



UPPLANDS VÄSBY TRAFIKSTRATEGI



Samrådsversion augusti 2017

upplandsvasby.se
08-590 970 00



Upplands Väsby
kommun

SAMMANFATTNING

Upplands Väsby kommun arbetar efter Vision Väsby stad 2040. Visionen syftar till att skapa fokus och samla gemensam kraft för att göra Väsby till en bättre plats att leva och bo på. Trafikstrategin är en tolkning och vidareutveckling av kommunens vision och vad den innebär för transportsystemet, men tar även hänsyn till andra styrdokument och övergripande mål. Trafikstrategin ska ligga till grund för all trafikplanering i kommunen och ge underlag i den långsiktiga planeringen för en hållbar utveckling.

Utsläpp från transporter står för ca 80 % av de totala koldioxidutsläppen i Upplands Väsby. För att minska miljöpåverkan och förbättra livskvaliteten i kommunen krävs omprioritering av trafikslag för att få större andelar att nyttja hållbara färdmedel. Att planera staden för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer blir allt viktigare i takt med den förtätning Upplands Väsby står inför, där befolkningen förväntas växa till 63 000 invånare år 2040.

Innehållet i trafikstrategin har delats upp i två huvuddelar, en som berör stadsbyggnadskvaliteter och en som behandlar respektive trafikslag. Varje kapitel beskriver motiv för planeringsinriktningar och en nulägesbeskrivning. För att nå visionen om hur Väsby ska utvecklas till år 2040 har övergripande mål och inriktningar formulerats för respektive stadsbyggnadskvalitet och trafikslag. Trafikstrategin ska i första hand ge en övergripande och långsiktig inriktning för planeringen. Avslutningsvis redovisas för varje kapitel strategier för hur hur dessa ska uppnås.

Att mål är mätbara och tidsatta är viktigt för att kunna följa upp om strategierna som används för att nå målen är tillräckliga. Mätbara och tidsatta målsättningar anges i trafikplanen tillsammans med konkreta åtgärdsförslag. Trafikstrategin är vägledande för hur trafiksystemet och gaturummet i Upplands Väsby ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför.

ARBETSGRUPP:

Harry Bertilsson, Trafikplanerare, Kontoret för samhällsbyggnad
Ann Storkitt, Trafikplanerare, Kontoret för samhällsbyggnad
Anders Ström, Trafikplanerare, Kontoret för samhällsbyggnad

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Vision Väsby stad 2040	5
BAKGRUND	6
Trafikstrategins roll i planeringen	6
Övergripande mål	7
Styrande och vägledande kommunala dokument	8
Utvecklingstrender	9
Utmaningar	10
Nationella och regionala transportsystem i kommunen	11
STADSBYGGNADSKVALITETER	
Stadens karaktär	12
Resbehov och färdmedelsfördelning	13
Miljöpåverkan	15
Tillgänglighet	16
Trafiksäkerhet	17
Trygghet	18
TRAFIKSLAG	
Gångtrafik	19
Cykeltrafik	20
Kollektivtrafik	21
Biltrafik	22
Nyttotrafik	24
ORDLISTA	25

VISION VÄSBY STAD 2040

Under 2013 fastställdes en vision för framtida Väsby kallad Vision Väsby stad 2040. Visionen innehåller fem punkter:

- 63000 Väsbybor har rätt – *Väsby är attraktivt och växer*
- Ett lärande Väsby – *med goda skolor och många studenter*
- Väsby ligger rätt – *goda kommunikationer*
- Väsby vågar och gör – *otraditionella idéer och samarbeten*
- Väsby tänker längre – *och är tillåtande, tryggt och långsiktigt hållbart*

Under arbetet med den kommande översiktsplanen och med ledning av arbetet inför kommande regional utvecklingsplan, RUF 2050, har sex utmaningar formulerats för kommunens planeringsuppgifter:

- Det kreativa Väsby
- Mötesplatsen Väsby
- Naturen i Väsby
- Näringslivets Väsby
- Väsby i storstadsregionen
- Ett robust Väsby (avseende risk, klimat och hälsa)

Visionen för Väsby stad har nedan vidareutvecklats till en vision för Väsby trafik- och transportsystem.

