geografiskt läge i nästan direkt anslutning till Upplands Väsby stations utbud av pendeltåg och bus-sar.



Området har också nära till olika typer av handel och service, som nås inom 15 minuters promenad eller inom 10 minuter på cykel. Större orter med många arbetsplatser nås inom 30 minuter med kollektivtrafik, se Figur 3-1 och Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Avstånd (i min) från Optimusområdet till olika målpunkter.

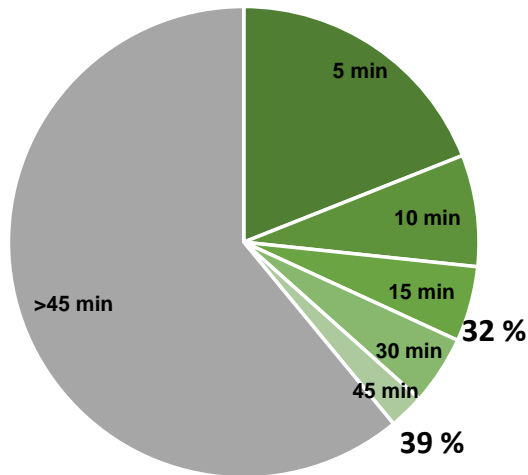
Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik
<b>Kollektivtrafik</b>			
Pendeltågsstation	4-8 min	1-3 min	
<b>Service</b>			
Coop, Industrivägen	4-8 min	1-3 min	
Instabox, Upplands Väsby station	4-8 min	1-3 min	
Paketutlämning, Centralvägen	6-9 min	2-3 min	
Väsby Centrum: Coop, Ica, Systembolaget, etc.	11-12 min	4-5 min	
<b>Skola/utbildning</b>			
Förskola, Optimusområdet (ny)	1 min	1 min	
Förskola, Folkparken	6-8 min	2-3 min	
Väsby Skola	10-13 min	3-5 min	
Runby skolor	18-24 min	6-8 min	
Upplands Väsby Kulturskola	6-8 min	2-3 min	
<b>Större arbetsplatser</b>			
Stockholm C			28 min
Kista, Helenelunds station			23 min
Arenastaden, Solna station			26 min
Arlanda C			8 min
Uppsala C			26 min
Kontor i Optimusområdet och centrala Väsby	0-5 min	0-5 min	
<b>Fritid</b>			
Messingen	6-8 min	2-3 min	
Vilundaparken, idrottshall, ishall	20 min	8-9 min	

Enligt den cykelpotentialstudie<sup>12</sup> som Region Stockholm har låtit ta fram så når omkring 1/3 av de boende förvärvsarbetande i Upplands Väsby kommun sin arbetsplats inom 15 minuters cykeltur, se Figur 3-2. Detta bedöms vara en underskattning för Optimusområdet, som når hela Upplands Väsby tätort på ca 15 minuter med cykel. Tillsammans med områdets goda kollektivtrafiktillgänglighet bedöms majoriteten av de framtida boende i området ha goda möjligheter att göra sina arbetsresor med andra färdmedel än bil.

<sup>12</sup> Region Stockholm, u.å. Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län. Tillgänglig på: <https://sll.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=6d0733c7ed6b431a921ff792f4c772fe> [2021-04-08]



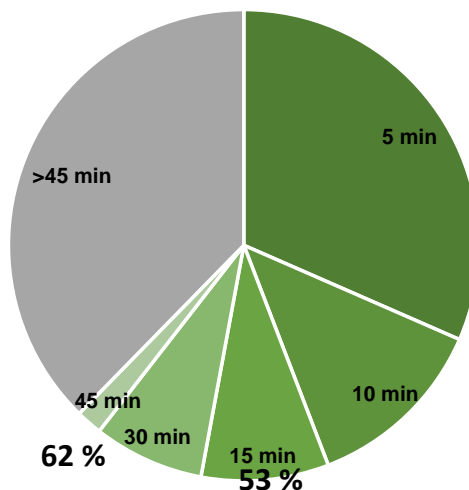
### Boende i Upplands Väsby kommun



Figur 3-2 Andel boende i Upplands Väsby kommun som kan cykla till arbetet på olika tid.

Cykelpotentialstudien visar också att fler än hälften av de förvärvsarbetande i Upplands Väsby kommun (oavsett bostadsort) kan cykla till sin arbetsplats inom 15 minuter och på samma sätt som för de boende gör den samlade tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik att majoriteten av de verksamma och även besökare till området bedöms välja andra färdssätt än bil, se Figur 3-3.

### Förvärvsarbetande i Upplands Väsby kommun



Figur 3-3 Andel förvärvsarbetande i Upplands Väsby kommun som kan cykla till arbetet på olika tid.

Detta gäller dock under förutsättning att det finns attraktiva och lättillgängliga cykelparkeringar och att utbudet av bilparkering inte dimensioneras för en stor bilandel

och att bilplatserna avgiftsbeläggs för att skapa ekonomiska incitament att cykla eller åka kollektivt.

### 3.3 Förutsättningar för samnyttjande av parkering

Baserat på den resvaneundersökning som genomfördes för Region Stockholm 2019 har det för denna utredning beräknats när bilar står parkerade vid bostaden och vid olika typer av målpunkter (arbete, handel, skola), vilket visar hur parkeringsplatser i genomsnitt nyttjas vid olika tidpunkter och hur de kan samnyttjas mellan olika funktioner för optimal markanvändning. För att få ett mer tillförlitligt underlag i form av tillräckligt många resor i olika ärenden har resvanedata från boende i kommunerna Upplands Väsby, Upplands-Bro, Österåker och Sigtuna använts.

