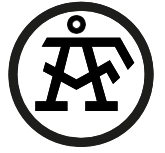




Parkeringsutredning för Bredden,
Upplands Väsby kommun





ÅF Infrastructure AB
Trafik- och samhällsplanering

Uppdragsledare: Martin Nilsson

Parkeringsutredning:
Emilie Lindberg Fagerlund

Beställare: Profi Fastigheter AB

Datum

2019-07-01

Projekt-ID

714372

martin.nilsson@afconsult.com



Sammanfattning

För Bredden har ett planarbete inletts som ska möjliggöra ny bebyggelse i form av bostäder, service och utökad handel. Målsättningen är att området ska bidra till en hållbar samhällsbyggnad där en stor del av boende, besökare och verksamma transporterar sig med kollektivtrafik, till fots och på cykel.

För att uppnå målet är det nödvändigt att flera olika typer av åtgärder genomförs. Dels åtgärder som förenklar ett liv utan att ha tillgång till privat bil, dels åtgärder som prioriterar andra trafikslag än bilen. I Bredden ska detta bland annat göras genom en tät och blandad stadsstruktur med väl utbyggda gång- och cykelstråk som kopplar ihop området med andra målpunkter och därmed uppmuntrar fler att gå och cykla. Profi Fastigheter AB har även startat en kompletterande busslinje som trafikerar mellan Bredden och Rotebro station, som även det ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Utöver detta finns det goda förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser i området mellan boende och verksamma, eftersom de har behov av parkering under olika tider på dygnet. Avgiften att parkera sin bil ska regleras med avgifter som speglar kostnaden. En hög parkeringsavgift bidrar till att färre skaffar en privatägd bil och väljer alternativa färdmedel istället. Parkeringsavgifterna ska därmed vara ett incitament till att inte skaffa en egen bil. De som väljer att flytta in i Bredden erbjuds medlemskap i bilpool under tre år, ett kostnadsfritt SL kort i ett år samt tillgång till cykelpool med lådcyklar och cykelkärror.

Befintliga väl tilltagna parkeringsytor innebär att dessa kan samordnas för de boendes besöksparkering. Detta innebär en reduktion av parkeringstalet på 8 procent. Parkering under de tillfällen det förekommer event i området hanteras genom differentierade avgifter samt eventuellt samarbete med andra närliggande aktörer för att hitta parkeringsytor. Det är vare sig yteffektivt eller ekonomiskt försvarbart att tillskapa dessa parkeringsplatser i området samtidigt som ett lågt bilinnehav ska uppnås.

Genom att ovanstående åtgärder 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 platser per 1 000 BTA. För handelsetableringen föreslås ett parkeringstal på 16,5 per 1 000 BTA och för kontorsverksamhet ett parkeringstal på 6,5 per 1 000 BTA. Det innebär att cirka 3 200 parkeringsplatser ska finnas i området.

För att ytterligare uppmuntra boende, besökare samt verksamma att välja alternativa transporter till den privata bilen föreslås mobilitetsåtgärder. Däribland ska nyinflyttade få information om hur enkelt det är att resa på andra sätt än med privat bil, bilpool ska etableras samt att omfattande cykelåtgärder ska genomföras.

Den här parkeringsutredning är en bilaga till *Trafikutredning och trafikanalys* som har tagits fram i samband med planarbetet för Bredden.



Innehåll

1	Bakgrund	1
1.1	Planförslaget.....	1
2	Parkering.....	3
2.1	Dagens parkeringsstruktur	3
2.2	Kommande parkeringsstruktur	3
2.3	Parkeringsbehov	5
2.4	Parkeringsbehov för bil i Bredden	5
2.5	Parkeringsbehov för cykel i Bredden	6
3	Mobilitetsåtgärder.....	7
3.1	Bilpool	7
3.2	Information- och påverkaninsatser	7
3.3	Parkeringsstal	8
3.4	Parkeringsstal för bil	8
3.5	Parkeringsstal för cykel	9
4	Parkeringslösningar	11
5	Slutsatser.....	15
6	Underlag	16



1 Bakgrund

Fastighetsägaren Profi Fastigheter AB planerar att utveckla Bredden i Upplands Väsby. Området består idag av handel, verksamheter, hotell och skola. Det är ett av Upplands Väsby's största verksamhetsområden med cirka 2500 personer som arbetar i området. Ett planarbete har inletts och målsättningen är att den nya stadsdelen ska vara utbyggd till år 2040.

Visionen är att skapa en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser där hållbara trafikslag ska prioriteras. Visionen går hand i hand med nationella, regionala och kommunala mål om att minska det privata bilresandet till förmån för kollektivtrafikresande och att gå och cykla.

För att uppnå visionen planeras en stor del av de nuvarande markparkeringsplatserna att bebyggas med en tät stadsstruktur med torg samt gång- och cykelstråk. Parkering ska till stor del flyttas in i parkeringshus. Dels i den tillkommande bebyggelsens bottenvåningar som kläs in av verksamheter samt i befintliga parkeringsanläggningar.