DET KREATIVA VÄSBY

Kommunen har placerat sig i framkant vad gäller innovation och nya beteenden. Närheten till olika målpunkter har minskat behovet av egen bil och de flesta invånarna åker kollektivt eller nyttjar bilpooler. Dock har bilen fortfarande för ärenden, reserelationer och tidpunkter där den är överlägsen andra transportslag.

LEVANDE GATURUM

Befintliga gator har byggts om med generösa ytor för gående, cyklisterna och vistelse. Gatorna har utvecklats från vägar till urbana stadsrum. Mötesplatser har utgörmats med varierande karaktär och har blivit välkomnande och tillgängliga. God gestaltning och konst har vävts in i den offentliga miljön. Gatornas utformning och karaktär påverkar samspelet mellan trafikanten så att trafikmiljön numera är säker och trygg.

Cykelvägen har gjorts finmaskigt och sammanhängande med bland annat flera nya länkar över barriärerna Ostkustbanan och E4.

Fler stadsmässiga miljöer har skapats, vilka bidrar till att tätorten knutits samman. Detta gynnar gång-, cykel-, och kollektivtrafiken. Trots den ökande befolkningen har biltrafikflöden i kommunen inte ökat.

HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Centrala Väsby har blivit en tät stadskärna. Det finns ett sammanbindande tätt bebyggelsestråk mellan centrala Väsby, Infra City och Älvsundadalens utbyggnad mot Rotebro. Stråket innehåller också goda förbindelser för gående och cyklisterna samt effektiv kollektivtrafik. Ny bebyggelse, service och verksamheter har lokaliserats i befintliga och nya långsiktigt hållbara kollektivtrafikknutpunkter och kollektivtrafikstråk.

I planeringen balanseras behoven av resor mot resornas konsekvenser för staden. I det lokala gatunätet har hastigheterna sänkts och maxgränser för buller och luftföroreningar riskerar inte att överskridas.

Genom prioritering av gående och cyklisterna före motorfordons- trafik har trafiksäkerheten förbättrats.

Trafiksystemet har blivit jämnt och alla kan nyttja och delta i staden på sina egna villkor.

VÄSBY I STORSTADSREGIONEN

De lokala trafiknäten för cykel- och kollektivtrafik har anslutits till de regionala näten. Ostkustbanan har rustats upp, vilket bidrar till regelbundna tåg och kortare restider till Stockholm och Uppsala. Regionala stombusslinjer går till Järfälla, Täby och Vallentuna.

Väsby station har utvecklats till ett levande resecentrum med ny bussterminal och väntsal, som bidrar till bekväma byten mellan pendeltåg och buss. Infartsparkeringar för cyklar finns vid både resecentrumet och större busshållplatser.

Biltrafiknätet har stärkts med en ny trafikplats på E4 norr om Trafikplats Glädjen.

ROBUST STADSVÄV

Väsby har 2040 utvecklats till en modern grön, blandad småstad med ett rikligt utbud av bostäder, verksamheter, service, mötesplatser och grönska. En tät sammanhållen bebyggelsestruktur inom tätorten har möjliggjort för 63 000 Väsbybor till 2040 samtidigt som stora naturområden bevaras.

Bostäder finns på båda sidor av E4 med välbelägna förbindelser över motorvägen. Tätortens tre delar har blivit en enhet med hjälp av barriärbrytande länkar över järnvägen och E4.

BAKGRUND

TRAFIKSTRATEGINS ROLL I PLANERINGEN

VAD ÄR EN TRAFIKSTRATEGI?

Trafikstrategin är en långsiktiga plan för hur trafiksystemet i Upplands Väsby bör förändras.

Trafikstrategin ger ledning i avvägningen mellan transportbehov och stadens övriga behov. Strategin anger också prioritering och balans mellan de olika trafikslagen utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

I tidigare trafikstrategi behandlades även bilparkering i ett eget avsnitt. Då ett kommunalt parkeringsbolag planeras kommer parkering att behandlas i ett eget styrdokument.