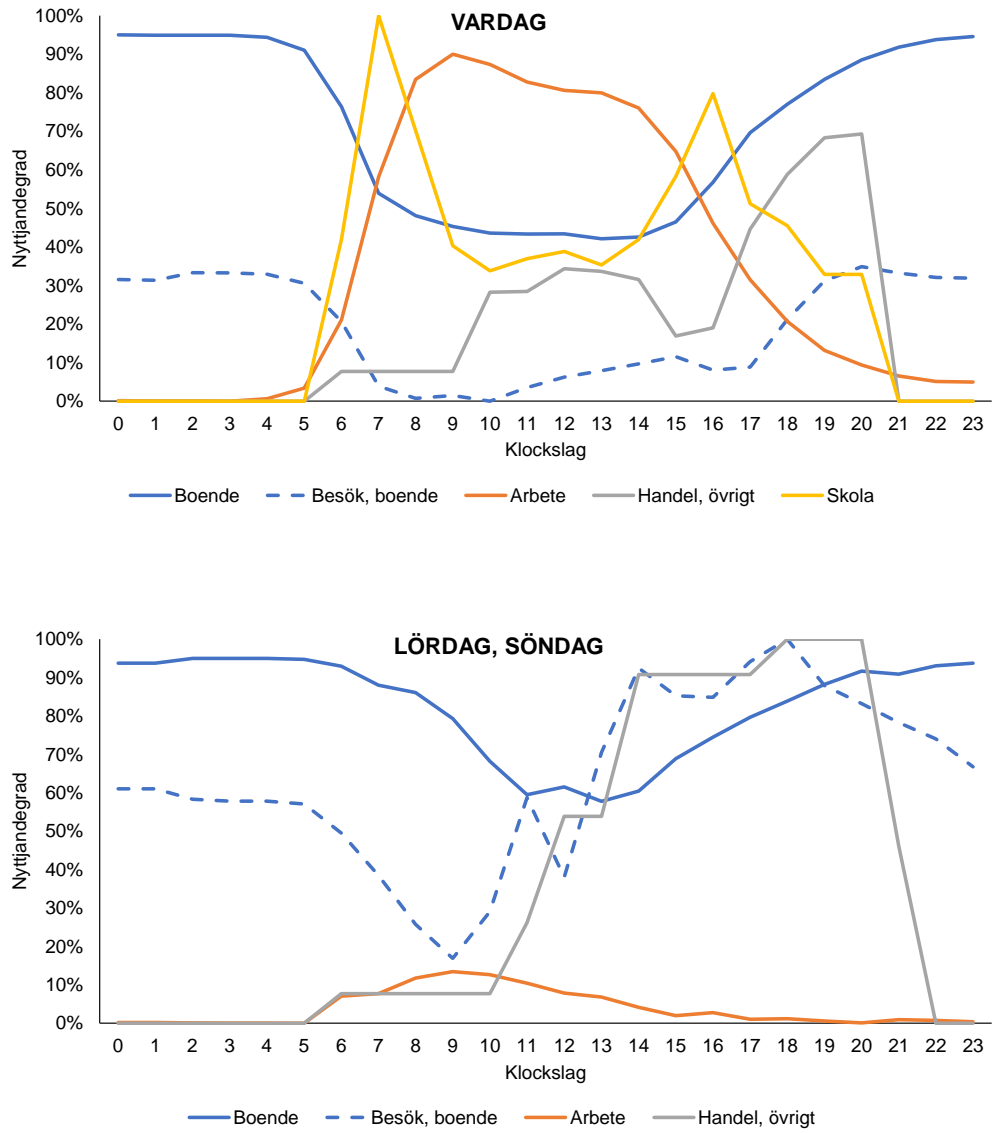
Fullt nyttjande förväntas inte vid något enskilt tillfälle för boende eller för kontorsarbetande, på grund av längre resor (exempelvis semesterresor) och arbete från annan plats. Framräknad samnyttjandepotential har sedan omvandlats till schabloner, med marginal för att minska risken för underskattning av olika användares parkeringsefterfrågan. Samnyttjandepotentialen har justerats så att för boende har aldrig antagits lägre än 70 % belägningsgrad, vilket innebär att majoriteten av de boende alltid kan låta bilen stå parkerad, och för deras besökare har antagits 20-60 % beläggning under vardagar och 50-100 % beläggning under helg.<sup>13</sup>

#### Föreslaget samnyttjande av parkering i Optimusområdet

Den mest effektiva parkeringslösningen nås om hela området samnyttjar parkering. Då parkering löses utspjutt på flera olika kvarter (se Figur 6-1) så bedöms detta emellertid inte vara den praktiskt bästa lösningen. Det bedöms heller inte önskvärt för alla kvarter eller framtida byggherrar eftersom de vänder sig till olika kundgrupper och därmed vill tillgodose olika preferenser. För vissa grupper kan det ses som ett stort mervärde att ha sin egen parkeringsplats i ett garage dit i princip ingen annan än en själv och ens grannar har tillträde.

I Optimusområdet lämpar sig det större garaget under kvarter 1 och 5 väl för samnyttjande, mellan boende, besökare och anställda. Garage under övriga kvarter är mer naturliga att i första hand nyttjas för respektive kvarters efterfrågan. Denna utredning utgår därför från att garaget under kvarter 1 och 5 samnyttjas, medan övriga garage antas användas av boende och besökare till respektive kvarter (se Tabell 6-1). OBS! Detta innebär en extra säkerhetsmarginal för beräkning av vilket parkeringsutbud som krävs för att tillgodose efterfrågan. Eftersom en viss samnyttjandepotential finns även i de mindre garagen kan sannolikt färre platser än vad som redovisas i denna utredning klara att tillgodose samma parkeringsefterfrågan.

<sup>13</sup> OBS! Detta är att betrakta som buffert jämfört med det beräknade nyttjande av parkering som redovisas i Figur 3-4. Den samnyttjandepotential som tillämpats för Optimus är alltså mindre än vad som i teorin bör vara möjligt, för att undvika underskattning av den dimensionerande parkeringsefterfrågan.



Figur 3-4 Beräknat nyttjande av parkering för olika funktioner, vardag och lördag/söndag.

## 4. Föreslagna parkeringstal

---

För att skapa ett attraktivt område för boende, verksamma och besökare bedöms det vara mest kritiskt att tillgodose besökarens efterfrågan på bilparkering. Denna grupp är svårast att påverka att välja andra färdmedel, samtidigt som de är mycket betydelsefulla för områdets attraktivitet. Med färre besökare minskar kundunderlaget för handeln, caféer och restauranger och då minskar utbudet och attraktiviteten för alla som vistas i området. Anställda är mer anpassningsbara och kan även erbjudas mobilitetsåtgärder för att minska sin efterfrågan på bilparkering. Boende är den grupp som lättast kan anpassa sig till rådande förutsättningar, förutsatt att de får tydlig och korrekt information, eftersom ett bostadsköp är betydligt mer långsiktigt än ett besök eller en anställning. De formas också av boendemiljön och platsens specifika förutsättningar och möjligheter att resa.

