

Trivector.se

Trivector Rapport 2022:134 Version 1.3

Trafik och parkeringsutredning Vilunda



# Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå



## Dokumentinformation

**Titel:** Trafik- och parkeringsutredning Vilunda

**Projektnummer:** 22131

**Rapportnummer:** 2022:134

**Författare:** Michael de Lange, Kristen Koehler, Sara Malm

**Kvalitetsgranskning:** Sara Malm

**Beställare:** Väsbyhem

**Kontaktperson:** Martin Sterner, [martin.sterner@vasbyhem.se](mailto:martin.sterner@vasbyhem.se)

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	20220825	Granskningsversion	Beställare
1.0	20220922	Slutversion	Beställare
1.1	20221005	Justerad slutversion	Beställare
1.2	20240104	Uppdaterad granskningsversion	Beställare
1.2	20240110	Uppdaterad slutversion	Beställare
1.3	20240325	Uppdaterad slutversion	Beställare

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning .....</b>	<b>3</b>
1.1. Bakgrund .....	3
1.2. Syfte.....	4
1.3. Avgränsningar .....	4
<b>2. Nuläge.....</b>	<b>5</b>
2.1. Målpunkter.....	5
2.2. Parkering och angöring.....	6
2.3. Resvanor .....	8
2.4. Närhet till kollektivtrafik .....	10
2.5. Gång- och cykeltrafik .....	11
<b>3. Planerad bebyggelse.....</b>	<b>12</b>
3.1. Vilunda 28:12 .....	12
3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter.....	12
<b>4. Trafikutredning .....</b>	<b>13</b>
4.1. Trafikflöden .....	13
4.2. Trafikalstring .....	14
4.3. Påverkan på omkringliggande vägnät.....	16
4.4. Gatuutformning .....	16
4.5. Trafiksäkerhet.....	18
4.6. Räddningstjänsten.....	21
<b>5. Parkeringsutredning .....</b>	<b>22</b>
5.1. Parkeringstal för bil och cykel.....	22
5.2. Tillämpning parkeringstal för boende .....	23
5.3. Förslag till utformning av parkeringslösning.....	25
<b>6. Mobilitetstjänster i området .....</b>	<b>30</b>
<b>7. Slutsatser .....</b>	<b>32</b>