PLANER OCH PROGRAM

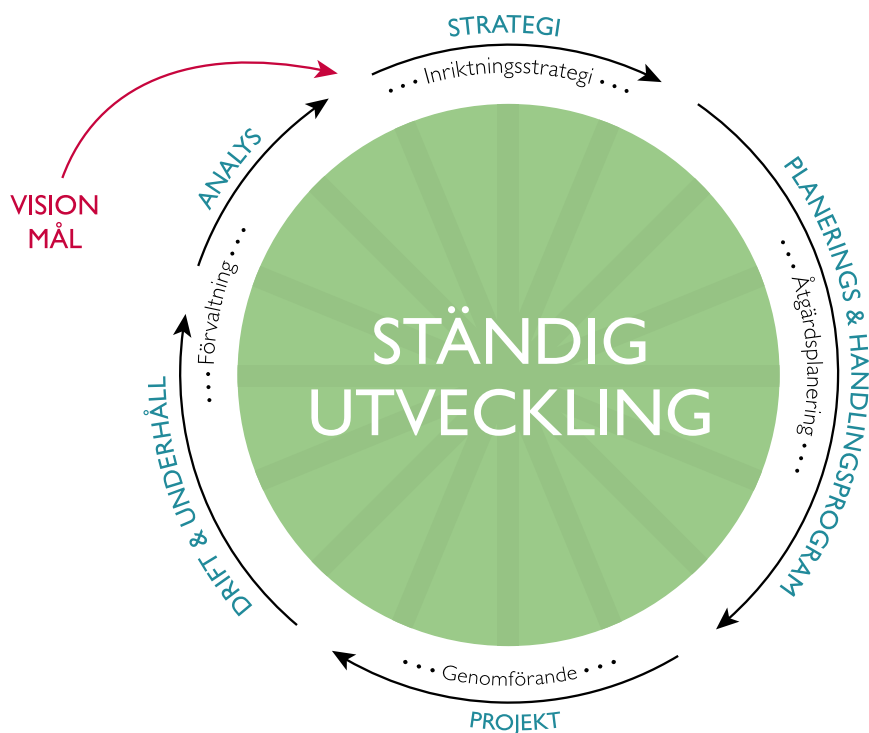
Mål och begränsningar för transporter anges i flera kommunala planeringsinstrument, t.ex. översiktsplaner, detaljplaner, trafiknätsanalyser, kollektivtrafikplaner, trafiksäkerhetsprogram, tillgänglighetsprogram, parkeringsprogram, miljöprogram och bulleråtgärdsprogram.

Dessutom finns nationella och regionala mål för transportpolitik, fysisk planering, folkhälsa och miljö. Dokumenten kan också ange mål med olika inriktningar eller till och med stå i konflikt med varandra.

Syftet med trafikstrategin är att lyfta ut målsättning för transportslagen, strukturera och förtydliga målen, identifiera eventuella målkonflikter och ange prioriteringar.

FÖRANKRING

Trafikstrategin samspelar med översiktsplanen och kommunens övriga strategiska dokument och har tagits fram i samarbete med berörda tjänstemän.



Figur: Process för trafikfrågornas kontinuerliga utveckling.

ÖVERGRIPANDE MÅL

NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* och antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål och två delmål. Det övergripande målet är att säkerställa en ”samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Delmålen handlar om Tillgänglighet och Hänsyn.

Funktionsmålet *Tillgänglighet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

REGIONPLAN RUF5 2010

RUF5 2010 har inriktningen att regionen ska bli mer flerkärnig. En snabb och hållbar tillväxt förutsätter att bostäder och lokaler kan byggas utanför den centrala kärnan utan att bebyggelsen sprids ut. En koncentration av bostäder och verksamheter till de yttre regionala stadskärnorna främjar utvecklingen av en tät och flerkärnig region. Transporternas och kollektivtrafikens betydelse i regionen pekas ut, men också möjliga förutsättningar för digital kommunikation och förnybara energikällor.

Stockholmsregionen behöver en kollektivtrafik som är attraktiv och tillgänglig för alla. För att minska trängseln på vägarna och klara klimatkraven behöver kollektivtrafiken ta marknadsandelar från bilen. När regionen växer krävs det fler tvärförbindelser i kollektivtrafiken för att erbjuda alternativ till bilen.

