



Trafikutredning södra Bredden,  
Magnolia bostad

# Bilaga: Parkering



*ÅF Infrastructure AB*  
*Trafik- och samhällsplanering*

Uppdragsledare och parkeringsutredning: Martin Nilsson  
Handläggare: Emilie Lindberg-Fagerlund

Beställare: Magnolia Bostad

Datum  
2019-07-04

Projekt-ID  
741026

[martin.nilsson@afconsult.com](mailto:martin.nilsson@afconsult.com)

# Sammanfattning

Magnolia Bostad har förvärvat fastigheten Grimsta 5:2 i Upplands Väsby bestående av 21 000 kvm mark belägen i Breddens södra delar. Magnolia Bostad har för avsikt att detaljplanera området för bostadsbebyggelse inkluderat hotell och vårdboende.

Parkeringsbehovet skiljer sig mellan olika områden och ändamål. Faktorer som påverkar behovet är bland annat tillgänglighet till kollektivtrafik, handel och service. Eftersom Bredden utgörs av en tät stadsstruktur med ett välutvecklat gång- och cykelnät ökar möjligheten till att resa mer hållbart och därmed ha ett minskat behov av egen bil. Området ligger mellan tre olika hållplatslägen som trafikeras av olika busslinjer. Dessa avgår cirka 15 gånger i timmen under rusningstrafik. För att ytterligare öka attraktiviteten för kollektivtrafik, gång- och cykel är det en fördel att anlägga parkeringsplatserna på ett längre avstånd från bostad eller arbetsplats. I genomsnitt har de boende (mittengården) sin kollektivtrafikhållplats (på Breddenvägen) på halva avståndet jämfört med det större p-huset, där merparten kommer att ha sin parkeringsplats. Förutom detta planeringsförhållande införs mobilitetsåtgärder för att minska behovet av att äga en egen bil, exempelvis ska en bilpool införas i området, cykelåtgärder samt gratis SL-kort till nyinflyttade under en period av ett år. Medlemskap i bilpool kommer också att erbjudas till de som flyttar till området under en period av tre år.

Genom att det befintliga handelsområdet strax norr om Breddenvägen är på gångavstånd från området ökar möjligheterna för de boende att dagligvaruhandla och utträta ärenden utan att vara bilbundna. Området erbjuder kollektivtrafik bestående av sju busslinjer som avgår till Rotebro station, Upplands Väsby station och till Väsby centrum.

Den kommande stadsstrukturen i Bredden med välutvecklade gång- och cykelstråk uppmuntrar till att gå och cykla i större utsträckning. Cykelkopplingarna till Upplands Väsby centrum och pendeltågsstationerna på ca 15 minuters cykelavstånd gör cykeln konkurrenskraftig. Det blir enkelt att cykla till och från pendeltågsstationen och utträta ärenden, hämta och lämna på förskolan eller träna på vägen mellan jobbet och hemmet. För att detta ska fungera ska cykelparkeringsplatserna vara säkra och placeras så nära målpunkter och entréer som möjligt. I bostadshusen planeras det för cykelrum i byggnaderna.

Den här parkeringsutredningen är en bilaga till trafikutredningen för Magnolia bostad som har tagits fram i samband med planarbetet för Bredden.

## Innehåll

1	Bakgrund .....	4
1.1	Syfte .....	4
2	Mobilitetsåtgärder.....	4
2.1	Kostnadsbild och subventionerad kollektivtrafik .....	4
2.2	Cykelåtgärder .....	5
2.3	Bilpool .....	6
2.4	Information- och påverkaninsatser .....	6
3	Parkering.....	7
3.1	Parkeringstal .....	7
3.2	Parkeringslösningar .....	8
3.2.1	Cykelparkering .....	10
4	Slutsatser.....	11

# 1 Bakgrund

Magnolia Bostad har förvärvat fastigheten Grimsta 5:2 i Upplands Väsby bestående av 21 000 kvm mark belägen i Breddens södra delar. Magnolia Bostad har för avsikt att detaljplanera området för bostadsbebyggelse inkluderat hotell samt vårdboende. Idag är området detaljplanelagt för industri men obebyggt. Förtätningen kommer att ske genom att oexploaterad mark, dvs. en gräsäng, tas i anspråk. I och med det behöver inga parkeringsytor ersättas, utan behovet beräknas endast utifrån ny exploatering i området.