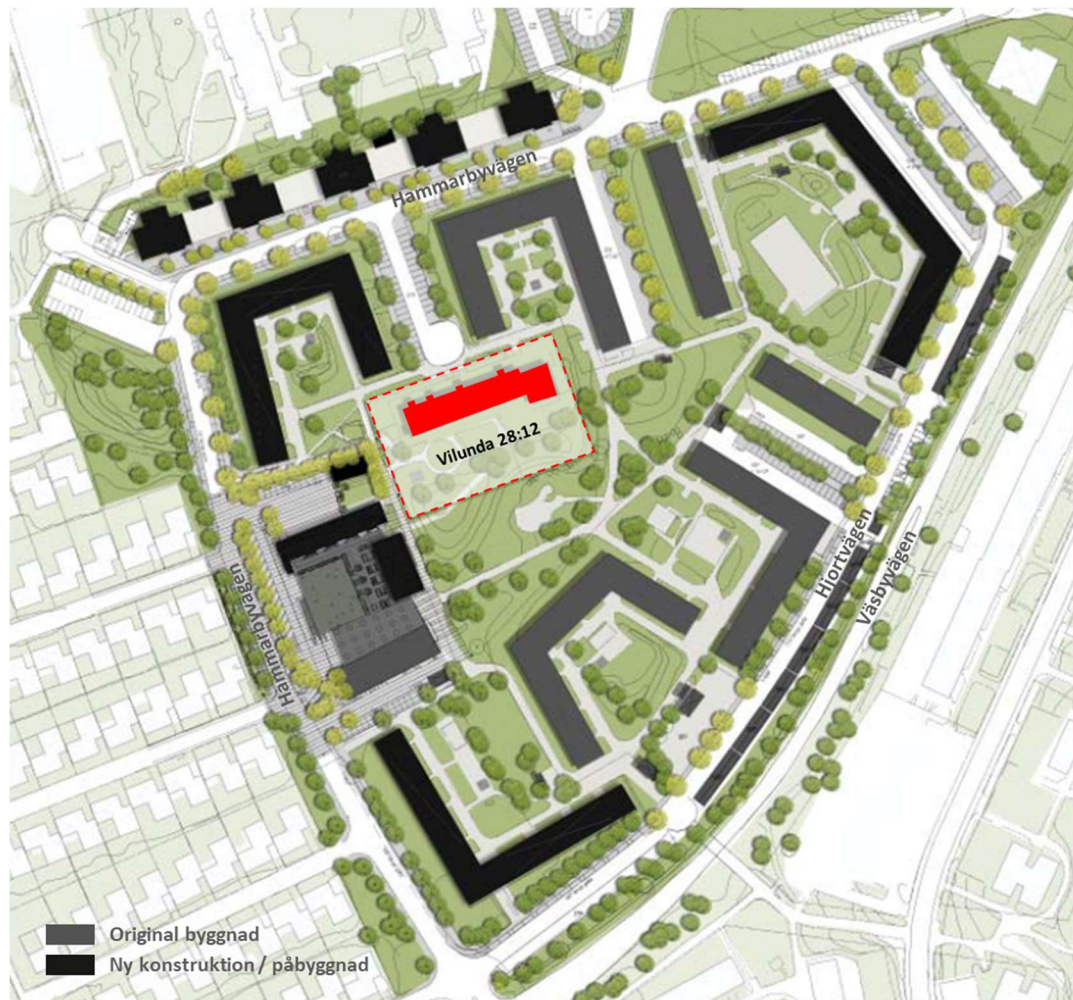


# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

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

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



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

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

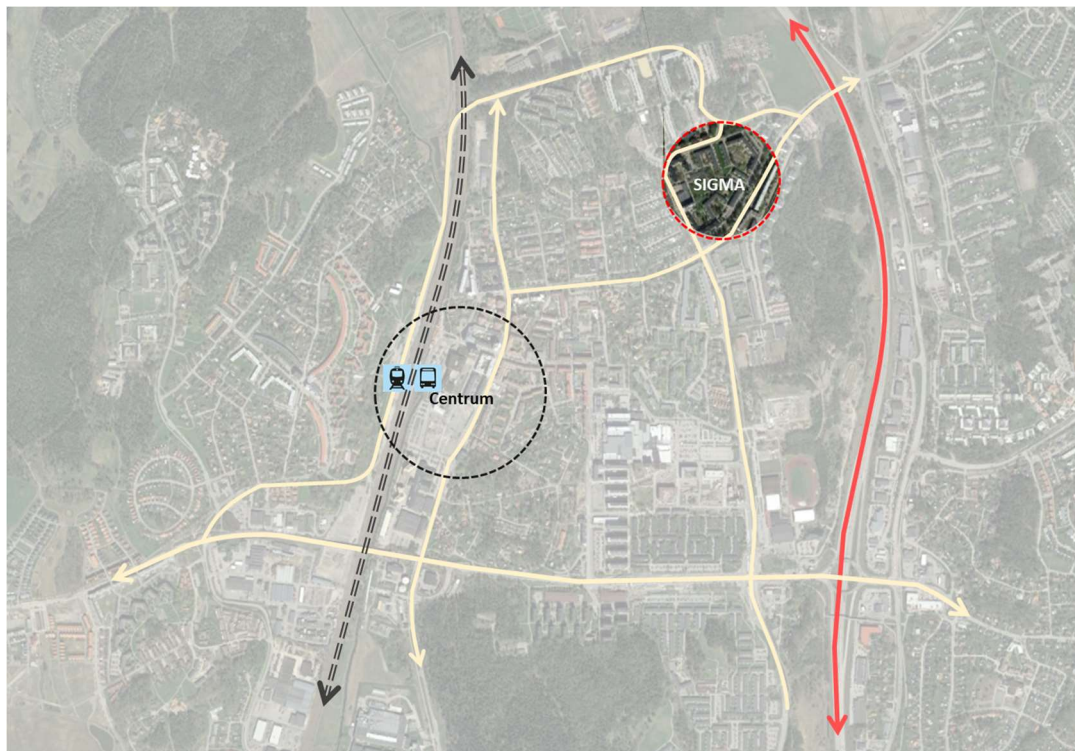
## 1.2. Syfte

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

- ▷ pröva områdets speciella förutsättningar och motivera eventuella avvikelser från kommunala riktvärden
- ▷ bedöma vad skälig utsträckning av parkering är i det specifika området och utifrån det föreslå omfattning av parkering
- ▷ bedöma om förslaget kan antas medföra olägenheter för omgivningen.

## 1.3. Avgränsningar

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



Figur 1-2 Situationskarta över Upplands Väsby centrumområde samt Sigma-området.



## 2. Nuläge

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



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

### 2.1. Målpunkter

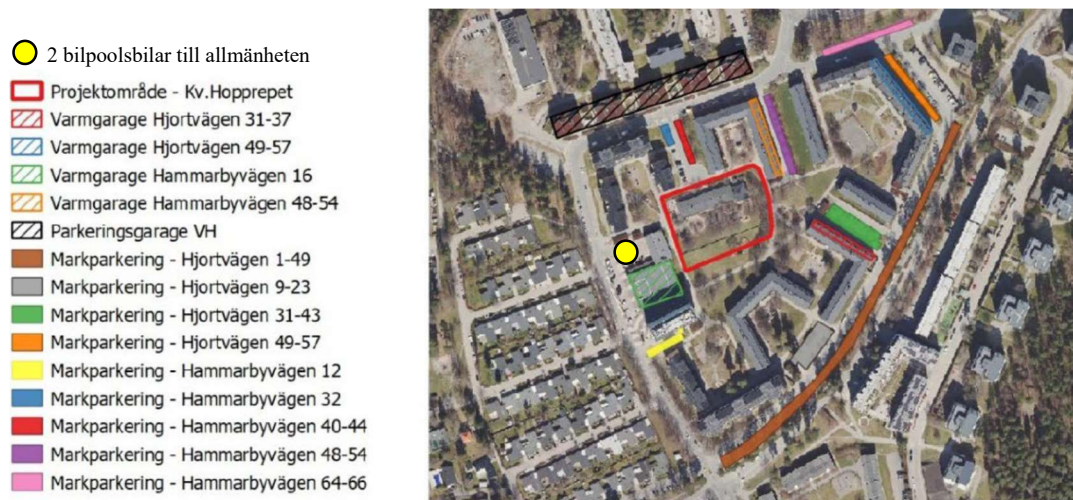
I Sigma centrum finns ett mindre utbud av kommersiell service. Avståndet till Väsby centrum, kommunens centrala kollektivtrafikknutpunkt, med ett brett utbud av kommersiell service samt kommunens huvudbibliotek, är ca 700 m.

I anslutning till exploateringsområdet finns följande funktioner:

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

## 2.2. Parkering och angöring

Väsbyhem har ett stort antal parkeringsanläggningar i direkt anslutning till Vilunda 28:12, se Figur 2-2. Parkeringen i området idag utgörs främst av markparkering, och sedan uppförandet av kvarteret Hasselbladen år 2016, även av ett underjordiskt garage som inrymmer 95 parkeringsplatser (varav 2 RHP) och 8 MC-parkeringar.



Figur 2-2 Väsbyhems parkeringsanläggningar inkl. bilpoolsbilar i anslutning till exploateringsområdet.

Enligt uppgifter från Väsbyhem finns det totalt cirka 906 parkeringsplatser inom området som tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd, varav 482 platser är lokaliserade inom Sigma-planområdet, se även Tabell 2-1 och Figur 2-3. I anslutning till Sigma centrum finns dessutom två poolbilar som allmänheten har tillgång till. Hela området har i dagsläget en parkeringsnorm som landar på 0,77 bilplatser per lägenhet.

Tabell 2-1 Befintligt parkeringsutbud samt lägenhetsantal.

	Väsbykogen och Hasselnöten	Sigma	Hela området
1 rok	98	69	167
2 rok	197	166	363
3 rok	235	196	431
4 rok	87	119	206
5 rok		7	7
6 rok		12	12
<b>Totalt antal lägenheter</b>	<b>617</b>	<b>568</b>	<b>1185</b>
<b>Antal p-platser</b>	<b>426</b>	<b>482</b>	<b>908</b>
<b>Parkeringsstal</b>	<b>0,7</b>	<b>0,85</b>	<b>0,77</b>





Figur 2-3 Översiktsbild över parkeringsområdena (1) Väsbykogen, (2) Hasselnöten och (3) Sigma.