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 samt ekonomiska incitament skapar möjlighet för invånarna att resa mer hållbart.

1.1 Planförslaget

Planförslaget som har tagits fram för Bredden innebär en förändring av områdets karaktär med tillkommande bostäder, handel och service, såsom förskolor, utöver dagens verksamheter. Det omfattar även en ny gatustruktur för att skapa en mer stadsmässig karaktär och mer plats för gående och cyklister. I och med förslaget behöver området delvis förses med en ny parkeringsstruktur.



Figur 1 Illustrationsplan för Breddenområdet.



2 Parkering

I och med att området förtätas med bostäder, handel och service påverkas även parkeringsstrukturen.

2.1 Dagens parkeringsstruktur

I dagsläget har Bredden ett överskott av parkeringsplatser för anställda och besökare. Behovet av parkering varierar eftersom mässan ibland har event som lockar sällanbesökare som tar sig till området med bil. Vid eventtillfällen kan det uppstå en brist på parkeringsplatser. Detta bedöms kunna hanteras genom differentierad taxa och samarbeten med andra aktörer som har parkeringsplatser över i närområdet. I dag har området dimensionerats för detta, vilket bidrar till att stora parkeringsytor ofta står tomma. I och med överskottet blockuthyr Profi Fastigheter AB cirka 800 parkeringsplatser i området.

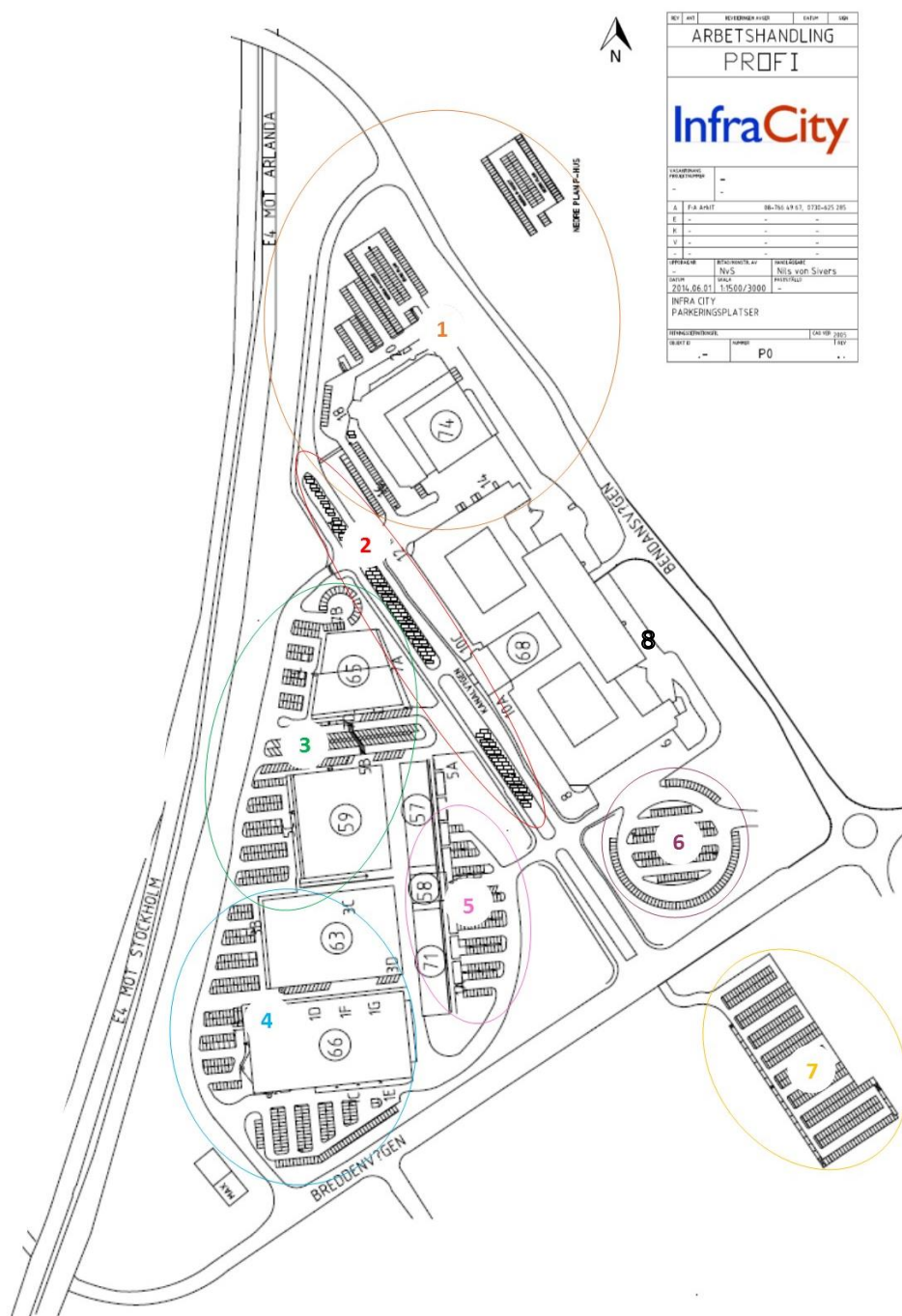
Totalt finns det 3 475 parkeringsplatser inom planområdet. 1 800 platser finns i parkeringshuset vid Scandic och resterande 1 675 platser utgörs av markparkering och mindre garage. Det finns totalt 20 parkeringsplatser för rörelsehindrade i området¹. Två taxiplatser finns i dagsläget utanför entrén vid Scandic.