År 2040 förväntas fastigheten vara bebyggt med totalt cirka 53 000 kvm BTA, varav hotellet står för 10 800 kvm BTA vårdboende för 6500 kvm BTA.

Den kommande stadsstrukturen i Bredden med välutvecklade gång- och cykelstråk uppmuntrar till att gå och cykla i stor utsträckning. Genom att det befintliga handelsområdet strax norr om Breddenvägen är inom gångavstånd från planområdet ökar även möjligheterna för de boende i området att dagligvaruhandla och uträtta ärenden utan att vara bilbundna.

Området erbjuder kollektivtrafik bestående av sju busslinjer som avgår till Rotebro station, Upplands Väsby station och till Väsby centrum.

## 1.1 Syfte

Denna parkeringsutredning ska i samband med detaljplanearbetet visa hur parkering ska lösas i området utifrån den föreslagna stadsstrukturen. Den ska också visa på hur mobilitetsåtgärder skapar möjligheter för invånarna att resa mer hållbart.

# 2 Mobilitetsåtgärder

De fysiska åtgärderna för att minska behovet av egen bil och därmed parkeringsbehovet är viktiga. Genom beteendepåverkande åtgärder kan parkeringsbehovet minska med 10-25 %.<sup>1</sup> Ett åtgärds paket har större potential att vara effektivt än enskilda åtgärder. För att säkerställa att mobilitetsåtgärderna bidrar till ett minskat bilinnehav bör de vara långsiktiga, dvs. att långsiktiga avtal skrivs. Det finns ett stort urval av mobilitetsåtgärder som kan införas för att ändra beteendet. I Bredden är nedanstående mobilitetsåtgärder viktiga för att minska behovet av egen bil och ett försök till rangordning innebär:

1. Subventionerad kollektivtrafik
2. Cykelåtgärder
3. Bilpool
4. Informations- och påverkaninsatser

Läs mer om dessa i nedanstående delkapitel.

## 2.1 Kostnadsbild och subventionerad kollektivtrafik

Beteende och ekonomiskt värde är starkt kopplat till psykologi och förväntningar. För att de föreslagna mobilitetsåtgärderna ska få god genomslagskraft är det viktigt att de nyinflyttade är införstådda i parkerings- och tillgänglighetsfrågan. En stor del av resvanor och beteende kan påverkas genom ekonomiska incitament, t.ex. att subventionera kollektivtrafik. Nyinflyttade föreslås därmed få:

---

<sup>1</sup> Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-11-28, Nacka kommun.

- Ett kostnadsfritt "prova på SL-kort" som gäller under 1 års tid.

En stor del av resvanor och beteenden kan påverkas genom att exempelvis tydliggöra kostnaderna mellan olika trafikslag för att visa på fördelarna med alternativa färdmedel. Ett SL-kort kostar ungefär 890 kr/månad, fullt pris. Månadshyra för garage bedöms bli högre än ett SL kort.. Förutom en engångsinvestering i en bil tillkommer fasta månadskostnader såsom försäkring, service och drivmedel. Detta gör att kostnadsbilden per månad för att resa kollektivt och bil ungefär blir densamma. En subventionering av SL-kort gör däremot att alla nyinflyttade tjänar ekonomiskt på att åka kollektivt, istället för med bil. Området ligger mellan tre olika hållplatslägen som trafikeras av olika busslinjer, se tabell 1 nedan. Dessa avgår cirka 15 gånger i timmen under rusningstrafik, dvs. uppskattningsvis var fjärde minut, vilket dessutom gör kollektivtrafiken mycket attraktiv och tillgänglig.