Direkt norr om fastigheten finns idag 35 parkeringsplatser, se Figur 2-4. 27 av dessa parkeringsplatser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems bestånd medan resterande 8 platser ligger på allmän platsmark. De platser som tillhör Väsbyhem hyrs ut till boende inom området.

Parkering för besökare finns längs med Hammarbyvägen, Hasselgatan och Hjortvägen på allmän platsmark. Dessa platser är tidsreglerade till 4 timmar med parkeringsskiva. Boende inom området har också möjlighet till korttidsangöring inne på gårdarna. Innergårdarna på ömse sidor om Vilunda 28:12 nås från vändplanen framför förskolan och via en angöringsgata från Hammarbyvägen, väster om Vilunda 28:12.

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

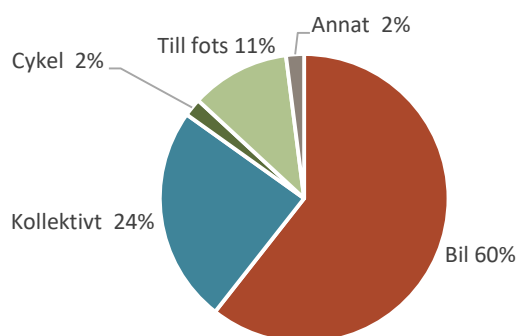




Figur 2-4 Parkeringsplatser i direkt anslutning till Vilunda 28:12. De åtta gulmarkerade platserna ligger på allmän platsmark, övriga 27 platser finns på kvartersmark.

### 2.3. Resvanor

Under 2019 har en resvaneundersökning genomförts i Stockholmsregionen som omfattar Upplands Väsby kommun. Färdmedelsfördelningen för Upplands Väsby visar att merparten av resorna sker med bil (60 %). Näst vanligaste färdmedlet utgörs av kollektivtrafiken (24 %), se Figur 2-5.<sup>1</sup>



Figur 2-5 Färdmedelsfördelning, genomsnittlig för veckan, för boende i Upplands Väsby kommun. Källa: Region Stockholm.

<sup>1</sup> Resvaneundersökning 2019 (2020) Region Stockholm, Trafikförvaltningen. SL 2018-0116 Version 2. Stockholm, Sverige.

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

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

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

### Bilnehav

Enligt SCB<sup>2</sup> har 66 % av hushållen i Upplands Väsby tillgång till en eller flera bilar. Tillgången till bil i Sigmaområdet är något lägre än genomsnittet för kommunen. I det statistikområde som Sigma ingår i ligger bilnehavet på 0,66 bilar per hushåll, vilket innebär att färre hushåll än så har tillgång till bil då vissa hushåll äger flera bilar. Statistikområdet där Sigma ingår omfattar även kedjehus belägna väster om Sigmaområdet. Även om det är en relativt liten andel av antalet bostäder som är kedjehus kan det antas att detta område bidrar till ett högre bilnehav än vad som gäller det faktiska exploateringsområdet där det planeras för lägenheter.<sup>3</sup>

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

Utöver statistiken från SCB har Väsbyhem i samarbete med Sveriges Allmännytt och KTH även genomfört en utredning för att få ett helhetsgrepp gällande parkeringssituationen och parkeringskostnaderna i Sigmaområdet<sup>5</sup>. Denna utredning visade att:

- ▷ 47 % av hushållen i Sigma- och Hasselområdet har inget fordon registrerat på adressen.
- ▷ Hushåll som hyr en bilplats äger i genomsnitt två fordon.

<sup>2</sup> Statistik över bilnehav, Statistiska Centralbyrån, 2019

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

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

<sup>5</sup> Vilunda 28:12 – Parkeringssituation Sigma och projektet Hopprepet, 2021

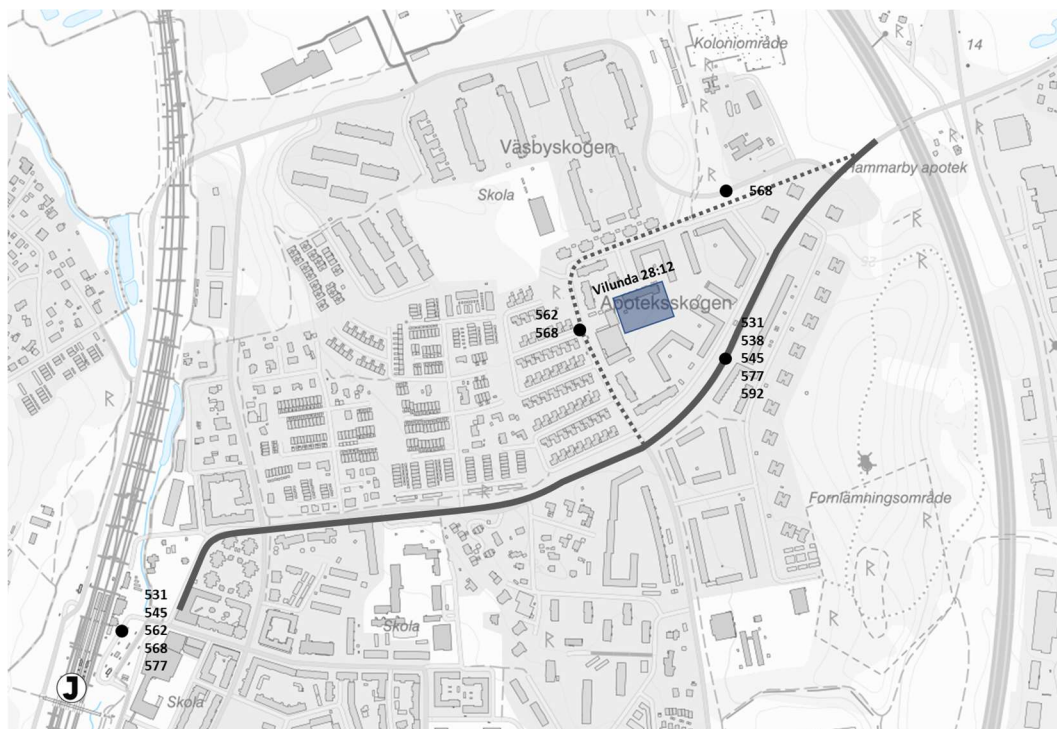
- ▷ Det finns ett högt antal avställda fordon (cirka 40 %) inom området.