2.2 Kommande parkeringsstruktur

År 2030 förväntas Profis del av planområdet att vara bebyggt med totalt cirka 377 127 kvm BTA. Förtätningen kommer till stor del att ske genom att nuvarande markparkeringsytor tas i anspråk. Den primära handelsparkeringen mot E4 kommer dock att finnas kvar. Utöver dessa finns det två parkeringshus i området, ett vid Scandic som ska behållas och ett i norr intill Bendanbron. Parkeringshuset i norr planeras byggas om till lokaler och parkering. Hus 65 byggs ut med handel samt en större parkeringsanläggning mot E4an.

Utöver befintliga anläggning tillkommer parkeringsplatser i delar av bostadskvarterens bottenvåningar, under upphöjda innergårdar. Garage under mark har avfärdats på grund av grundläggningsförhållanden.

¹ Upplands Väsby kommun. Detaljplan för InfraCity Öst, Upplands Väsby kommun och Radion 1 m.m., Rotsunda, Sollentuna kommun, 2010.



Figur 2 Befintliga parkeringsytor i Bredden och planerade förändringar.

1. Parkeringsplatsen exploateras med parkeringshus och handel.
2. Parkering ersätts med gata och kantstensparkerings samt med shared spacelösningar och park.
3. Parkeringsplatsen tas delvis bort och ersätts med ny tillbyggnad (hus 65) samt med gata mellan hus 65 och 59. Parkeringsplatsen väster om hus 59 blir kvar.
4. Befintlig parkeringsplats bibehålls.
5. Parkeringsplatsen kommer att exploateras med bostadskvarter med garage i bottenvåningen.
6. Parkeringsplatsen kommer att exploateras med bostadskvarter med garage i bottenvåningen.
7. Parkeringsplatsen kommer att exploateras med förskola och vårdboende samt tillhörande parkeringsplatser.
8. Scandigaraget. Bibehålls.



2.3 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet skiljer sig mellan olika områden och ändamål. Faktorer som påverkar behovet är bland annat tillgänglighet till kollektivtrafik, handel, service samt avgiftsbelagda parkeringsplatser. Även 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.

För att ytterligare öka attraktiviteten för kollektivtrafik gång- och cykel är det en fördel att anlägga parkeringsplatserna på 300-400 meter från bostad eller arbetsplats så att det är lika långt att gå till bilen som till bussen. Detta avstånd anges även vara acceptabelt i Upplands Väsby Trafikplan².

Samnyttjande av parkeringsplatser innebär att parkering nyttjas av flera olika användare vid olika tidpunkter. På så vis kan flera använda samma parkeringsplats, under olika tider på dygnet. Detta förutsätter dock att parkeringsplatserna inte är reserverade och att man kan acceptera ett avstånd på 300-400 meter mellan bostäder/verksamheter och parkeringsplatser.

Genom att en och samma parkeringsplats utnyttjas av flera fordon kan användningen bli mer effektiv och skapa förutsättningar för ett lägre parkeringstal. Enligt Upplands Väsby trafikplan kan ett optimalt samnyttjande leda till ett minska parkeringsbehov på upp till 70-80 % av det teoretiska totala behovet³.

Parkeringsbehovet kan regleras med parkeringsavgifter. Behovet av parkering bör i möjligaste mån regleras med avgifter som avspeglar kostanden för parkeringen. Högre parkeringsavgifter bidrar till att färre skaffar en privatägd bil och väljer alternativa färdmedel till istället. Höga parkeringsavgifter kan därmed styra bort det privata bilägandet.

2.4 Parkeringsbehov för bil i Bredden

Förändringen av Breddens karaktär påverkar parkeringsbehovet i området. Genom en blandad stadsstruktur med bostäder, handel och service ökar möjligheten till att dagligvaruhandla, uträtta ärenden och hämta och lämna på förskolan på gångavstånd hemifrån. Området erbjuder i dagsläget kollektivtrafik med buss som avgår med kvartstrafik till Upplands Väsby station och till Upplands Väsby centrum. Utöver SL-trafiken har Profi Fastigheter AB startat en kompletterande busslinje som trafikeras mellan Bredden och Rotebro station. Bussen trafikeras under rusningstrafik och avgångarna är anpassade efter pendeltågets tidtabell. Profi Fastigheter AB avser att trafikera området med buss tills trafikförvaltningen har utökat kollektivtrafiken i området. I enlighet med trafikutredning och trafikanalys⁴ planeras gena gång- och cykelstråk. Utifrån detta finns det goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande, vilket i sin tur innebär ett minskat parkeringsbehov.