REGIONPLAN RUF5 2050

Nu pågår arbetet med att utarbeta en ny regionplan, RUF5 2050. Ett program med namnet *Stärkt hållbarhet i Europas mest attraktiva storstadsregion* antogs av landstingets tillväxt- och regionplanenämnd i augusti 2015. RUF5 2050 är en fortsättning på arbetet med att förverkliga visionen om *Stockholmsregionen som Europas mest attraktiva storstadsregion* som lades fast i RUF5 2010.

MILJÖMÅL

16 nationella miljömål har antagits av riksdagen. Många av miljömålen har kopplingar till trafik och transporter.

Flertalet av de nationella målen har regionaliserats av Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen har, på regeringens uppdrag, tagit fram ett förslag till ett regionalt åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsmålen för kvävedioxid och partiklar (PM10). Några av målen bedöms dock svåra att nå i Stockholms län.

MILJÖBALKEN

Miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999 och utgör en samordnad, breddad och skärpt miljölagstiftning för en hållbar utveckling. Syftet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljö kvalitetsnormer har utfärdats med stöd av miljöbalken. Dessa infördes för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som exempelvis trafik och jordbruk.

MÅL FÖR FOLKHÄLSA OCH UTSATTA GRUPPER

De nationella folkhälsomålen antogs av riksdagen 2003. Det övergripande nationella folkhälsomålet är att skapa förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen. Regeringen har tagit fram elva målområden för det samlade folkhälsoarbetet. De tre av dessa, som berör transporter, är delaktighet och inflytande i samhället, barn och ungas uppväxtvillkor samt fysisk aktivitet.

Riksdagen beslutade år 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten i samhället är högt prioriterat. En viktig del är att ta bort de så kallade enkelt avhjälpna hindren. Målsättningen är att skapa förutsättningar för självständighet och självbestämmande.

Riksdagen antog 1999 en nationell strategi att förverkliga FN:s barnkonvention. Kommunens hållning är att i ett så tidigt skede som möjligt beakta dessa aspekter i planeringsfrågor.

STYRANDE OCH VÄGLEDANDE KOMMUNALA DOKUMENT

ÖVERSIKTSPLAN 2005

Upplands Väsby nuvarande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2005, Framtidens Upplands Väsby – ”Den moderna småstaden”. Planen är både en strategisk utvecklingsplan och en mark- och vattenanvändningsplan.

Trafikstrategin har stämts av mot gällande översiktsplan men tar även hänsyn till ställningstaganden som gjorts under arbetet med den nya översiktsplanen.

NY ÖVERSIKTSPLAN – UPPLANDS VÄSBY 2040

Arbetet med en ny översiktplan pågår. Enligt samrådsversionen 2016 ska Väsby utvecklas till en modern grön blandad småstad med ett rikligt utbud av bostäder, verksamheter, service, mötesplatser och grönska. En tät sammanhållen bebyggelsestruktur inom tätorten möjliggör för 63 000 invånare till 2040 samtidigt som stora naturområden bevaras.

Framtidsbilden visar en tät stadskärna i centrala Väsby med ett sammanhängande tätt bebyggt stråk mellan centrala Väsby, Älvsundadalen och Infra City som växer ihop med ny exploatering i Rotebro, Sollentuna.

STADSMÄSSIGHETSDEFINITIONEN

2013 antogs Stadsmässighetsdefinitionen för Upplands Väsby kommun. Styrdokumentet beskriver vad kommunen lägger i begreppet stad och varför omvandlingen från förort till stad är angeläget.

STYRDOKUMENT FÖR MILJÖPLANERING

Ett antal styrdokument finns antagna för miljöplanering.

Plan för ekosystemtjänster antogs 2015, vilken beskriver och anger strategier för kommunens ekosystemtjänster. Exempelvis finns analyser av var grönska kan tillföras för att minska partikelhalter i luft kopplat till trafik samt hur buller- och miljöpåverkan kan minska.

Vattenplanen antogs 2013 och innehåller mål och åtgärder för att på bästa sätt vårda, skydda och förbättra kvaliteten på grundvatten och ytvatten.

Dagvattenpolicyn antogs 2016 och anger hantering av dagvatten i planeringsprocessen.