Därför beräknas först rimliga, områdesspecifika parkeringstal för verksamheter och därefter beräknas hur många bilplatser som återstår att nyttjas av de boende vid olika tidpunkter och vad det innebär i termer av hur många hushåll som kommer att kunna äga egen bil, givet de boendes varierande efterfrågan över tid, se Figur 3-4.

### Exemplifiering av beräkning av parkeringstal för bostäder

Föreslagna bilparkeringstal för verksamheter (se avsnitt 4.1 nedan) innebär att totalt 193 anställda och besökare till området kommer att efterfråga bilparkering, men inte samtidigt eftersom exempelvis alla kontorsanställda och alla handelns kunder inte är på plats samtidigt. När de flesta anställda är på plats med sina bilar, omkring kl 8-12 på vardagar, så beräknas totalt 135 bilplatser i garaget under kvarter 1 och 5 nyttjas av anställda och besökare/kunder till verksamheter i området. Det innebär plats för  $285-135=150$  bilar tillhörande boende och deras besökare.

Under vardagsförmiddagar beräknas 70 % av de boende efterfråga parkering samtidigt som deras besökarens efterfrågan uppgår till 20 % av maximalt antal (uppräknat för att undvika underskattning, jämför Figur 3-4). Detta innebär att de 150 bilplatserna beräknas motsvara totalt ca 222 bilar tillhörande boende och deras besökare. Gör detta för samtliga klockslag både vardag och helg fås ett lägsta antal bilar för boende och deras besökare som området kan hantera och detta blir då dimensionerande för hushållens bilinnehav, se avsnitt 4.1 och Figur 4-1.

Denna beräkning måste naturligtvis prövas och rimlighetsbedömas, vilket gjorts genom en jämförelse med befintlig statistik som möjliggör identifiering av potentiella utmaningar som måste hanteras, se kapitel 5.

## 4.1 Föreslagna bilparkeringstal för Optimusområdet

Följande bilparkeringstal har beräknats för Optimusområdet, se Tabell 4-1. Beräkninggång redovisas i texten som följer nedan.

Tabell 4-1 Framräknade bilparkeringstal för Optimusområdet.

Funktion	Föreslagna parkeringstal, inkl. besök, bpl/1 000 kvm BTA	Jämförelse, föreslagna parkeringstal i Trafikplan, bpl/1 000 kvm BTA
Bostäder	7 0,56 bpl/lgh (80 kvm BTA/lgh)	14 1,12 bpl/lgh (80kvm BTA/lgh)
Handel, restaurang, övrigt	15	15-25
Kontor	6,75	7-11
Förskola	5,1	Saknas

Detta ger en samlad bruttoefterfrågan (före samnyttjande) på 684 bilplatser. Av dessa bör 2-3 % (14-21 platser) vid behov kunna iordningställas för personer med nedsatt rörlighet. Beroende på utformning kan detta antal bli större, då en plats bör kunna ordnas inom 25 m från varje tillgänglig och användbar entré.

### Verksamheter

Parkeringstal för verksamma och besökare beräknas utifrån persontäthet på arbetsplatsen och andelen av de anställda och besökande som använder bil. För Optimusområdet antas följande värden, baserat på tillgänglig statistik och exploitörens uppgifter:

- ▶ Kontor: Totalt 45 personer per 1 000 kvm BTA, inkl. besök
- ▶ Handel: 10 anställda och 50 besökare per 1 000 kvm BTA<sup>14</sup>
- ▶ Förskola: 11 anställda och 85 barn per 1 000 kvm BTA<sup>15</sup>

En bilandel på 15 % för anställda bedöms i detta centrala läge som en ambitiös, men rimlig, nivå baserat på resvanestudier från Danmark och Norge som visar att en bilandel för anställda på 10-30 % är fullt möjlig i centrala lägen med god kollektivtrafik, om parkeringsutbudet begränsas och avgiftsregleras.<sup>16</sup>

För besökare till handel och centrumverksamheter bedöms en bilandel på runt 25 % som rimlig, givet områdets läge med ett stort lokalt upptagningsområde både inom Optimuskvarteren och i centrala Upplands Väsby. Det bedöms rimligt och önskvärt att Optimusområdet i framtiden integreras med övriga centrum till ett

<sup>14</sup> Ca 10 anställda per 1 000 kvm BTA (Svensk Handel, 2014. Finansiella nyckeltal för handeln 2014). Uppskattat antal besökare (jmf t ex m Karlstads kommun, 2016. Parkeringsnorm för Karlstads kommun).

<sup>15</sup> 6 barn per pedagog i Upplands Väsby kommun (Skolverket, 2019. <https://www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning?sok=SokA&kommun=0114&vform=10&flik=s&run=1>).

<sup>16</sup> Se t ex. TØI Rapport 1439/2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. K2, m.fl. u.å. Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder. Holmberg, 2013. Ökad andel kollektivtrafik - hur? : en kunskapsammanställning.

sammanhängande centralt stråk och att kunderna till övervägande del kommer med gång och cykel. En bilandel på 25 % för inköpsresor till centrum är också rimlig jämfört med detaljerade resvanedata från andra svenska städer, där inköpsresor specifikt till centrum studerats.<sup>17, 18</sup> Restauranger, caféer och övriga funktioner antas ha samma parkeringsefterfrågan som handel.

För förskola antas en högre bilandel (40 %) på grund av att många föräldrar väljer att skjutsa mindre barn. Parkering för förskolan föreslås dimensioneras för 10 % samtidig närvaro av föräldrar som parkerar.