Ett minskat parkeringsbehov i form av lägre efterfrågan i Bredden kommer även att skapas i samband med att parkeringsstrukturen förändras. Detta kommer att ske när stora delar av markparkeringen försvinner och parkering ska ske i större p-hus, vilket kan leda till längre avstånd till den parkerade bilen. Planområdet har även en stor potential till samnyttjande av parkeringsplatser. Därbland i Scandics garage som har 1800 parkeringsplatser. Parkeringsanläggningen är stor vilket bidrar till en stor omsättning av platser. En hög omsättning bidrar till bättre samnyttjande. I detta

² Upplands Väsby kommun. *Trafikplan*, 2013.

³ Upplands Väsby kommun. *Trafikplan*, 2013.

⁴ ÅF, *Trafikutredning och trafikanalys*, Bredden, Upplands Väsby kommun, 20180320



område finns det möjlighet att skapa ett optimalt samnyttjande. Parkeringsanläggningen kan nyttjas av boende, anställda i området samt för besökare som har olika parkeringsbehov under olika tider på dygnet.

För att samnyttjandet ska fungera väl ska följande ske:

- Avtal ska upprättas mellan parterna som ska använda anläggningarna så att parkeringshusen som ska samnyttjas är öppna alla tider på dygnet och tillgängligt för alla.
- Månadsavgiften för en boendeparkering ska vara högre än ett SL-kort,
- I och med att behovet av parkeringsplatser kan variera beroende på tid på dygnet och vid evenemang ska varierande parkeringsavgift tillämpas

Genom ekonomiska incitament ökar attraktiviteten för andra trafikslag än bil. Därmed minskar även efterfrågan på parkeringsplatser.

2.5 Parkeringsbehov för cykel i Bredden

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 utträta ärenden samt att exempelvis 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. Exempelvis vid kontorslokalerna, hotell, butiksentréer, förskolor och vid entréerna till bostäderna och dess gårdar. Cykelparkering avsedda för bostäder ska placeras på kvartersmark, antingen i husen eller på gårdarna. De cykelparkeringar som anordnas på allmän platsmark ska inte räknas in i bostädernas parkeringsbehov utan ordnas på platser där de inte konkurrerar med andra funktioner.

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

- Lättillgängliga cykelrum ska finnas i bostadshusens bottenvåningar.
- I cykelrummen ska det finnas plats för olika typer av cyklar såsom lådcyklar, och cykelkärror.
- Cykelrummen ska vara försedda med laddplats för elcykel.
- Reparation och tvättmöjlighet ska finnas i anslutning till bostadshuset.
- Cykelparkering med väderskydd ska erbjudas.
- 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.
- En andel av cykelparkeringsplatserna ska vara snabbparkering och 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.

3 Mobilitetsåtgärder

De fysiska åtgärderna för att minska behovet av egen bil och därmed parkeringsbehovet är viktiga. Genom beteendepåverkande åtgärder som stärker de fysiska åtgärderna kan dock parkeringsbehovet minska ytterligare. Ett sådant 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 ska införas för att ändra beteendet. I Bredden är nedanstående mobilitetsåtgärder viktiga för att minska behovet av egen bil.

3.1 Bilpool

Genom att etablera bilpool kan bil erbjudas vid de tillfällen som det, trots de fysiska förbättringarna är svårt att resa med kollektivtrafik, gå eller cykla. Om exploatören kan visa att bilpoolsbilar är tillgängliga inom ett acceptabelt gångavstånd från bostaden eller verksamheten, behöver inte en separat bilpool etableras i varje hus.

I samband med stadsutvecklingen i Bredden ska bilpool etableras och för nyinflyttade ingår medlemskap i bilpoolen. Bilpoolen ska vara tillräckligt stor för att täcka den efterfråga som finns från de boende. I första hand lokaliseras en bilpool i Scandics parkeringsgarage. Där ska de mest attraktiva parkeringsplatserna vara reserverade för bilpoolsbilar. För att ge bilpoolen möjlighet att ha elbilar förses vissa platser med laddstolar.

Informationsmaterial om bilpoolen som skickas ut till nyinflyttade ska tydliga hänvisningsskyltar till bilpoolen sättas upp. Verksamheter i området ska även informeras om bilpooler och dess fördelar. Detta är särskilt viktigt i samband med försäljning eller uthyrning av lokaler.

3.2 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. Därför är informationskampanjerna som viktigast vid inflyttning i området.

I samband med att Breddens bostadsområde byggs ut och de första flyttar in ska varje hushåll få:

- Medlemskap i bilpool i 3 år
- Ett kostnadsfritt "prova på SL-kort" i 1 år
- Tillgång till cykelpool med lådcyklar och cykelkärror
- Tillgång till buss som Profi har etablerat i Breddenområdet
- 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.