#### 2.4. Närhet till kollektivtrafik

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

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

Busslinje 562 och 568 som går från hållplats Sigma är kvartstrafikerade och löser av varandra. Detta gör att väntetiden i rusningstrafik varierar mellan 2 och 9 minuter. Under dag- och kvällstid trafikeras sträckan med samma busslinjer, med en väntetid som varierar mellan 5 och 21 minuter. Under rusningstrafik klassas tillgången till kollektivtrafik som god medan den dag- och kvällstid klassas som medelgod/kvartstrafik enligt kommunens trafikplan som togs fram 2013.<sup>6</sup>



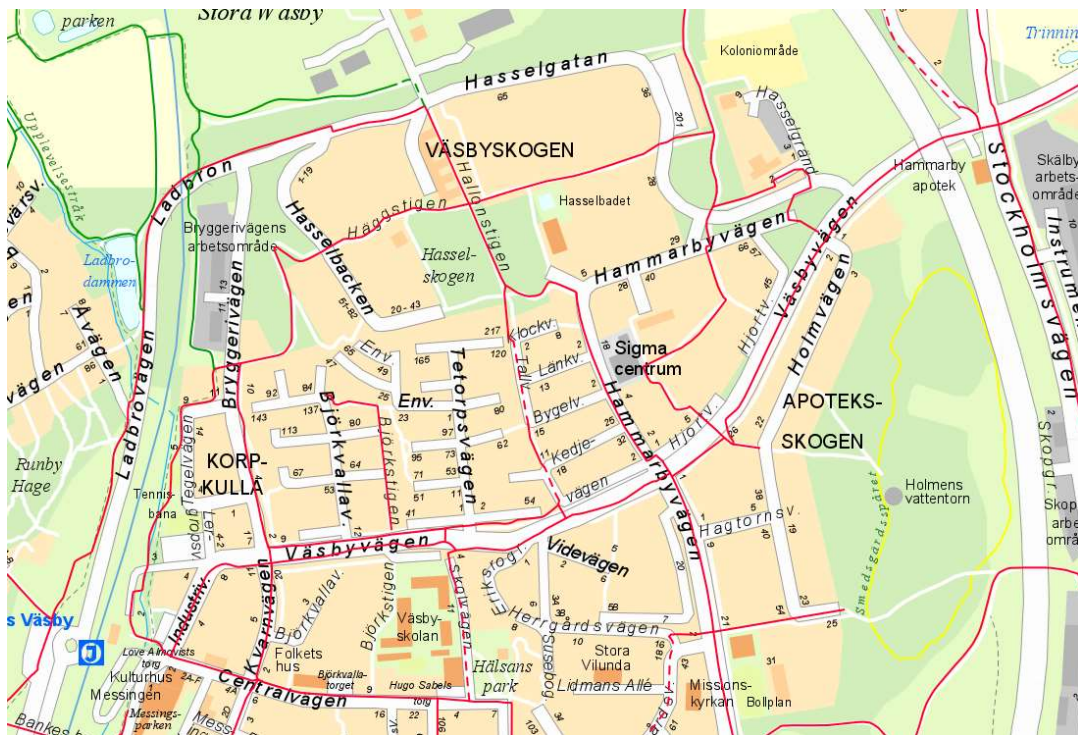
Figur 2-6 Kollektivtrafik i anslutning till Vilunda 28:12.

<sup>6</sup> Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.



## 2.5. Gång- och cykeltrafik

Kommunens cykelvägnät går genom Sigma samt längs Hammarbyvägen och Väsbyvägen, se Figur 2-7. Via kommunens huvudcykelnät kan cyklisterna ta sig genom Sigmaområdet. Kommunen redovisar inte något prioriterat gångnät, men gångbanor finns längs alla större gator. Det finns goda förutsättningar att nå bland annat service och barns målpunkter inom avstånd som är lämpliga för gång eller cykel. Samtliga gång- och cykelstråk inom kommunen är utformade som kombinerade gång- och cykelbanor.



Figur 2-7 Cykelvägnät genom och i anslutning till Vilunda 28:12. Källa: Upplands Väsby kommun

## 3. Planerad bebyggelse

### 3.1. Vilunda 28:12

Exploateringen på Vilunda 28:12 omfattar totalt 3 820 kvm BTA varav 1 010 kvm BTA förskola<sup>7</sup>. Totalt föreslås det att 30 lägenheter och en förskola ska byggas inom fastigheten.

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

### 3.2. Planerad bebyggelse på grannfastigheter

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

Enligt planbeskrivningen<sup>8</sup> ska all privat parkering, inklusive besöksparkering för denna exploatering lösas inom kvartersmark, genom utnyttjande av ett befintligt garage under sydöstra kvarteret / Hammarbyvägen 7.

---

<sup>7</sup> 1800 KVM BOA

<sup>8</sup> Detaljplan för Hasselnöten – Planbeskrivning, Upplands Väsby kommun 2020, diariernr KS/2019:37