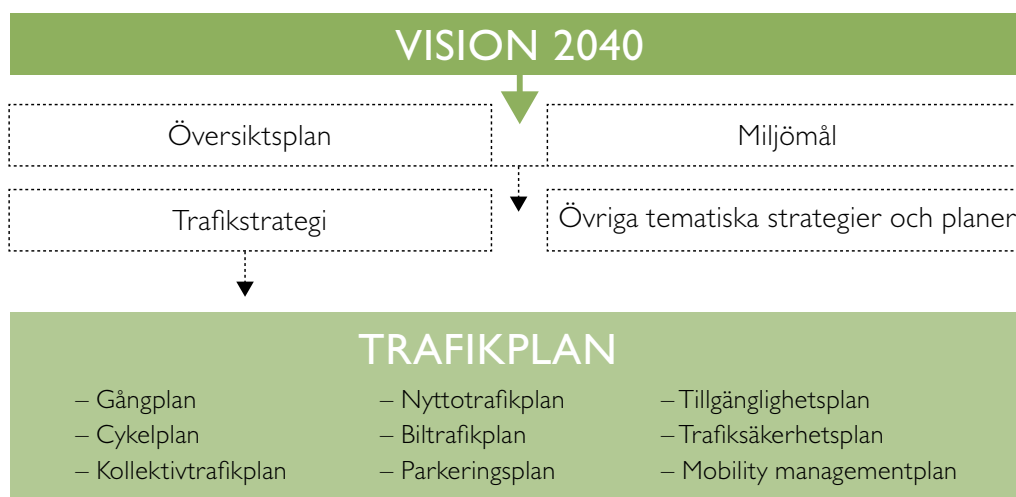
Klimat- och sårbarhetsanalysen från 2014 är planeringsunderlag som visar på var risker för översvämningar, ras, skred och temperaturer finns. Bland annat pekas E4 och stationsområdet ut som områden som riskerar att översvämmas.

Energi- och klimatstrategin antogs 2013. En reviderad version förväntas färdigställas under 2017. I dokumentet beskrivs mål och strategier för hur kommunen ska verka för en minskad miljöpåverkan.

Kommunen är sedan 2010 miljöcertifierad enligt ISO 14001.

TRAFIKPLAN

Kommunfullmäktige antog 2013 kommunens trafikplan. Trafikplanen är en konkretisering av Trafikstrategi 2010 och ger en mer detaljerad analys av gällande förhållanden samt åtgärdsförslag. Trafikplanen planeras att revideras. För överlappande målsättningar och inriktningar som beskrivs i dessa båda dokument gäller alltid det senast uppdaterade.



UTVECKLINGSTRENDER

RUFS 2050

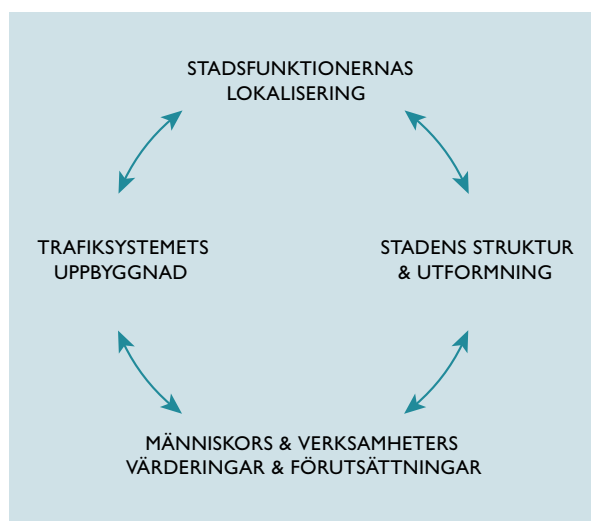
I programmet inför den nya region- och utvecklingsplanen RUFS 2050 anges fem megatrender som är viktiga att beakta för Stockholmsregionen:

- Globaliseringen – en alltmer sammanvävd värld med stark konkurrens och snabba omvärldsförändringar.
- Den demografiska omstruktureringen – en äldre och mer urbaniserad befolkning.
- Den kunskapsmässiga och tekniska utvecklingen – smartare städer och digitalisering.
- Värderingar och livsstil – en mer individualiserad livsstil och ökad social fragmentering.
- Klimat och miljö – en global omställning med början på den lokala nivån.