3.3 Parkeringstal

Upplands Väsby kommun har i sin Trafikplan tagit fram ett generellt parkeringstal som ska fungera som ett riktvärde för parkering.

3.4 Parkeringstal för bil

Parkeringstalet är utformat utifrån god, medelgod eller låg tillgänglighet till kollektivtrafik. Med den utgångspunkten har Bredden haft en medelgod tillgänglighet till kollektivtrafik i och med att SL-bussar har trafikerat området med kvartstrafik. I området handlar det också om vilken framkomlighet kollektivtrafiken i området har. Parkeringstalet är en utgångspunkt som, i detaljplaneskedet, kan omarbetas utifrån områdets specifika förutsättningar.⁵

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 3 Parkeringstal från Upplands Väsby's Trafikplan

Utifrån föreslagen stadsutveckling i Bredden, med en tät och blandad stad, välplanerade gång- och cykelstråk samt förbättrad kollektivtrafikförbindelse med Rotebro station genom Profis buss, minskar behovet av att ha egen bil. Även samnyttjande av parkeringsplatser och riktade mobilitetsåtgärder leder till ett minskat behov av en stor mängd parkeringsplatser. Dessutom finns en kompletterande buss i dagsläget som Profi Fastigheter AB infört (gratis för boende och verksamma inom området) som avgår mot Rotebro station i rusningstrafik, vilket gör det enkelt för boende och arbetande att åka kollektivt. Därmed är det möjligt att skapa ett lägre bilinnehav bland boende i Bredden än vad motsvarande områden har och motivera ett parkeringstal för boende på 8 parkeringsplatser per 1000 kvm inklusive besöksparkering. Genom ett effektivt utnyttjande av markparkeringar i området kan besöksparkeringen kan parkeringsnormen reduceras med 8 procent.

Parkeringstal för handel föreslås vara 16,5 parkeringsplatser per 1000 BTA samt 6,5 parkeringsplatser per 1000 BTA för kontor och arbetsplatser. Parkeringstalet för kontor

⁵ Upplands Väsby kommun. *Trafikplan*, 2013.



gäller även för hotellet. Parkeringstalet är lägre än vad som rekommenderas i Upplands Väsby Trafikplan. Det finns dessutom goda förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser, utökad kollektivtrafik och föreslagna mobilitetsåtgärder som leder till minskat parkeringsbehov.

Tabell 1 Föreslaget parkeringstal

Antal parkeringstal per 1 000 kvm BTA		
Bostäder	Handel	Kontor/arbetsplatser
8	16,5	6,5

Parkering för bostäder, handel och kontor/arbetsplatser ska anordnas inom kvartersmark. Gatans kantstensparkeringsplatser som ligger på allmän plats ska användas som besöksparkering tillsammans med parkeringsgaragen. Behovet av besöksparkering till bostäder uppskattas till 0,1 av parkeringstalet. Idag är parkering på allmän plats inte avgiftsbelagd i området. Detta riskerar att boende använder kantstensparkeringsplatserna istället för parkeringsplatserna i garageanläggningarna som är avgiftsbelagda. Genom att avgiftsbelägga och tidsreglera de allmänna parkeringsplatserna minskar risken för att de används i fel syfte och andra målgrupper än de är avsedda för. Tillgänglig angöring ska ordnas inom 25 meter från tillgänglig entré. Sådan angöring kan ske utmed närliggande gator. Parkering för rörelsehindrade måste anordnas på kvartersmark inom 25 meter från tillgänglig entré.

Angöringsplatser för funktionshindrade besökare anordnas max 25 meter från entré längs med gatans kantstensparkeringsplatser.

3.5 Parkeringstal för cykel

I Upplands Väsby kommuns Trafikplan finns riktlinjer framtagna för cykelparkering. För cykelparkering till bostäder förordas ett parkeringstal mellan 1,3-3,9 för lägenheter med 1-5 rum och kök. Parkeringsplatser ska både finnas nära entréerna och i förråd.⁶

Tabell: Parkeringstal för cyklar vid bostäder i flerfamiljshus förslag 2012

Cykelplatser per lägenhet	Vid entré	I cykelgarage
1 rok	0,5	0,8
2 rok	0,8	1,5
3 rok	0,9	2,0
4 rok	1,1	2,4
5 rok	1,2	2,7

Figur 4 Cykelparkeringstal från Upplands Väsby Trafikplan

Utifrån Trafikplanen har behovet av cykelparkeringsplatser uppskattats till 30 parkeringsplatser/1000 BTA. Uppskattningsvis förläggs 80 % av cykelparkeringsbehovet för bostäderna i cykelrum och ca 20 % av cykelparkeringsplatserna ska anläggas lättillgängligt på kvartersmark. Cykelparkeringar ska i första hand anläggas nära entréer. I gaturum med möjlighet till möblering kan cykelställ planeras in på ytor där de inte konkurrerar med

⁶ Upplands Väsby kommun. Trafikplan, 2013.



kantstensparkeringar eller där det finns planerade möbleringszoner. Dessa ska då inte tillgodoräknas bostädernas parkeringsbehov.