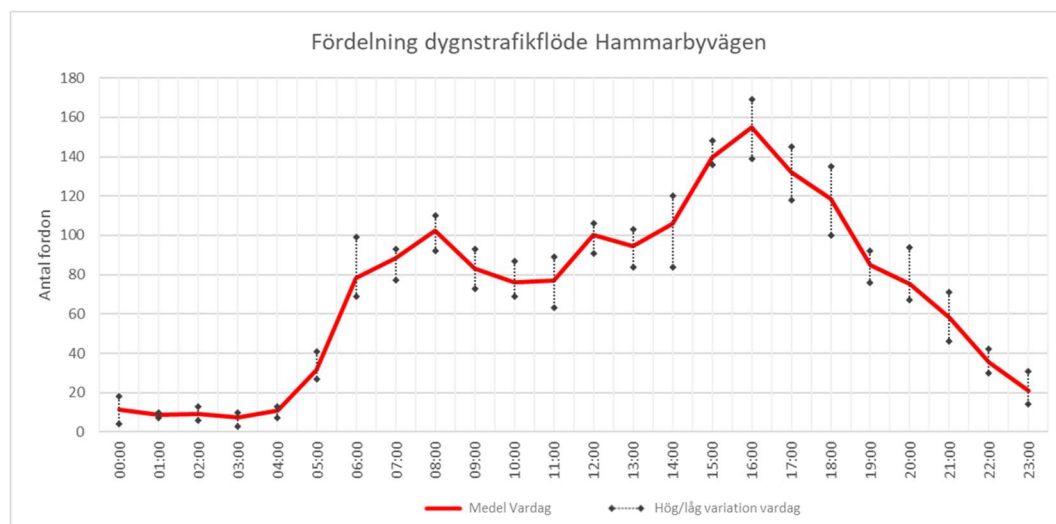
## 4. Trafikutredning

### 4.1. Trafikflöden

Beskrivningen av trafikflöden nedan har baserats på kommunens trafikmätningar från 2015<sup>9</sup>. Sedan 2015 har inga fler exploateringar i närområdet tillkommit och därför anses trafikmätningarna från 2015 fortfarande vara aktuella.

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

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



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

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

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



## 4.2. Trafikalstring

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

### Vilunda 28:12

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

- ▷ Total BTA bostäder 2 400 kvadratmeter BTA<sup>10</sup>
- ▷ Antal lägenheter 30 lägenheter

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

- ▷ Total BTA förskola 1 010 kvadratmeter BTA
- ▷ Antal förskoleplatser 100 platser
- ▷ Antal avdelningar 2 avdelningar<sup>11</sup>
- ▷ Antal barn/avdelning 50 barn<sup>12</sup>

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

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

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

Trafikalstringsverktyget uppskattar att Vilunda 28:12 kommer att alstra cirka 490 resor per dygn varav drygt 170 är bilresor. Majoriteten av dessa bilresor kommer att ske till och från kvarterets förskola. Resor till och från förskolan motsvarar cirka 75 % av det totala antalet resor. Kvarterets färdmedelsandel med bil uppskattas uppgå till 30 % och årsvardagstrafiken uppskattas uppgå till 140 fordonsrörelser.

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

<sup>10</sup> Exklusive teknik- och gemensamma utrymmen

<sup>11</sup> Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

<sup>12</sup> Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

## Hasselnöten

Ingångsvärden som har använts för bostäder i Hasselnöten:

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

Ingångsvärden som har använts för förskolan i Hasselnöten:

- ▷ Total yta förskola 1 275 kvadratmeter BTA
- ▷ Förskoleplatser 120 platser
- ▷ Avdelningar<sup>7</sup> 6 avdelningar<sup>13</sup>
- ▷ Barn/avdelning 20 barn<sup>14</sup>

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

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

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

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

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

## Utomhusbad och aktivitetshus

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

<sup>13</sup> Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

<sup>14</sup> Uppgiften används ej i Trafikalstringsverktyget

### Slutsats trafikalsstring

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

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

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

### 4.3. Påverkan på omkringliggande vägnät

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

Utifrån genomförda trafikalsstringsberäkningar uppskattas att drygt 390 bilresor tillkommer, varav cirka 40 är resor till och från bostäderna i Vilunda 28:12 samt 350 till och från Hasselnöten. Med utgångspunkt från trafikmätningarna antas att cirka 12 % av dessa resor kommer att göras under förmiddagens maxtimme och 17 % under eftermiddagens trafiktopp. Detta motsvarar cirka 45 tillkommande fordon under morgontrafiken och cirka 65 fordon under eftermiddagstrafiken. Detta motsvarar cirka 1,1 tillkommande fordon per minut.

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

### 4.4. Gatuutformning

Vilunda 28:12 angörs från en lokalgata. Sektionen längs lokalgatan varierar i bredd från 32 meter närmast exploateringen till 42 meter i anslutning till Hammarbyvägen. Körbanan mellan gatans tvärställda parkeringsrader är i dagsläget 5,8 meter bred och vändplanen



framför skolan har idag en diameter på cirka 18 meter. Längs denna lokalgata finns 35 parkeringsplatser varav 16 är placerade längs gatans östra sida och 19 längs gatans västra sida. 27 av dessa platser ligger på kvartersmark och tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd. Övriga 8 parkeringsplatser ligger på allmän plats och tillhör kommunen.

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

- ▷ Boendeparkering (inom 400 meter från bostadsentré).
- ▷ Parkering för förskolans personal (inga krav kring placering).
- ▷ Korttidsparkering för att hämta och lämna barn till förskolan.
- ▷ Utrymme för angöring, avfallshantering och leveranser till bostäder och förskola (lastplats). Inga backande fordonsrörelser ska förekomma<sup>15</sup>.
- ▷ Lastplatsen/uppställningsplatsen för sophämtning ska ligga maximalt 10 meter från kvarterets miljörum.
- ▷ Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga (inom 25 meter från bostadsentré respektive entré till förskola)
- ▷ Infartsväg vid angöring på befintliga bostadsgårdar
- ▷ Yta för uppställning av räddningsfordon.

Enligt kommunens trafikplan ska avstånd till boendeparkering likställas med avstånd till busshållplats, vilken enligt trafikplanen är maximalt 400 meter från bostaden<sup>16</sup>. Avstånd mellan bostäder och boendeparkering över 400 meter anses som undermålig standard utifrån kommunens trafikplan. Trafikplanen specificerar inga tillgänglighetsmått för parkering som tillhör verksamheter. Platser för hämtning och lämning av förskolebarn ska i första hand ske på kvartersmark och vara skild från barnens och elevernas friytor. Hämta-/lämnazon och parkering behöver inte placeras i direkt anslutning till förskola/skola. Ett visst rimligt gångavstånd mellan angöring och förskola/skola kan vara gynnsamt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv<sup>17</sup>.