Dessa värden resulterar i följande parkeringstal för verksamheter i Optimusområdet:

- ▶ **Kontor: 6,75 bpl/1 000 kvm BTA** (45 personer/1 000 kvm BTA, 15 % bilandel)
- ▶ **Handel: 15 bpl/1 000 kvm BTA** (10 anställda/1 000 kvm BTA, 15 % bilandel. 50 besökare/1 000 kvm BTA, ca 25 % bilandel)
- ▶ **Förskola: 5,1 bpl/1 000 kvm BTA** (11 anställda/1 000 kvm BTA, 15 % bilandel. 85 barn/1 000 kvm BTA, 40 % bilandel, 10 % samtidig parkering)

De framräknade värden stämmer väl med föreslagna värden i kommunens trafikplan:

- ▶ Kontor, inkl. besök: 7-11 bpl/1 000 kvm BTA
- ▶ Detaljhandel: 15-25 bpl/1 000 kvm BTA
- ▶ Förskola: saknas

Med de framräknade värdena för Optimusområdet ger det en bruttoefterfrågan (före samnyttjande) på **totalt 193 bpl** för verksamheterna, avrundade siffror:

- ▶ **Kontor: 132 bpl**
- ▶ **Handel: 55 bpl** (varav 6 för anställda, 49 för kunder/besökare)
- ▶ **Förskola: 6 bpl** (varav 2 för anställda, 4 för föräldrar som parkerar längre tid)

## Bostäder

Med hjälp av parkeringsefterfrågan för verksamheter, samnyttjandepotentialen och den samlade parkeringskapaciteten under kvarter 1 och 5 kan antalet platser för boende, inkl. besök, beräknas, se Figur 4-1. Dimensionerande tid är vardagar kl 8-12, då majoriteten av de anställda är på plats, samtidigt som många boende har bilen kvar hemma:

- ▶ Motsvarande parkeringstal för boende, inkl. besök (ca 7 % av totalt parkeringstal), är 7 bpl/1 000 kvm BTA

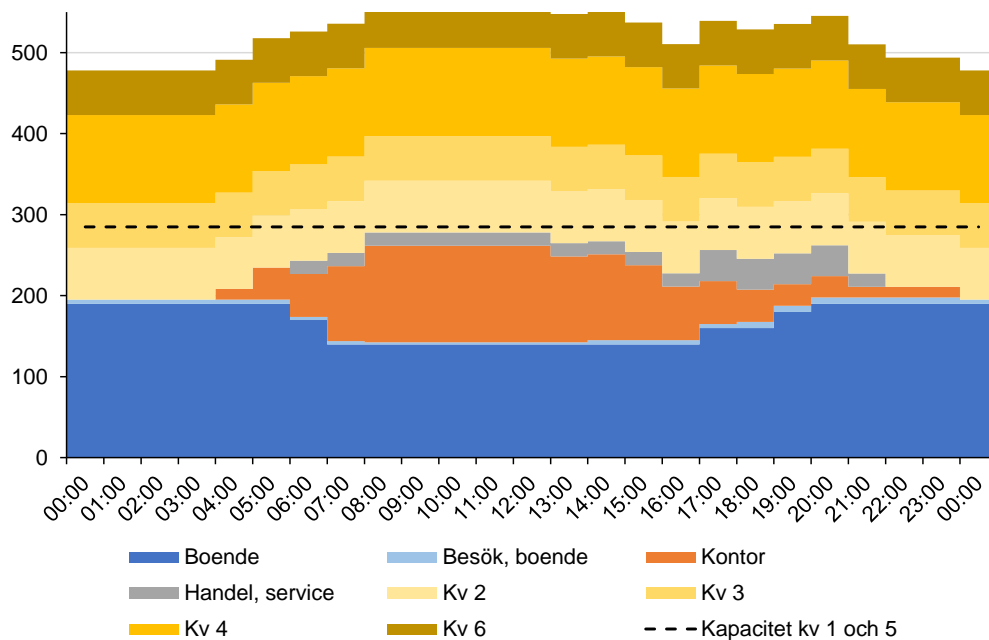
<sup>17</sup> Trivector Rapport 2019:05. Resvanor i Gävle kommun 2018 Kartläggning med hjälp av ny datainsamlingsmetod.

<sup>18</sup> Trivector Rapport 2019:64. Resvanor i Malmö 2018 – Kartläggning med hjälp av mobilapp.

- ▶ Genomsnittligt parkeringstal per lägenhet är 0,56 bpl/lgh, inkl. besök, med en genomsnittlig lägenhetsstorlek på 80 kvm BTA

Se kapitel 5 för diskussion om potentiella konsekvenser av beräknade parkeringstal och hur dessa kan hanteras.

Den totala bruttoefterfrågan på parkering i Optimusområdet beräknas till 684 bpl. Av denna efterfrågan beräknas maximalt ca 560 bpl nyttjas samtidigt, se Figur 4-1. Garaget under kvarter 1 och 5 samnyttjas mellan boende och deras besökare huvudsakligen i kvarter 1 och 5, samt ATV och Optimushuset, samt kontorsanställda och handelns anställda och kunder. Garagen under kvarter 2 och 4 nyttjas för boende och deras besökare i respektive kvarter, liksom garaget under kvarter 6, så långt möjligt. Parkering för förskolans anställda och besökare hänvisas till kvarter 3, se Tabell 6-1.



Figur 4-1 Dimensionerande parkeringsefterfrågan för bostäder och verksamheter i Optimusområdet, där garaget under kvarter 1 och 5 samnyttjas medan garage under kvarter 2, 3, 4 och 6 endast nyttjas av boende och verksamheter i respektive kvarter.

## 4.2 Föreslagna cykelparkeringstal för Optimusområdet

Huvudprincipen för beräkning av cykelparkeringstal är att skapa möjlighet för de boende som vill äga en cykel och för de anställda och besökare som kan tänkas cykla att göra det. God tillgång på, och väl utformad, cykelparkering ska också ses som en stödjande åtgärd för att möjliggöra ett begränsat bilparkeringsutbud.

Följande cykelparkeringstal har beräknats för Optimusområdet, se Tabell 4-2. Beräkningsgång redovisas i texten som följer nedan. Den samlade efterfrågan beräknas till 2 260-2 270 cykelplatser.

Tabell 4-2 Framräknade cykelparkeringstal för Optimusområdet.

Funktion	Föreslagna parkeringstal, inkl. besök, cpl/1 000 kvm BTA	Jämförelse, föreslagna parkeringstal i Trafikplan, cpl/1 000 kvm BTA
Bostäder	27 2,2 cpl/lgh (80 kvm BTA/lgh)	25,25*
Handel, restaurang, övrigt	16	10
Kontor	15	5
Förskola	13	Saknas

\*Omräknat från ca 80 kvm BTA/lgh, 2 boende per lgh, och trafikplanens förslag om 1 cpl/boende och 0,25cpl/lgh för besök.