För verksamheter anger kommunens trafikplan följande parkeringstal för cyklar:

Tabell 2 Parkeringstal för cykel vid verksamheter,

Cykelplatser per 1 000 kvm BTA		
	Parkeringstal för cykel vid handel	Parkeringstal för cykel vid kontor och industri
Detaljhandel och service	10	5
Dagligvaror	10	4
Volymhandel	2	2

Tabell 3 Cykelparkeringstal utifrån Bredden exploatering.

Bostadskvarter	BTA Bostad (kvm)	20%	80%
KV A	15 340	102	409
KV B	15 010	100	400
KV C	16 420	109	438
KV D	24 380	163	650
KV E	11 050	74	295
KV F	12 460	83	332
Totalt:	94 660	631	2 524

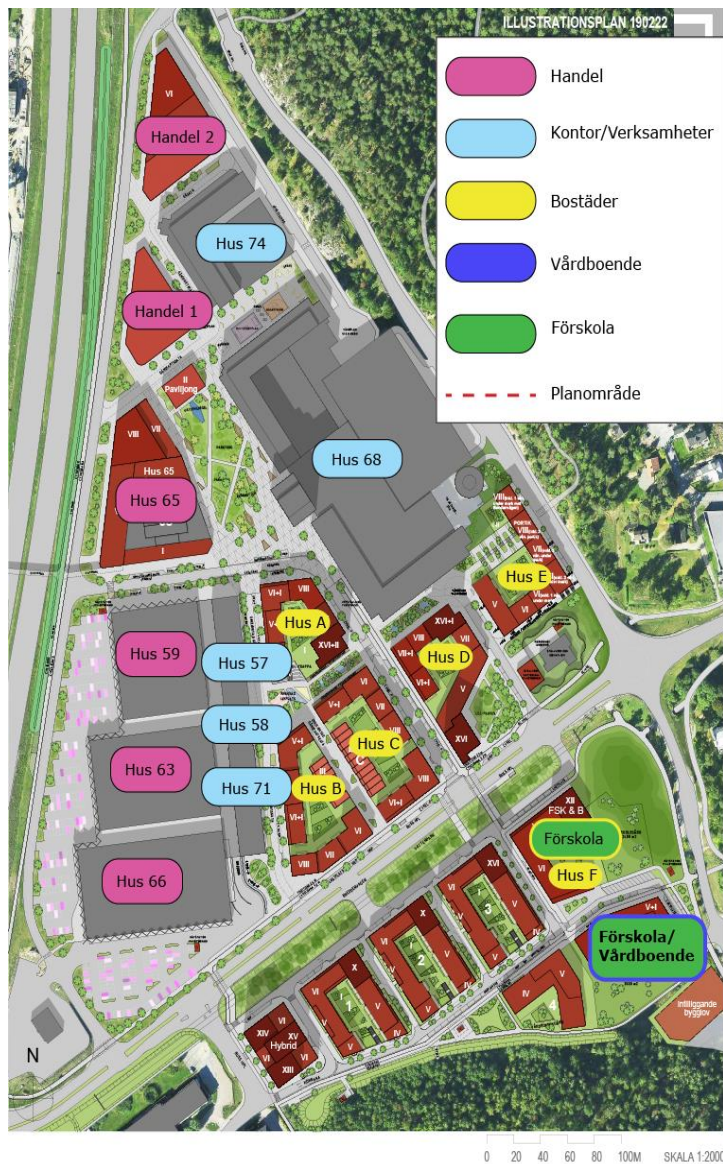
Tabell 4 Cykelparkeringstal för handel och kontor

Handel	Cykel-p (st)	Ytbehov (m)	m ² behov
Handel 1	45	31	49
Handel 2	45	31	49
Hus 59	107	75	118
Hus 63	133	93	146
Hus 65	99	70	109
Hus 66	153	107	168
Kvarter A	31	22	34
Kontor			
Hus 57	44	31	48
Hus 58	23	16	26
Hus 71	45	31	49
Hus 74	145	101	159
Scandic			
Hus 68	1 601	1 121	1761
Förskola			
KV F	10	7	11
KV G	13	9	15



4 Parkeringslösningar

I tabell 5 nedan beskrivs parkeringsbehovet för motorfordon. Profis exploatering har delats in i olika hus och verksamheter vilket illustreras i figur 5 nedan.



Figur 5 Avgränsningsområde samt kvarters-/husnumrering.

- Kvarter A-H planeras för bostäder samt för förskola och vårdboende i kvarter F och G.
- Kvarteret handel 1 och 2, hus 59, 63, 65, 66 och kvarter A planeras för handel.
- I hus 57, 58, 71, 74 samt i Scandic (hus 68) planeras för kontorsverksamhet.



Tabell 5 Parkeringsbehov för Profis planerade exploatering.