Tabell 1. Busslinjetrafik i området

Linje	Turtäthet	Destination
534	30 min högtrafik 1 timme lågtrafik	Upplands väsby station - Breddenskolan
536	15 min högtrafik 30 min lågtrafik	Upplands Väsby station – Bollstanäs
537	Enbart i högtrafik, 30 min	Upplands Väsby station – Kista centrum
560	Enbart i högtrafik, 30 min	Jakobsbergs station – Upplands Väsby station
565X	Enbart i högtrafik, 20 min	Stockholm C - Johanneslund
566	30 min trafik	Upplands Väsby station – Infra City
Profi	20 min, vardagar 07-18.30	Infra City - Rotebro

## 2.2 Cykelåtgärder

För att öka cykelns attraktionskraft som färdmedel, är det viktigt att säkerställa en god cykelinfrastruktur inom, till och från planområdet. Cykelparkeringsplatserna är en kritisk faktor och det är nödvändigt att aktivt arbeta för en hög standard, både vid bostaden och vid arbetsplatserna. Det ska vara enkelt att cykla till närliggande skolor, förskolor och andra målpunkter, såsom pendeltågstationer och centrum.

Den kommande stadsstrukturen i Bredden med välutvecklade gång- och cykelstråk uppmuntrar till att cykla i större utsträckning. Cykelkopplingarna till Upplands Väsby centrum och pendeltågsstationerna på ca 15 minuters cykelavstånd gör cykeln konkurrenskraftig. Det blir enkelt att cykla till och från pendeltågsstationen och uträtta ärenden samt att exempelvis hämta och lämna på förskolan eller träna på vägen mellan jobbet och hemmet. För att detta ska fungera ska besökscykelparkeringar vara säkra och placeras så nära målpunkter och entréer som möjligt. Exempelvis vid arbetsplatser, hotell (Scandic samt det planerade hotellet i sydväst), butiksentréer, förskolor, parker och lekparken samt vid entréerna till bostäderna.

Vid planeringen av cykelparkeringsplatser i Bredden ska följande punkter finnas i åtanke:

- Cykelrum ska finnas i bostadshusen.
- Reparations- och tvättrum för cyklar ska finnas i cykelrummen.
- Cykelparkering med väderskydd ska erbjudas där det är möjligt.
- Vid alla cykelparkeringsplatser ska det vara möjligt att låsa fast ramen.
- Det ska vara enkelt och tillgängligt att ta sig till och från cykelrummen, genom exempelvis genomgående cykelrum med entré inifrån huset samt utifrån gata.
- Cykelrummen ska innehålla parkeringsyta för transportcyklar.
- En andel av cykelparkeringsplatserna ska vara besöksparkering. För dessa parkeringsplatser är avståndet till målpunkten viktigare än hög stöldsäkerhet och väderskydd.

För att ytterligare stärka cykelns konkurrenskraft mot bilen ska en cykelpool erbjudas till boende med exempelvis lådcyklar och cykelkärror. Lådcyklar och cykelkärror är en kategori cyklar med potentialen att i stor utsträckning ersätta bilar. Lådcyklar har många fördelar jämfört med bil, såsom ett lägre inköpspris, lägre drift och parkeringskostnader, bättre framkomlighet, och att de är bättre för miljön och hälsan.

### 2.3 Bilpool

Genom att etablera en bilpool kan de boende använda en bil vid de tillfällen som de behöver, t.ex. när destinationen inte är på gång- och cykelavstånd eller när det är svårt att resa med kollektivtrafiken. Om exploitören kan visa att bilpoolsbilar är tillgängliga inom ett acceptabelt gångavstånd från bostaden eller verksamheten, behöver inte en separat bilpool etableras i varje hus. Bilpoolsplatserna ska vara mer tillgängliga än vanliga parkeringsplatser.

I samband med stadsutvecklingen i Bredden ska en bilpool etableras och för nyinflyttade ingår ett treårigt medlemskap i bilpoolen. Bilpoolen ska vara tillräckligt stor för att i kombination med subventionering av SL-kort kompensera för de parkeringsplatser som inte byggs. I första hand ska en bilpool lokaliseras på ett sätt som befrämjar mobiliteten, dvs. det ska vara enkelt och lätt att använda sig av dem. Bilpool införs och lokaliseras till attraktiva reserverade platser i de planerade bostadsparkeringshusen. Mobilitetstjänsterna som finns i området ska synliggöras och detta är ett pedagogiskt sätt att tydliggöra bilpoolen som en tjänst, vilket uppmuntrar boende att använda tjänsten istället för att äga egen bil.