## Verksamheter

Tidigare redovisad cykelpotentialstudie visar att drygt 50 % av de förvärvsarbetande inom Upplands Väsby kommun når sin arbetsplats inom 15 minuter med cykel. I praktiken bedöms det dock som rimligt att tillhandahålla cykelparkering för 35 % av de anställda, givet att inte alla som kan cykla kommer att göra det och att alla inte heller är på plats samtidigt. Jämförbara data för besöks- och inköpsresor till centrala målpunkter visar att minst 20 % av besökarna och kunderna bör efterfråga cykelparkering.<sup>19</sup> Detta utrymme ges för besökare till kontor och förskola, medan något större utrymme ges för handel, restaurang och övrig verksamhet. Med samma persontäthet som för bilparkering resulterar detta i följande parkeringstal:

- ▶ **Kontor: 15 cpl/1 000 kvm BTA** (40 anställda/1 000 kvm BTA, 35 % cykelandel. 5 besökare/1 000 kvm BTA, 20 % cykelandel)
- ▶ **Handel: 16 cpl/1 000 kvm BTA** (10 anställda/1 000 kvm BTA, 35 % cykelandel. 50 besökare/1 000 kvm BTA, 25 % cykelandel)
- ▶ **Förskola: 13 cpl/1 000 kvm BTA** (11 anställda/1 000 kvm BTA, 35 % cykelandel. 85 barn/1 000 kvm BTA, 20 % cykelandel, 50 % samtidig parkering)

## Bostäder

För bostäder föreslås ett parkeringstal som möjliggör för de boende att äga i genomsnitt något mer än en cykel per person (1,1), samt 0,1 cykelplatser per lägenhet för besökare. Med en genomsnittlig lägenhetsstorlek på 80 kvm BTA ger det ett beräknat genomsnitt på ca 2,2 cykelplatser per lägenhet:

- ▶ **Bostäder: 27 cpl/1 000 kvm BTA** (23 boende/1 000 kvm BTA, 1,1 cykelplatser per person samt 0,1 besöksplatser per lägenhet)
- ▶ Av dessa bör åtminstone 5 % ge utrymme för uppställning av mer utrymmeskrävande lådcyklar, alternativt delvis ersatta av en gemensam cykelpool med specialcyklar (se kapitel 6)

<sup>19</sup> Trivector Rapport 2019:05. Resvanor i Gävle kommun 2018. Kartläggning med hjälp av ny datainsamlingsmetod.



## 5. Konsekvenser av föreslaget bilparkeringsutbud

---

Föreslagna parkeringstal innebär att besöksverksamheterna och arbetsplatserna tillgodoses med ett anpassat antal bilplatser med hänsyn till läget och förutsättningarna att resa på annat sätt än med bil, vilket kommer att vara enkelt och attraktivt för de flesta. För att förstå vad föreslagna parkeringstal för bostäderna innebär måste man först jämföra dessa med bilinnehavet i närområdet, det vill säga i centrala Upplands Väsby.

Enligt uttag från SCB (NYKO4) var det 45 % av hushållen i de centrala delarna av Upplands Väsby tätort, det vill säga området mellan stationen och Väsby centrum (med huvudsakligen flerbostadshus) som ägde eller leasade bil år 2019. Detta är lägre än genomsnittet för hela kommunen (65 % av hushållen ägde eller leasade bil). Det är också betydligt lägre än vad det föreslagna parkeringstalet i trafikplanen bygger på, det vill säga över en bilplats per hushåll.<sup>20</sup>

Föreslagna parkeringstal i kommunens trafikplan (14 bpl/1 000 kvm BTA) motsvarar ett bilinnehav på drygt 1,1 bpl/lgh (med en genomsnittlig storlek på 80 kvm BTA/lgh), det vill säga närmare 150 % fler bilplatser än vad som motsvaras av bilinnehavet i dagens centrala Väsby. En sådan överdimensionering skulle inte bara göra det svårt att bebygga tomten på ett ekonomiskt och markeffektivt sätt, utan bedöms också göra det betydligt svårare att nå kommunens mål, se Figur 5-2.

Denna utrednings föreslagna parkeringstal för Optimusområdet innebär att 56 % av hushållen kommer att kunna äga bil (givet i snitt 80 kvm BTA/lgh), betydligt lägre än trafikplanen men högre än dagens faktiska nivå i centrum.

Detta för ett område som ligger centralt och som ges förutsättningar som kommer att styra bilinnehavet redan från början. Det kan dock innebära vissa utmaningar att hantera, vilka behöver identifieras och adresseras. De grupper som kan påverkas av det begränsade utbudet av bilplatser är de framtida boende, fastighetsutvecklarna och Upplands Väsby kommun, vilka nedan går igenom i tur och ordning.

Det ska också poängteras att denna typ av utmaningar utgör ena sidan av myntet, där den andra sidan är de mål som samhället och Upplands Väsby kommun har ställt upp (se kapitel 2 ovan). Optimusområdet utgör då en möjlighet att delvis kompensera för befintliga områden som är svårare att förändra och annan nyproduktion med fler bilplatser och ett högre bilinnehav.

<sup>20</sup> 14 bpl/1 000 kvm BTA, 80 kvm BTA per lägenhet i genomsnitt, ger 1,1 bpl/lgh.

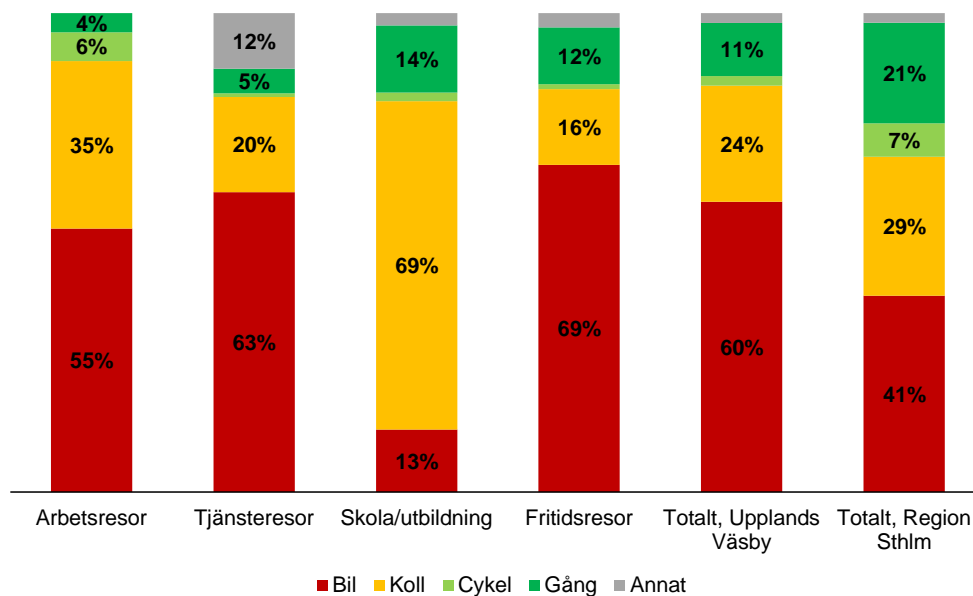
## 5.1 Konsekvenser för olika grupper

### Boende i Optimusområdet

Närheten till järnvägsstationen ger kollektivtrafiken en stor konkurrenskraft gentemot bilen för arbetsresor från området, till andra delar av regionen. Rimligheten i de beräknade parkeringstalen för bostäder kräver dock ytterligare jämförelse med rådande situation.