I samband med exploateringen kommer de delar av lokalgatan som blir parkering omvandlas till kvartersmark och övriga delar, såsom körbanan och vändplatsen, blir allmän platsmark. Trafiklösningen som redan finns framtagen föreslår en vändplan som har en diameter på drygt 22 meter för att möjliggöra angöring och vändning av ett lastfordon (typfordon Los och LBn). Utöver en lastplats föreslås en rad vinkelräta parkeringsplatser för att tillgodose parkering för boende samt verksamma och besökare till förskolan. Hämta-/lämnaplatser

---

<sup>15</sup> Enligt kommunstyrelsens beslut

<sup>16</sup> Trafikplan Upplands Väsby april 2013

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

samt parkering för anställda till förskolan lokaliseras enligt förslaget i anslutning till vändplanen närmast skolan.

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

#### 4.5. Trafiksäkerhet

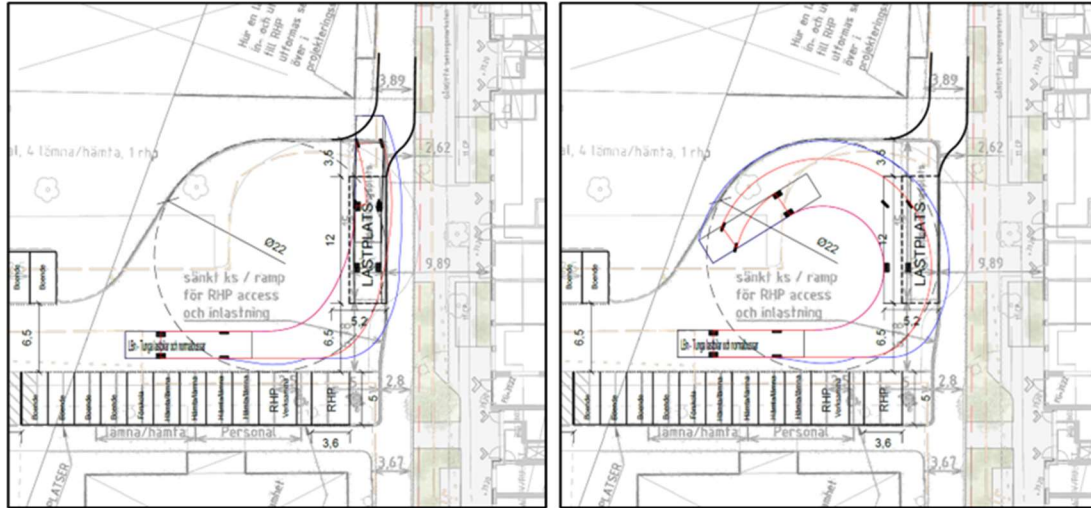
Utifrån utformningsförslaget ovan har en bedömning gjorts vad gäller trafiksäkerhet på lokalgatan, med särskilt fokus på förskolan. Små justeringar av utformningen har gjorts för att lösa vissa framkomlighetsproblem och för att öka trafiksäkerheten.

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

En annan trafiksäkerhetsrisk är backande motorfordon. Detta kommer att förekomma längs hela gatan vid in- och utkörning till parkeringsplatser, samt sannolikt vid användning av lastplatsen. Det är viktigt att minimera behovet av att backa, särskilt tyngre fordon, och att skapa en trafikmiljö som minskar risken för kollisioner då backning behöver genomföras. Behov av backning av tunga fordon vid uppställning på lastzonen kan minimeras om lastplatsen görs cirka 1,5 meter bredare, se Figur 4-2. Som konsekvens av detta kommer avståndet mellan lastplatsen och miljörummet bli 12 meter<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Avfall Sverige har som riktlinje att dragvägar mellan avfallsutrymme och uppställningsplatser ska vara så korta som möjligt och inte överstiga 10 meter.



Figur 4-2 Förslag på lösning med kort backning (vänster) och utan backning (höger).

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

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

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

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

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

De befintliga bostäderna öster om lokalgatan angörs via gården, och infart till dessa behöver ske via lokalgatan, såsom situationen är idag (se även Figur 4-3). Den planerade ytan för handikapparkering för Vilunda 28:12 ska angöras via samma infart. Placeringen av denna





#### 4.6. Räddningstjänsten

För räddningstjänstens framkomlighet finns det riktlinjer<sup>19</sup> som områdets utformning ska uppfylla:

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

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

---

<sup>19</sup> PM Framkomlighet för räddningstjänsten, Södertörns brandförsvarsförbund 2018-09-17. Hämtat från <https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-for-raddningstjanstens-fordon.pdf>, 2021-09-29.

## 5. Parkeringsutredning

I detta kapitel beskrivs ett förslag på omfattning och placering av cykel- och bilparkeringsplatser. Se kapitel 2.2 för en beskrivning av dagens situation när det gäller parkering och angöring.

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

### 5.1. Parkeringstal för bil och cykel

#### Flerfamiljshus

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

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

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

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

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

<sup>21</sup> Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.

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

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

### Förskola

Inga kommunala riktlinjer finns gällande cykel- och bilparkering i anslutning till förskolor. En separat utredning har dock gjorts<sup>22</sup>. Denna utredning utgår från att antalet pedagoger, avdelningar och barn framöver kommer vara detsamma som i nuläget. I nuläget finns 20 pedagoger varav drygt hälften reser med bil. Detta resultat stämmer med resultatet av 2019 resvaneundersökning som visar att cirka hälften av arbetsresorna som görs av invånare i Upplands Väsby görs med bil.<sup>23</sup> Förskoleverksamheten själv bedömer att deras behov kommer att tillgodoses med cirka 8 bilparkeringsplatser avsedda för personal och 3 hämta-/lämnplatser för föräldrar.

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

### 5.2. Tillämpning parkeringstal för boende

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

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

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

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

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

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

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

Bostad storlek	Antal	Bilparkeringstal	Totalt
<b>2 rok</b>	18	0,8	15
<b>3 rok</b>	6	0,9	6
<b>4 rok</b>	6	1,0	6
<b>Besöksparkering</b>		0,07	3
<b>Totalt</b>	30		<b>30</b>

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

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

Vid omräkning av parkeringstalet för att anpassas efter befintligt bilinnehav blir parkeringsefterfrågan för boende 20 bilplatser samt 3 bilplatser för besökare. Detta motsvarar till 23 bilplatser totalt.

Parkering	Antal	Bilparkeringstal	Totalt
<b>Boendeparkering</b>	30	0,66	20
<b>Besöksparkering</b>	30	0,07	3
<b>Totalt</b>	30		<b>23</b>

<sup>24</sup> Trafikplan (2013) Upplands Väsby kommun.



### Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Enligt Plan- och bygglagen bör antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.<sup>25</sup> Internationell standard, ISO 21542 rekommenderar en plats för personer med nedsatt rörelseförmåga vid planering av 10 övriga platser och 2 platser till vid planering av 50 övriga platser.<sup>26</sup> I detta projekt bedöms det finnas behov av en parkeringsplats för rörelsehindrade för bostäderna, som ska kunna anordnas inom 25 meter från entrén till fastigheten, samt en plats för förskolan.

### 5.3. Förslag till utformning av parkeringslösning

För att undvika för höga byggkostnader och den subventionering av parkering som kommer med byggnation av nytt parkeringsgarage har Väsbyhem tagit fram följande förslag på parkeringslösning, där lediga platser i befintliga och planerade anläggningar utnyttjas för att inrymma tillkommande efterfrågan på parkering.

#### Parkering på lokalgatan i anslutning till Vilunda 28:12

Lokalgatan i anslutning till Vilunda 28:12 behöver göras om i samband med att den nya byggnaden uppförs, vilket innebär att antalet platser kommer att minska till totalt 28. Anledningen är bland annat att vändplatsen behöver få en större vändradie. Samtliga parkeringsplatser på lokalgatan kommer efter ombyggnaden att ligga på kvartersmark. Dessa 28 platser förslås användas på följande sätt:

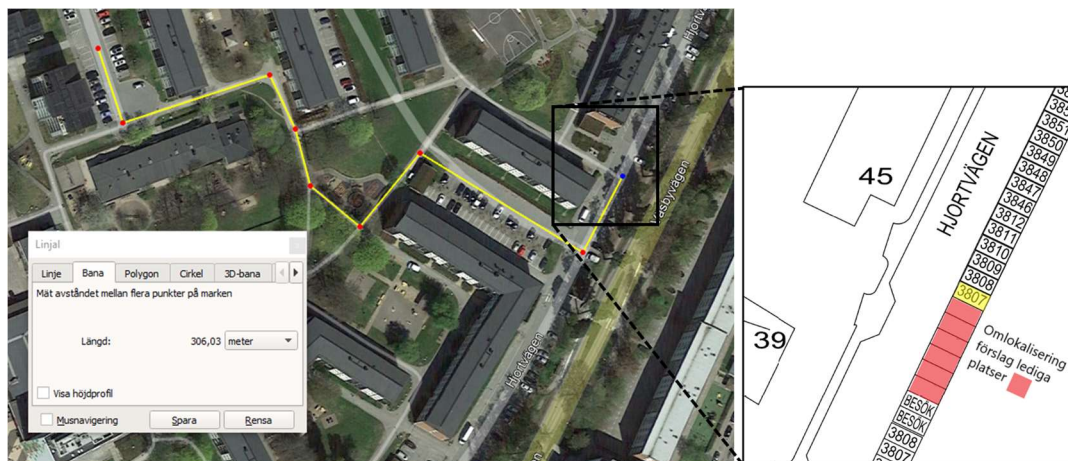
- ▷ 21 platser utgörs av boendeparkering
- ▷ 4 platser utgör hämta-/lämnplatser till förskolan samt besöksparkering till bostäder. Platserna föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.
- ▷ 1 plats utgör parkering för förskolans personal. Platsen föreslås regleras som besöksparkering utanför förskolans öppettider.
- ▷ Två parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning inom 25 meter från entré till förskolan och en vid entrén till bostäderna i östra hörnet av huskroppen. Vid behov av fler parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning kan en till plats anordnas på kvartersmark vid förskolan.

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

<sup>26</sup> ISO 21542:2021 Building construction — Accessibility and usability of the built environment



korttidskontrakt med en uppsägningstid som innebär att de kan göras tillgängliga när omlokalisering ska ske.



Figur 5-2 Omlokalisering av fyra befintliga boendes parkeringsplatser och vilka parkeringsplatser detta berör.

### Förskolans personalparkering

De återstående sju platserna avsedda för personalparkering till förskolan föreslås anordnas på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen, se Figur 5-3. Denna parkeringsplats används inte i någon större utsträckning idag. Parkeringsplatserna föreslås regleras som besöksparkering utanför ordinarie arbetstid.



Figur 5-3 Lokalisering av parkering för förskolans personal.

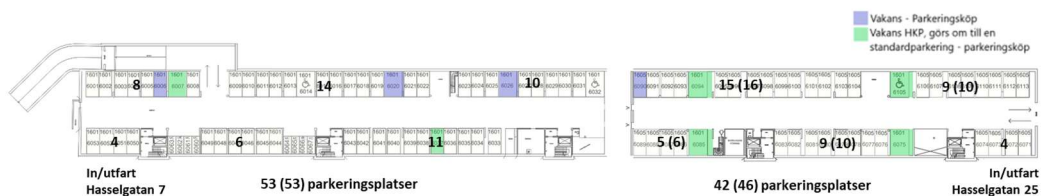


## Parkeringsköp för nya bostäder

För nya boende ska 20 bilparkeringsplatser anordnas i Hasselnöts- och Hasselbladsgaraget (se Figur 5-4). Tio av dessa parkeringsplatser anordnas i det befintliga Hasselbladsgaraget, där det finns cirka tio vakanta platser i dagsläget (se Figur 5-5) och tio platser i det nya Hasselnötsgaraget (se Figur 5-6). Hasselnötens garage förväntas vara färdigbyggt i mitten på 2026. Väsbyhem kommer att genomföra ett parkeringsköp för dessa platser för att långsiktigt kunna säkerställa att parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen är tillgodosedd.

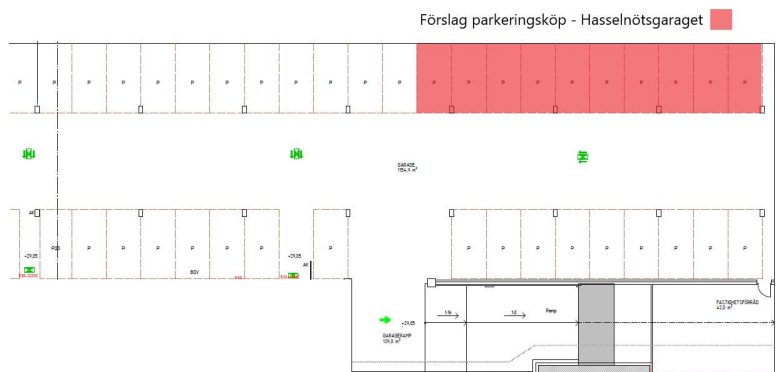


Figur 5-4 Läge av Hasselnötsgaraget (A) och Hasselbladsgaraget (B) i förhållande till aktuell DP.