Utöver informationsmaterial om bilpoolen som skickas ut till nyinflyttade ska även verksamheter i området informeras om bilpooler och dess fördelar. Detta är särskilt viktigt i samband med försäljning eller uthyrning av lokaler.

### 2.4 Information- och påverkaninsatser

Information- och påverkaninsatser kan vara av olika karaktär men ska syfta till att minska behovet av egen bil. Generellt handlar det om att informera om hur enkelt det är att få ihop vardagen genom att gå, cykla och att använda kollektivtrafiken. Det är, i första hand, i samband med förändringar som människor är som mest benägna att ändra sina resmönster. Av informationsinsatserna är kampanjerna viktigast vid inflyttning i området.

I Bredden ska nyinflyttade få:

- En karta där gång- och cykelstråk, busshållplatser, matvarubutiker och service är tydligt markerade.
- Information om var cykel- och bilpooler finns i området samt hur man använder dem.

### 3 Parkering

Parkeringsbehovet skiljer sig mellan olika områden och ändamål. Faktorer som påverkar behovet är bland annat tillgänglighet till kollektivtrafik, handel och service. Den täta stadsstrukturen med ett välutvecklat gång- och cykelnät ökar också möjligheten till att resa mer hållbart och minskar bilbehovet. För att ytterligare öka attraktiviteten för kollektivtrafik, gång- och cykel är det en fördel att anlägga parkeringsplatserna för bil på ett längre avstånd från bostad eller arbetsplats än kollektivtrafikhållplatsen. I genomsnitt har de boende i Grimsta 5:2 (mittengården) sin kollektivtrafikhållplats (på Breddenvägen) på halva avståndet jämfört med det större p-huset, där merparten kommer att ha sin parkeringsplats.

#### 3.1 Parkeringstal

Upplands Väsby kommun har i sin Trafikplan tagit fram ett generellt parkeringstal som ska fungera som ett riktvärde för planering av parkeringar i nya områden. Parkeringstalet är utformat utifrån god, medelgod eller låg tillgänglighet till kollektivtrafik. Med den utgångspunkten har Bredden haft en god tillgänglighet till kollektivtrafik i och med att sju busslinjer har trafikerat området flera gånger i timmen under rusningstrafik. Parkeringstalet är en utgångspunkt som, i detaljplaneskedet, kan omarbetas utifrån områdets specifika förutsättningar.<sup>2</sup>

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

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

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

Antal bilplatser per bostad	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Flerfamiljshus			
1 rok	0,50	0,70	0,80
2 rok	0,80	0,90	1,00
3 rok	0,90	1,05	1,20
4 rok	1,00	1,15	1,30
5 rok	1,10	1,25	1,40
Småhus			
-gemensam parkering		1,40	1,80
-egen uppställning		1,60	2,00
Besökande			
Flerfamiljshus	0,07	0,10	0,10
Småhus vid gemensam parkering		0,10	0,10

Tabell: Parkeringstal för bilar vid handel, förslag 2012

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Detaljhandel	15-25	20-30	25-35
Dagligvaruhandel	25-35	25-35	30-45
Volymhandel	25-35	25-35	25-35
Sysselsatta	1,5-2,5	3-4	5

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

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

Figur 1. Parkeringstal från Upplands Väsby Trafikplan

På workshop med Upplands Väsby kommun (2017-06-27) beslutades det att p-tal 8 per 1000 kvm BTA går att använda i området, förutsatt att området planerar för goda cykelkopplingar till befintligt cykelnät och gångkopplingar till busshållplatser, samt mobilitetsåtgärder.

Utifrån föreslagen stadsutveckling i Bredden, med en tät och blandad stad, välplanerade gång- och cykelstråk samt förbättrad kollektivtrafikförbindelse med Rotebro station minskar behovet av att ha egen bil. Därmed är det möjligt att

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



motivera ett parkeringstal för boende på 8 parkeringsplatser per 1000 kvm, för att skapa ett lägre bilnehav bland boende i Bredden än vad motsvarande områden har.

Parkeringstal för kontor och arbetsplatser föreslås vara 6,5 parkeringsplatser per 1000 BTA. Parkeringstalet för kontor gäller även för hotell. Parkeringstalet är lägre än vad som rekommenderas i Upplands Väsby's Trafikplan, men är motiverat eftersom det bygger på goda förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser, den utökade kollektivtrafiken i området samt mobilitetsåtgärder som leder till minskat parkeringsbehov.