### Resvanor

Studier av dagens resvanor ger ökad förståelse för denna utmaning och hur den kan hanteras. Bilen står för 60 % av alla resor för boende i kommunen och det är framför allt arbetsresor, fritidsresor och tjänsteresor som görs med bil, Figur 5-1.



Figur 5-1 Färdmedelsfördelning, boende i Upplands Väsby kommun 2019.<sup>21</sup>

Det ska poängteras att färdmedelsfördelningen för hela kommunen inte är representativ för de centrala delarna av centralorten, där ju bilinnehavet är lägre än för kommunen i genomsnitt.

Den största utmaningen består sannolikt i att ersätta fritidsresor med bil eftersom detta ofta utgör de längsta resorna som också ofta går till målpunkter som är dåligt kollektivtrafikförsörjda och dessutom ibland inkluderar både flera personer och packning, vilket gör dem svåra att klara av på cykel. Arbetsresorna har redan en hög

<sup>21</sup> Region Stockholm, Trafikförvaltningen, 2020. Resvaneundersökning 2019.

kollektivtrafikandel, vilken kan antas vara betydligt högre för boende i de centrala delarna nära pendeltågstationen.

### *Attraktivt för många*

Det är också viktigt att komma ihåg att Optimus, just tack vare att det planeras som en central stadsdel där bilen får mindre plats, i första hand kommer att locka till sig boende som attraheras av detta koncept. Hushåll som vill äga en eller flera bilar kommer sannolikt inte att vara lika intresserade av att bo i Optimus som på andra håll i regionen, där de har bättre förutsättningar att tillgodose sina önskemål.

För de hushåll som väljer att flytta till Optimus och anpassa sig till områdets förutsättningar finns dessutom ett ekonomiskt incitament att välja bort den egna bilen. En bil kan antas kosta omkring 5 000 kr per månad i fasta kostnader (inköp, försäkring, skatt, besiktning, service, parkering). Att använda bilen när de fasta kostnaderna är betalda är sedan relativt billigt. Majoriteten av resor för boende i Optimus kan klaras utan bil, så för hushåll där de förvärvsarbetande arbetar inom cykelavstånd eller på platser som nås med kollektivtrafik finns det flera tusenlappar per månad att spara in på transport och parkering om den egna bilen väljs bort och istället ersätts med månadskort till kollektivtrafiken. Pengar som sparas in på fasta bilkostnader kan istället användas för att göra längre utflykter med kollektivtrafik eller med hyrbil, som visserligen kostar mer per resa än den egna bilen, men saknar fasta kostnader och därför totalt sett blir billigare.

### *Samlad bedömning*

Resonemanget ovan kan sammanfattas med att föreslagna parkeringstal förutsätter ungefär samma bilinnehav som genomsnittet i närområdet idag. Det goda läget med närhet till kollektivtrafik, handel och service av olika slag gör det fullt möjligt att klara vardagen utan egen bil. För hushållen finns det också en ekonomisk vinning i att inte ha egen bil och istället välja andra färdmedel och i viss mån anpassa sina resvanor efter områdets förutsättningar.

För den absoluta merparten kommer det inte att vara nödvändigt att äga egen bil för att klara vardagen. Den potentiella utmaningen består istället i att vissa hushåll ändå vill ha egen bil, av andra skäl än rationella behov. Dessa hushåll kommer dock inte att attraheras av de förutsättningar som området ger, i samma utsträckning som hushåll som inte tycker att den egna bilen är lika viktig. Optimusområdet kommer alltså att vara attraktivt för många, men inte för alla, och därför befolkas huvudsakligen av hushåll som tycker att det för det mesta fungerar bra att gå, cykla och åka kollektivt och som ibland vill ha tillgång till en bil. Det blir dessutom en billigare och mer problemfri lösning för dem.

För att förstärka områdets fysiska förutsättningar bör det framtida Optimusområdet också tydligt marknadsföras som ett område där möjligheterna att klara sig utan egen bil är mycket goda och där antalet bilplatser är begränsat och parkeringen avgiftsreglerad.

## **Fastighetsutvecklare (Byggherrar)**

För de aktörer som ska bygga och tillhandahålla bostäder i Optimusområdet hänger potentiella utmaningar samman med det som ovan beskrivits för boende. Optimusområdet måste framstå som en attraktiv stadsmiljö för att deras affärsidé ska hålla och det gäller därför för dem att tillhandahålla ett attraktivt samlat erbjudande (där mobilitet är en del).

En möjlig utgångspunkt för att förstå marknaden för ett centralt stadskvarter med begränsad parkeringstillgång är att det finns totalt 270 000 hushåll (26 %) i hela Stockholms län som varken äger eller leasar bil, varav 6 400 (34 %) i Upplands Väsby. Ett centralt beläget område, med god tillgänglighet även utan bil, bör alltså ha goda möjligheter att attrahera en viss andel hushåll vars preferenser stämmer överens med områdets förutsättningar. Särskilt om det marknadsförs tydligt som ett område där tillgängligheten med andra färdmedel än bil är mycket god, samtidigt som möjligheten att äga bil är begränsad.

Sannolikt är det så att hushåll utan bil väljer att bo i goda kollektivtrafiklägen, precis som i ett framtida Optimusområde. Boende i Optimusområdet kan dock erbjudas ytterligare mobilitetslösningar för att göra området än mer attraktivt och tillgängligt och är något som kan övervägas i senare skeden av områdets planering.