Kvarter	BTA BOSTAD (190318)	Behov p- platser	Skisserat antal p-platser	Bevarade antal p-platser*	Balans
Bostäder	P-tal: 8				
A	15 340	123	5	0	-118
B	15 010	120	82	0	-38
C	16 420	131	100	0	-31
D	24 380	195	67	0	-128
E	11 050	88	145	0	57
F	12 460	100	0	0	-100
Handel	P-tal: 16,5				
Handel 1	4 493	72	0	0	-72
Handel 2	4 450	71	489	0	418
Hus 59	10 745	172	0	97	-75
Hus 63	13 260	212	0	73	-139
Hus 65	9 940	159	450	0	291
Hus 66	15 260	244	0	184	-60
Kvarter A	3 099	50	0	0	-50
Kontor	P-tal: 6,5				
Hus 57	8 723	57	0	0	-57
Hus 58	4 663	30	0	0	-30
Hus 71	8 905	58	0	0	-58
Hus 74	28 933	188	0	0	-188
Scandic**	P-tal: 6,5				
Hus 68	160 086	1 040	0	1 800	760
Förskola	P-tal: 0,15/barn, 0,2/anställd				
Kvarter F	990	17	0	0	-17
Kvarter G	1 320	17	0	0	-17
Vårdboende	P-tal: -***				
Kvarter G	7 600	8	8	0	0
BALANS		3 152	1 380	2 154	365

*Avser markparkeringarna väster om hus 59, 53 och 66

** Aktuellt överskott av parkeringsplatser uthyrs idag som långtidsparkering till bl a bilhandlare. Dessa frigörs och omvandlas till boende- och kontorsparkering

*** Behov av antalet parkeringsplatser för vårdboendet i kv G är uppskattat av vårdoperatör. Vårdboendet och förskolan planeras samutnyttja planerade platser.

Den kvartersvisa genomgången ovan kan ses som en ansats till hur parkeringsfrågan kan hanteras i ett fortsatt planarbete. Utifrån det föreslagna parkeringstalet finns det totalt överskott på 382 platser. Överskottet kan dels användas till besöksparkering, dels en omdisponering av de större parkeringsytorna till förmån för exempelvis cykelparkering. En stor del av överskottet kan användas till bilpoolsparkeeringsplatser samt till besöksparkeeringsplatser. En reduktion på 8 procent för besöksparkeringen kan uppnås genom samutnyttjande av befintliga markparkeringar. Behov av antal platser avgörs i samarbete med upphandlad bilpoolsföretag. Tabellen visar att bostadskvarteren har ett underskott av parkeringsplatser medan handelskvarteren och kontorskvarteren har ett överskott av parkeringsplatser.