## 3.2 Parkeringslösningar

Genom att ovanstående mobilitetsåtgärder genomförs finns det goda möjligheter att resa med hållbara transporter i större utsträckning och därmed minska parkeringsbehovet. I området föreslås ett parkeringstal för boende på 8 parkeringsplatser per 1 000 BTA och för hotellet 6,5 parkeringsplatser per 1 000 BTA. Nedan i tabell 2 finns en översiktlig beräkning över behovet utifrån dessa p-tal samt skisserad parkering och balans.

Tabell 2. Balansberäkning på parkering i Grimsta 5:2.

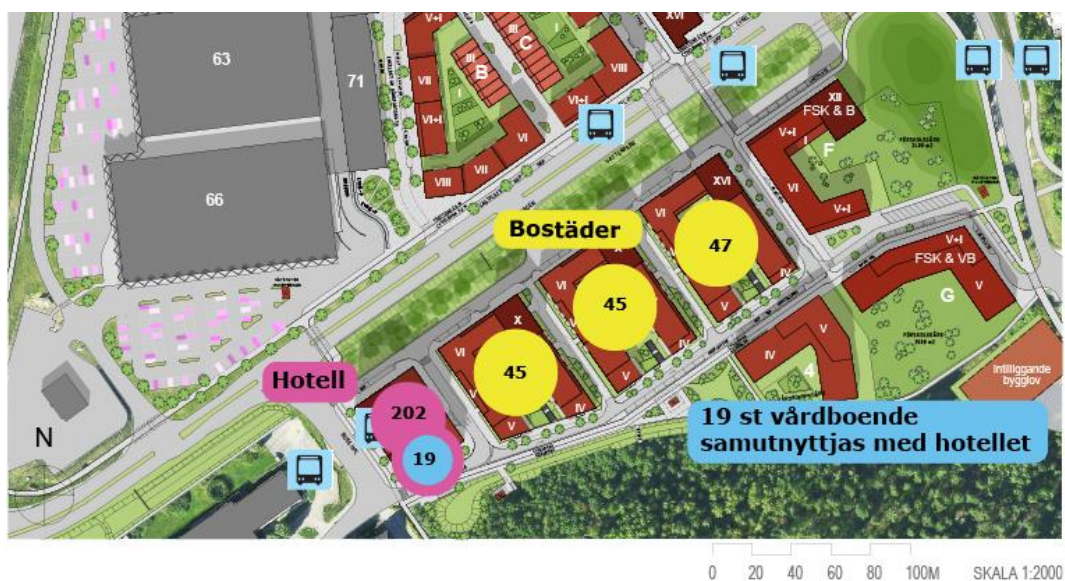
	<b>Behov</b>
Bostäder 34 650 m <sup>2</sup>	277
Hotell 10 080 m <sup>2</sup>	65
Vårdboende (17+2 hcp)	19
<b>Totalt</b>	<b>361</b>
<b>Skisserad parkering</b>	
Parkeringshus	202
Tre bostadsgårdar	137
<b>Totalt</b>	<b>339</b>
Balans	-22
Samutnyttjande med hotellets parkeringsplatser samt vårdboendet platser*	22
<b>Balans</b>	<b>0</b>

\* 8 % av 277.

Kantstensparkeringen bör vara tidsbegränsad. Kantstensparkeringen skulle kunna avgiftsbeläggas där det inte är korttidsparkering, med samma avgift som i resterande Bredden. Boendeparkering för rörelsehindrade anläggs i husen garage (kvartersmark) inom 25 meter till entré. På kvartersmark finns det yta till att anordna besöksparkering för rörelsehindrade. Tillgänglig angöring måste ordnas inom 25 meter från tillgänglig entré. Sådan angöring kan ske utmed närliggande gator. Parkering för rörelsehindrade anordnas på kvartersmark inom 25 meter från tillgänglig entré.