## **Upplands Väsby kommun**

För kommunens del är den potentiella utmaningen med ett begränsat parkeringsutbud risken för överspillning till närliggande parkeringsytor och gator, det vill säga att boende, verksamma och besökare i/till området använder och äger bil i större utsträckning än beräknat och parkerar i närområdet, och att denna överspillning inte kan hanteras genom reglering eller andra åtgärder som kommunen har rådighet över.

Den mest påtagliga ytan som kan påverkas är infartsparkeringen (120 bpl) direkt norr om Optimusområdet. Med en avgift på 20 kr för 12 timmar (motsvarande ca 450 kr/mån för en kontorsanställd) kan den framstå som attraktiv för både arbetande och boende i Optimusområdet. Om ytan ska finnas kvar och fortsatt användas för parkering bör beläggningsgraden följas upp löpande och avgift och reglering anpassas för önskvärd användning av ytan (vem som parkerar och hur länge).

Det finns också ett antal parkeringar på gatumark norr om Optimusområdet och precis som för infartsparkeringen gäller att användningen bör följas upp liksom att kommunen har rådighet över och kan anpassa regleringen för att styra trafiksituationen.

Sammantaget bedöms risken för att överspillning ska orsaka stora och ohanterliga problem som liten. Det kommer sannolikt att ske viss överspillning, från både boende, verksamma och besökare i/till Optimusområdet, men det kommer att kunna regleras och styras med hjälp av parkeringsavgifter och/eller annan reglering (ex vis parkerings- eller stoppförbud) och parkeringsövervakning för att säkerställa god tillgänglighet och en fungerande trafiksituation.

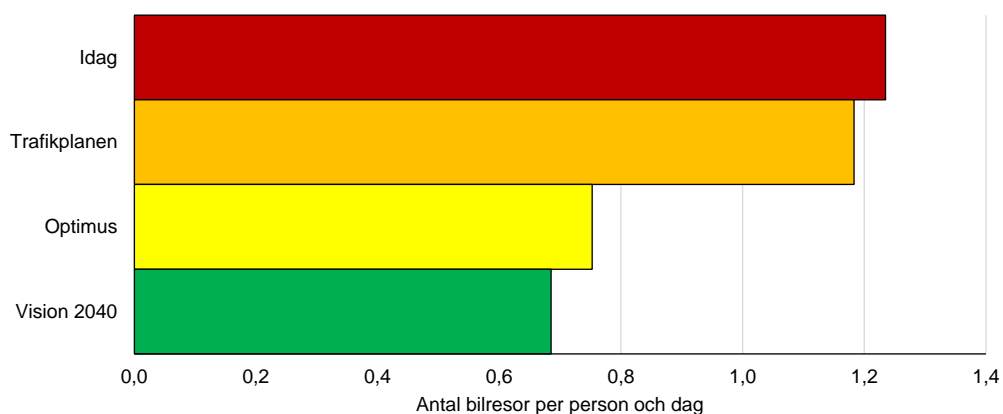
## Samlad bedömning

Den samlade bedömningen av de potentiella utmaningarna med föreslagna parkeringstal i Optimusområdet är att det finns risker men också att de bör vara fullt hanterbara. Det kommer att krävas åtgärder och uppföljning för att hantera och styra parkeringsefterfrågan mot önskvärt utfall. Den rådigheten finns dock, hos fastighetsaktörerna och hos Upplands Väsby kommun. Framför allt kommer det att krävas att området marknadsförs mot en målgrupp som värdesätter ett flexibelt och varierat mobilitetsutbud, något som de inblandade fastighetsaktörerna har rådighet över.

## 5.2 Konsekvenser mot bakgrund av kommunens framtidsbild

Föreslagna parkeringstal för Optimus innebär ungefär samma bilnehav för de framtida boende i området som för genomsnittet i centrala Upplands Väsby. Med detta ingångsvärde ger Optimus ett beräknat genomsnittligt antal bilresor per person och dag som ligger väl i nivå med framtidsbilden, betydligt lägre än dagens genomsnitt och vad som hade varit fallet om trafikplanens föreslagna parkeringstal använts, Figur 5-2.

Optimus kan alltså sägas ligga nästan i linje med de övergripande mål som kommunen har satt upp för den framtida utvecklingen.



Figur 5-2 Jämförelse av den beräknade effekten av föreslagna parkeringstal för Optimus, med framtidsbilden för kommunen 2040, Trafikplanen och dagens situation.

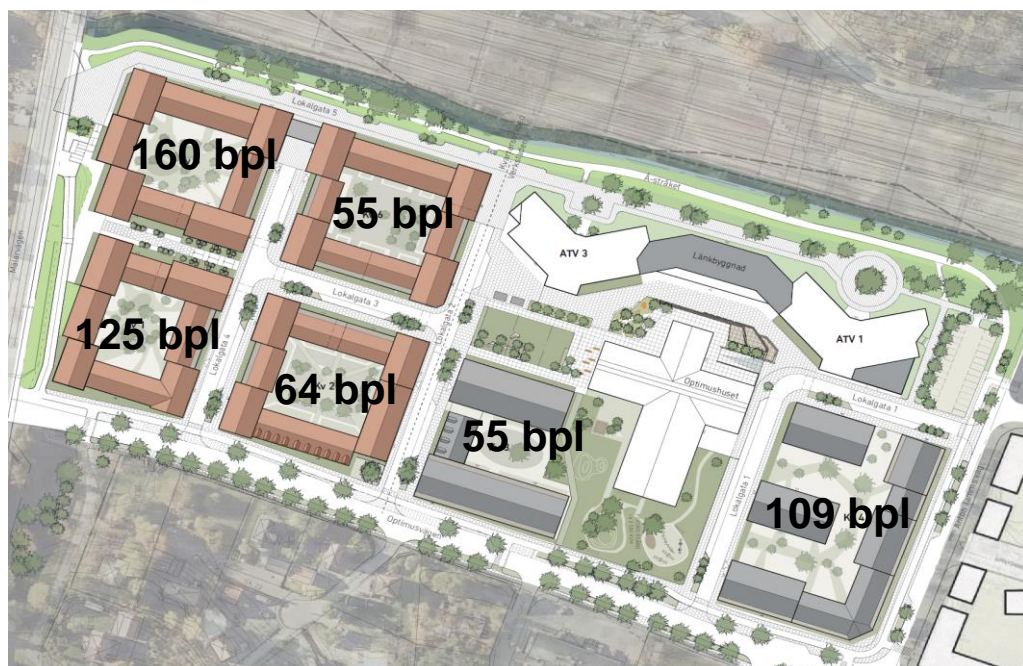
Ytterligare en konsekvens av de föreslagna parkeringstalen är att de möjliggör en tät, stadsmässig och centralt belägen bebyggelse som tillför nya bostäder, arbetsplatser och centrumverksamheter i Upplands Väsby. En exploatering som sannolikt inte vore möjlig om mer yta eller andra resurser behövde användas för att ordna parkering.