MILJÖPÅVERKAN

Av den koldioxid som produceras i Stockholms län kommer ca 60 % från transporter, i Upplands Väsby ca 80 % (Naturvårdsverket 2014). För att minska koldioxidutsläppen ställs stora krav på omstrukturering av våra transporter, med minskat resande och övergång till andra energikällor.

Utsläppen av kvävedioxid har minskat genom att de flesta bensin- och dieselfordon har katalysator. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar riskerar dock att överskridas i trånga gaturum och utmed stora trafikleder. Även när normerna inte överskrids finns risk för hälsoproblem.



Figur: Trafiksystemet och staden påverkar varandra genom verksamheternas lokalisering och människornas val.

ÖKAT RESE- OCH TRANSPORTBEHOV

Enligt prognoser kommer antalet resor att öka. Detta beror bland annat på våra allt mer specialiserade yrkesroller och fritidsaktiviteter. Ett annat förhållande som bidrar till ökat resande är det fria valet av förskola, grundskola och gymnasium som skapat vida upptagningsområden.

En trend som pekar åt motsatt håll är att digitaliseringen möjliggör ett mer flexibelt arbetssätt, både vad gäller tid och plats. Möjligheten att arbeta hemifrån eller på varierade tider kan leda till både färre resor och att resandet sprids ut över dygnet.

Med en ökad inflyttning till regionen bedöms det totala antalet resor och transporter att öka även om antalet resor per person minskar.

FÖRTÄTNING

En annan trend i samhället är förtätning med nybyggnader inom befintliga bostads- eller arbetsområden. Förtätningar och ökade exploateringsgrader ger större möjligheter att skapa goda kollektivtrafikförbindelser och förutsättningar för ökad gång- och cykeltrafik. Men förtätningarna kan även ge ökade problem i form av bullerstörningar och trånga gaturum med sämre luftkvalitet och framkomlighet.

BILÄGANDE

En trend är att antalet unga som tar körkort sjunker stadigt och att förstagångsbilköpare blir äldre. Bilägandet har under 2010-talet legat konstant i Upplands Väsby, både vad gäller fysiskt och juridiskt ägda bilar.

Bildelning blir populärare, både bilpooler för korta resor där bilen hämtas och lämnas fritt och pooler som tillhandahåller långfärdsbilar. Att ha tillgång till bil utan att behöva bekosta eget ägande har stor potential. Bilpooler skapar även utrymme för ett effektivare markutnyttjande då färre personer kräver yta att parkera sin egen bil.

TEKNISKA INNOVATIONER

Ny teknik, som effektiva elbilar och självkörade bilar, kan innebära positiva effekter, ur exempelvis trafiksäkerhets och miljöperspektiv. Tekniken kan också innebära nya förutsättningar för transportsystemet. Flera kommuner i stockholmsregionen utreder olika typer av innovativa kollektivtrafiksystem som kan påverka resvanor som till exempel elbuss, linbana och spårtaxi.

Utvecklandet av rain gardens och effektivare dagvattendammar kan bidra till ett bättre omhändertagande av dagvatten. Bättre kunskap om vegetationens möjligheter att dämpa buller och omhändertar partiklar kan bidra till nya möjligheter att bygga tätt. Nya typer av tyst asfalt och minskat användande av dubbdäck kan också påverka transporterens negativa påverkan på stadsmiljöerna.

UTMANINGAR

MINSKA BILBEROENDET

Upplands Väsby arbetar mot visionen att Väsby ska växa till 63 000 invånare 2040. Befolkningstillväxten är en utmaning för trafikplaneringen och trafiksystemet.

Med en växande befolkning kommer det totala antalet resor att öka. Transportsystem som klarar av ett ökat transportbehov måste skapas. En central faktor för att klara detta är att minska bilresandet.