Figur 5-5 Vakanta platser inom befintligt garage i Hasselbladet. Tio av dessa föreslås omfattas av parkeringsköpet.





Figur 5-6 markerade p-platser är p-platser som föreslås för p-köp i Hasselnöts garage.

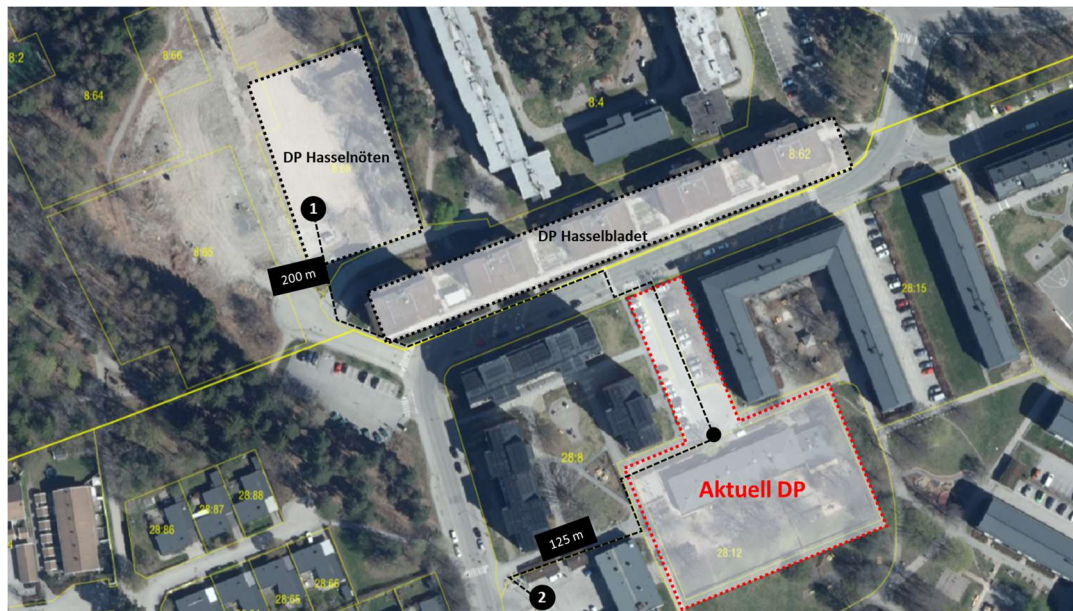
Gångvägar mellan bostäderna och föreslagna parkeringsytor sträcker sig genom ett befintligt bostadsområde och en befintlig innergård som är väl belyst och som har god sikt.

## 6. Mobilitetstjänster i området

Utöver områdets tidigare beskrivna goda förutsättningar för hållbar mobilitet planerar Väsbyhem att erbjuda mobilitetstjänster i området genom att till exempel omvandla ett fåtal bilparkeringsplatser som tillhör Väsbyhems parkeringsbestånd till bilpoolsplatser. Dessa poolbilar kommer att vara tillgänglig för allmänheten och kan minska efterfrågan på att äga egen bil och därmed efterfrågan på bilparkering i området. Genomförandet av mobilitetspaketet utförs i ett senare skede och med hänsyn till teknisk utveckling och erfarenhetsåterföring från Väsbyhems befintliga poolbilar.

För att uppnå god mobilitet för de boende kommer Väsbyhem implementera följande åtgärder i sigma-området:

- ▷ Det befintliga utbudet av två bilpoolsbilar i anslutning till Sigma centrum utökas till en extra bilpoolsplats i samband med utveckling av kvarter Hasselnöten (se Figur 6-1).
- ▷ Bilpoolsplatserna ska ha laddinfrastruktur och målsättningen är att fordonen ska vara 100 % eldrivna.
- ▷ Bokning av fordon sker via app som tillhandahålls av leverantör.
- ▷ Kommunikationsplan ska tas fram till de boende med information, råd och inspiration till hållbara resor samt resvanor.



Figur 6-1 Läge av (1) planerade bilpoolsplatser i samband med utveckling av DP Hasselnöten (200m) samt läge av (2) befintliga bilpoolsbilar i anslutning till Sigma centrum (125m).

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

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

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

## 7. Slutsatser

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

Den föreslagna lösningen för Vilunda 28:12 innebär att 21 boende kommer kunna ha kvar sina nuvarande parkeringsplatser på lokalgatan och att fyra boende omlokaliseras till en likvärdig parkeringsplats sydöst om kvarteret där det finns vakanta bilparkeringsplatser som tillhör Väsbyhems bestånd. Personalparkeringen till förskolan, som samnyttjas med besöksparkering, förläggs delvis på samma plats på lokalgatan samt delvis på en parkeringsyta längs Hasselgatan strax norr om Hammarbyvägen.

För att lösa parkeringsefterfrågan som genereras av planerade exploateringen har Väsbyhem möjlighet att genomföra parkeringsköp i Hasselbladsgaraget och i det nya garaget som ska byggas (år 2026) i Hasselnöten. Därmed uppfylls detaljplanens p-tal.

Trafiken på lokalgatan förväntas i realiteten inte öka, utan en del av trafikflödet kommer att hamna på Hasselgatan i stället. Den tillkommande trafiken bedöms inte leda till några kapacitetsproblem på någon del av vägnätet.

Lokalgatan föreslås byggas om för att bland annat skapa en mer lämplig vändyta för lastbilar. Rörelsehindradeparkering, boendeparkering för befintliga/nuvarande boende samt hämta-/lämnplatser prioriteras på lokalgatan. Efterfrågan på boendeparkering har antagits motsvara dagens bilinnehav i området. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,66 efter exploateringen. Detta bör följas upp under åren efter inflyttning så att parkeringslösningen kan anpassas efter de boendes behov och efterfrågan.