OBS! För att helt gå i linje med kommunala mål, liksom att minska kostnaderna för projektet och priset på bostäderna, vore det önskvärt att begränsa parkeringsutbudet och ta bort ett eller flera av de mindre garagen under kvarteren och på så sätt uppnå ett lägre parkeringstal.

## 6. Utformning och reglering av parkering

### 6.1 Bilparkering

Planerad exploatering av Optimusområdet innebär att bilparkering i första hand löses i garage under fem av bostadskvarteren, med totalt 568 bilplatser, se Figur 6-1.



Figur 6-1 Föreslagna bilparkeringar på kvartersmark i Optimusområdet.

Utöver parkeringsplatser i dessa anläggningar planeras även ett antal bilplatser på allmän plats, som förvaltas och regleras av kommunen.

Garagen bör regleras med avgift som betalas månatligen av boende så att de kan låta bilen stå parkerad längre tid. Anställda bör istället erbjudas dagsavgift för att inte skapa incitament att ta bilen varje dag för att månadsavgift redan betalats. Besökare till boende och övriga besökare till området bör erbjudas timavgift så att de kan styra sin kostnad genom besökets längd.

#### Föreslagen fördelning av parkeringsefterfrågan per kvarter

En större del av områdets totala parkeringsefterfrågan hanteras av garage under kvarter 1 och 5, som samnyttjas mellan boende och deras besökare, anställda och kunder till handeln. Det betyder i sin tur att detta garage inte har reserverade platser,

utan alla platser kan nyttjas fritt av vem som helst som har giltigt tillstånd eller erlägger parkeringsavgift.

I övriga kvarter nyttjas garagen av boende och deras besökare i respektive kvarter, så långt möjligt. Här antas inget samnyttjande mellan olika grupper. För de kvarter och byggnader som saknar egen parkering (ATV-huset och Optimushuset, se Figur 6-1) tillgodoses parkeringsefterfrågan kvarter 1 och 5. Detta gäller till viss del även för boende i kvarter 6, eftersom detta garage inte rymmer hela den beräknade efterfrågan från boende och besökare, se Tabell 6-1.

Tabell 6-1 Föreslagen översiktlig fördelning av olika funktioners parkeringsefterfrågan i Optimusområdet.

Funktion	Parkerar i parkeringsanläggning i kvarter
<b>Boende och besökare</b>	
Kvarter 1	1 och 5
Kvarter 2	2
Kvarter 3	3
Kvarter 4	4
Kvarter 5	1 och 5
Kvarter 6	6 (främst), 1 och 5
ATV, Optimus	1 och 5
<b>Kontor</b>	
	1 och 5
<b>Förskola</b>	
	3
<b>Handel och besöksverksamheter</b>	
	1 och 5

## 6.2 Cykelparkering

Cykelparkeringen bör utformas för att framhålla cykeln som ett attraktivt alternativ till bilen, i första hand för boende och anställda, som parkerar längre tid i området. I korthet innebär detta lättillgänglig, stöldskyddad och väderskyddad cykelparkering med gott om plats. En mindre andel (5 %) platser bör också möjliggöra för parkering av mer utrymmeskrävande lådcyklar. CC-avståndet mellan cykelplatserna bör alltid vara minst 60 cm för vanliga cyklar och 120 cm för utrymmeskrävande cyklar, vilket innebär 1-1,7 kvm per vanlig cykelplats och 4,5 kvm per plats för utrymmeskrävande cyklar, inkl. gång och manöverutrymme.<sup>22</sup>

- ▶ Cykelparkering för boende bör förläggas inomhus i markplan eller väderskyddad och med ramlåsmöjlighet utomhus, nära entréerna till bostadshusen. Inomhusplatser bör nås via flacka ramper, hiss och genom dörrar med automatisk öppning. Merparten av platserna bör lösas i ett plan. Tvåvåningsställ bör förses med gasfjäder för enklare användning av övervåningen

<sup>22</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020. Cykelparkeringsguide. Till dig som planerar och bygger fastigheter.

- ▶ Anställdas cykelparkering bör ligga väderskyddat i markplan nära entréer, med ramlåsmöjlighet (ex vis fastgjutna pollare med öglor). Merparten av platserna bör lösas i ett plan. Tvåvåningsställ bör förses med gasfjäder för enklare användning av övervåningen
- ▶ För besökare bedöms det tillräckligt med cykelparkering nära målpunkt med möjlighet till ramlåsning

För Optimusområdet kan detta sammanfattas enligt Tabell 6-2. För ett exempelkvarter med 10 000 kvm BTA bostäder innebär detta omkring 460 kvm för cykelparkering.

Tabell 6-2 Utformning av cykelparkering och utrymmeskrav i Optimusområdet.

Användare	Antal	Placering	Standard	Utrymmeskrav
Boende, vanliga cyklar	1 695	Cykelrum, nära bostadsentré	Väderskydd, stöldsäkert	1 700-2 885 kvm
Boende, utrymmeskrävande cyklar	90	Cykelrum, nära bostadsentré	Väderskydd, stöldsäkert	405 kvm
Besökare, boende	110	Utomhus, nära bostadsentré	Stöldsäkert	190 kvm
Kontor	294	Utomhus, nära verksamhetsentré	Väderskydd, stöldsäkert	295-500 kvm
Kunder, besökare till verksamheter	72	Utomhus, nära verksamhetsentré	Stöldsäkert	125 kvm
<b>SUMMA</b>	<b>2 261</b>			<b>2 715-4 105 kvm</b>

Ovan framräknat antal platser och ytor för cykelparkering är att betrakta som ytor som ska kunna tillhandahållas inom fastighet, men den faktiska användningen bör följas upp över tid för att se hur efterfrågan ser ut och vilka ytor som de facto behövs för att tillgodose denna.