Svenska vårdfastigheter som kommer etablera ett vårdboende i området har uppgett att de har behov av 17 parkeringar och 2 handikapparkeringar. Parkeringsplatserna för personalen på vårdboendet samnyttjas ihop med hotellets gästplatser, dvs. lokaliseras i p-huset. Detta fungerar väl ihop i och med att hotellets gästparkering kommer till största delen att användas av hotellgäster vars resemonster är att använda bilen på dagarna och har behov av platserna på kvällarna efter kontorstid. I och med detta kan platserna till stor del samnyttjas till de som jobbar kontorstider, dvs. 19 platser till vårdboendet.

Parkeringarna i området kommer att vara placerade enligt skiss:



Figur 2. Skiss på vart parkeringar är lokaliserade i området. Boende kommer dels att ha parkeringsplatser i de tre bostadsgårdarna och dels i hotellets parkeringshus. Verksamheterna kan samnyttja parkeringsplatser med hotellets.

Genom tidsreglering av lastplatser är det möjligt att den ytan kan användas till kantstensparkering exempelvis kvällstid och helger. Angöring för inlastning kan möjliggöras öster om vårdbyggnaden.

### 3.2.1 Cykelparkering

Cykelkopplingarna till Upplands Väsby centrum och pendeltågsstationerna på ca 15 minuters cykelavstånd gör cykeln konkurrenskraftig. Det blir enkelt att cykla till och från pendeltågsstationen och uträtta ärenden, hämta och lämna på förskolan eller träna på vägen mellan jobbet och hemmet. För att detta ska fungera ska cykelparkeringsplatserna vara säkra och placeras så nära målpunkter och entréer som möjligt. Cykelparkering avsedda för bostäder ska anordnas på kvartersmark.

Bostäderna inom planområdet har en medelyta beräknad till ca 46 kvm, vilket motsvarar 1 ½ rum och kök, som innehåller ett vardagsrum och ett litet sovrum. Bostäderna avser 1-2 personer och utifrån det har cykelparkeringstalet på 1,5 beslutats.

För ett parkeringstal på 1,5 cykelparkeringar finns 840 parkeringsplatser för cykel i sju stycken cykelrum i bostadshusen. Olika målpunkter inom området, på gator intill entréer samt intill busshållplatser kommer att få cykelparkeringar av hög kvalitet.

De allmänna parkeringarna invid de planerade busshållplatserna hamnar på allmän platsmark.

## 4 Slutsatser

Beteende och ekonomiskt värde är starkt kopplat till psykologi och förväntningar. För att de föreslagna mobilitetsåtgärderna ska få god genomslagskraft är det viktigt att de boende som flyttar in delar projektets förväntansbild och är införstådda med dess inriktning i parkerings- och tillgänglighetsfrågan. Den nyinflyttade ska veta att projektet tillhandahåller färre parkeringar och sämre tillgänglighet för bil i utbyte mot god tillgänglighet till kollektivtrafik och ökad tillgänglighet för gående och cyklister genom fler mobilitetsåtgärder.

För att minska det privata bilanvändandet i Bredden och uppnå visionen om en ny stadsdel med tät och blandad stad är det dels nödvändigt att genomföra fysiska åtgärder och andra påverkansåtgärder, såsom parkeringsavgifter och gratis SL-kort till de som bor och verkar i området. I Bredden är det viktigt att mobilitetsåtgärderna införs och ett försök till rangordning innebär:

1. Subventionerad kollektivtrafik
2. Cykelåtgärder
3. Bilpool
4. Informations- och påverkaninsatser

Stadsutvecklingen i området skapar goda förutsättningar att gå och cykla i området. Med säkra och tillgängliga cykelparkeringsplatser samt tillgång till cykelpool ökar attraktionen för gång- och cykel. Det skapar förutsättningar för att vardagen ska bli enkel då service och handel finns i nära anslutning till hemmet. Området ligger i anslutning till flera busshållplatser och får högre turtäthet med en kompletterande direktbuss som går till Rotebro station, vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Parkeringsanläggningen i hotellet kan samnyttjas med boende, i och med att boende och kontorsanställda i området generellt efterfrågar parkering under olika tider. Genom att utnyttja denna samnyttjandevinst minskar behovet av antal parkeringsplatser i området. Ett lägre parkeringstal kan därmed motiveras och stärks även av färdigpaketerade mobilitetsåtgärder, vilket motiverar det föreslagna parkeringstalet för Bredden.