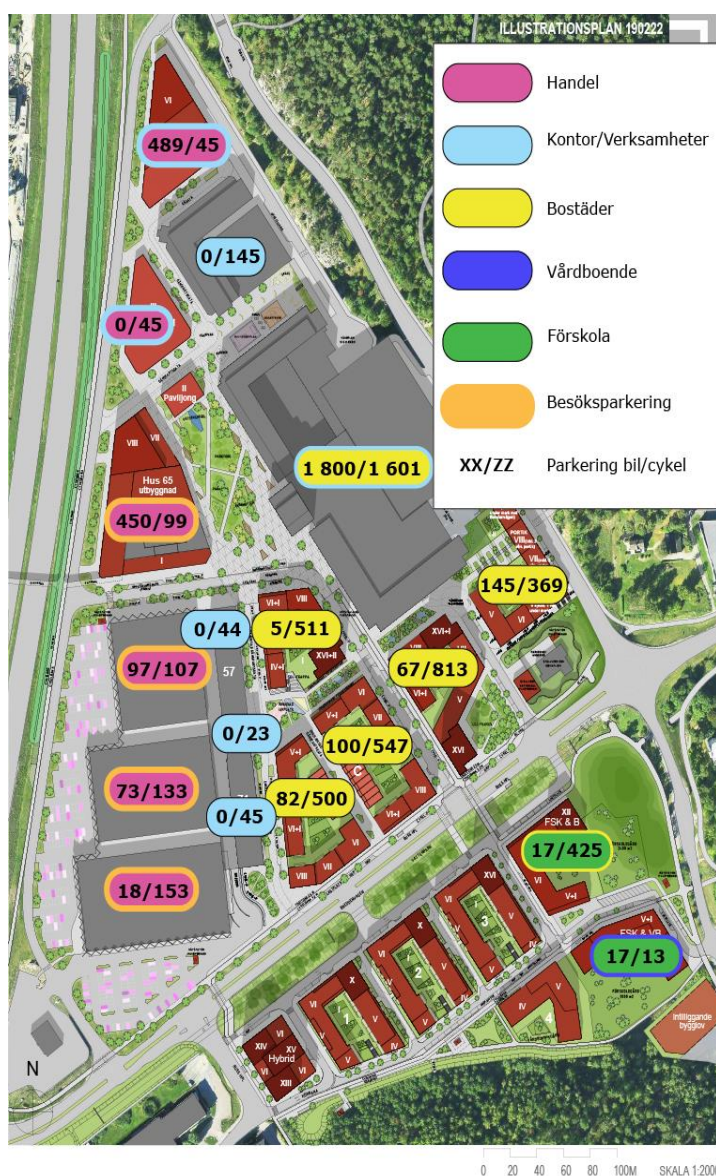


Överskottet på parkeringsplatser för kontor är i främst i Scandics parkeringsanläggning som har 1 800 parkeringsplatser. I och med parkeringsanläggningens läge, inom 300-400 meter från bostäderna ges goda förutsättningar för samnyttjande mellan framförallt boende, dess besökare och anställda i områdets kontorskvarter. Ett samnyttjande som är optimalt i och med att de till stor del efterfrågar parkeringsplatser under olika tider på dygnet. Kontorsarbetande har i första hand behov av parkeringsplatser på vardagar under arbetstid, medan boende och dess besökare efterfrågar parkering på vardagskvällar, nätter och helger i större utsträckning.

I nedanstående figur illustreras antalet parkeringsplatser per kvarter. Illustrationen visar att samnyttjande av parkeringsplatser även kommer att ske i kvarteret *handel 2* och i hus 65. Både kvarter *handel 1* och hus 74 som saknar parkeringsplatser ligger i nära anslutning till kvarteret *handel 2*. I dessa parkeringsanläggningar ska samnyttjandet ske mellan handel och kontor. Samnyttjandet mellan handel och kontor fungerar också väl eftersom handel har som störst behov av besöksparkeringsplatser under eftermiddagar och framför allt under helger.

I samband med evenemang och mässor kan parkeringsbehovet tillfälligt öka. För att kunna tillgodose parkeringsbehovet under dessa perioder ska parkeringsavgifterna regleras och öka i samband med hård belastning. Parkeringsplatserna i *Handel 2* och i *Hus 65* kan även nyttjas i större utsträckning när evenemang och mässor sker under helger.

För förskolorna i kvarter F och G kan plats tillskapas i Scandics garage avsedda för förskolan.



Figur 6 Placering av parkeringsanläggningar, antal p-platser samt användning.

Tillgänglig angöring för besökande med rörelsehinder kommer att ske inom 25 meter från entré. Kvarter B-E har tillgänglig angöring i garage och i kvarter A, F, G och H som saknar garage skapas tillgänglig angöring på kvartersmark. Utöver dessa skisserade parkeringar tillkommer kantstensparkering på gatorna. Dessa är avsedda att användas av besökare i området.

För cykelparkering till handelsetableringarna längs med Kanalvägen bedöms det som mest attraktivt att sprida ut cykelparkeringarna i anslutning till entréerna. Besökare med cykel vill gärna kunna lämna sin cykel när en entré. Till de övriga verksamheterna bedöms det som möjligt att tillskapa cykelparkering för verksamheterna på kvartersmark.



5 Slutsatser

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 dels informationsåtgärder till de som bor och verkar i området.

Stadsutvecklingen med föreslagna gång- och cykelåtgärder i trafikplanen och trafikanalysen för Bredden 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 vardagens ska bli enkel då service och handel finns i nära anslutning till hemmet. Att stadsdelen blir tätare och med den nya busslinjen till Rotebro station, som Profi Fastigheter AB har startat, och planerar att ha kvar till utökad kollektivtrafik i området, ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Med en utökad exploatering i Bredden finns det underlag för mer frekvent kollektivtrafik. Detta förstärks även med gena busstråk längs Breddenvägen och Bendanvägen.

Den nya strukturen medför närhet till ett flertal parkeringsanläggningar och på så vis kan parkeringsgaragen samnyttjas. Goda förutsättningar för samnyttjande finns mellan boende och kontorsanställda i området då dessa generellt efterfrågar en parkeringsplats under olika tider. Samnyttjandevinster syns även mellan handel och kontorsarbetande. Tillsammans med flexibla parkeringsavgifter som ändras utifrån efterfråga samt boendeparkeringsavgifter som är högre än ett SL-kort kan efterfrågan på parkeringsplatser minska. Ett lägre parkeringstal kan därmed motiveras och stärks av färdigpaketerade mobilitetsåtgärder.

Tillsammans med de paketerade mobilitetsåtgärderna med framför allt medlemskap i bilpool och föreslagna cykelåtgärder kan efterfrågan av egen bil minska ytterligare för boende och verksamma i området och därmed parkeringsplatsbehovet, vilket motiverar det föreslagna parkeringstalet för Bredden.



6 Underlag

Dokument/Rapporter

Upplands Väsby kommun. *Detaljplan för InfraCity Öst, Upplands Väsby kommun och Radion 1 m.m., Rotsunda, Sollentuna kommun, 2010.*

Upplands Väsby kommun. *Trafikplan, 2013.*

ÅF, *Trafikutredning och trafikanalys, Bredden, Upplands Väsby kommun, 20190320*

Övrigt

Kartillustrationer är framtagna av Strategisk Arkitektur

Information från Profi