MÅLSTYRT ARBETSSÄTT

Trafiksystemet anpassas traditionellt efter en förväntad biltrafikökning i relation till befolkningstillväxten. Väsby ska istället skapa system där närhet till målpunkter och nya färdmedelsval löser transportbehovet. Trafikplaneringen ska av den anledningen vara målstyrd istället för prognosstyrd. Det ökade transportbehovet ska i första hand tillgodoses med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

PRIORITET FÖR HÅLLBART OCH JÄMLIKT RESANDE

En tätare och mer funktionsblandad stad med närhet till målpunkter ger underlag för en god kollektivtrafik. Lokala resor med cykel eller som gående blir också effektivare i en tät stad. Trafiksystemet blir mer jämlikt då alla kan nyttja och delta i staden på sina egna villkor.

ROBUST STADSVÄV

En annan utmaning för trafikplaneringen är att knyta samman tätorten till en helhet. Trafiksystemet är delvis ett resultat av tidigare funktionsseparering, där friliggande bostadsenkaver trafikförsörjs via en bilinfart. Cyklister och gående hänvisas till planskilda korsningar i tunnlar under biltrafiken. Friliggande gång- och cykelvägar utan koppling till bebyggelse

HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

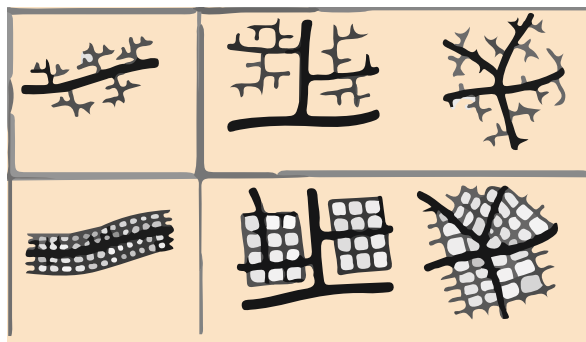
Den övergripande utmaningen för trafikplaneringen är att åstadkomma ett hållbart transportsystem på småstadens villkor. Grunden ska vara en högvärdig planering och utbyggnad för kollektivtrafik, gång och cykel.

kan skapa otrygga miljöer och uppmuntrar inte till gång och cykel. Enklavstrukturen är dessutom svårare att kollektivförsörja då den ofta skapar onödiga omvägar eller långa gångavstånd till hållplatser.

Schematiskt kan utmaningen illustreras som att en förortstliknande trafikseparerad struktur med bostadsenkaver i friliggande bubblor, ska förändras till en mer stadsliknande gatuväv.

Hela stadsdelars gatunät behöver knytas samman och integreras med omgivande stadsdelar. Ett finmaskigt gatunät gynnar stadsliv och är lättare att trafikförsörja kollektivt, då det möjliggör fler linjedragningar och gör hållplatser tryggare och tillgängligare. I sammanhängande nät av gator, gångvägar och cykelvägar blir miljöerna levande, trygga, säkra och tillgängliga och därmed blir de hållbara trafikslagen mer attraktiva.

När en gatuväv av olika stora gator möter andra gator i ett kontinuerligt finmaskigt nät utan ändpunkter skapas en fördelning av kvaliteter. Lugna kvarter kan varvas med kvarter som har en lugn och en aktiv sida medan vissa trafiknära kvarter skapas med större förutsättningar för gatuliv. Där skapas också valmöjligheter med förutsättningar för att sprida trafikflöden, genare resvägar samt platser där olika trafikslag och rörelsemönster möter varandra.



Figur: Schematisk illustration av trafikseparering och stadslik gatuväv. *Gatustrukturer, Street and Patterns, Stephen Marshall, 2005.*

LEVANDE GATURUM

I tätorten finns idag ett antal vägar som endast har funktionen transportrum; till exempel Väsbyvägen, Ekebovägen och Breddenvägen. Dessa vägar orskar buller och har bristande trafiksäkerhet. En ombildning till stadsgator med smalare bilutrymmen och lägre hastigheter skapar förutsättningar för ny bebyggelse, större utrymme för andra trafikslag och en trafiksäkrare miljö. Ett gaturum där alla trafikslag, gång, cykel, bil och i vissa fall kollektivtrafik, samlas gynnar ett attraktivt och befolkat rum. Därmed skapas förutsättningar för möten, verksamheter och framför allt trygghet.

REGIONALA FÖRBINDELSER

Väsby strategiska läge, med närhet till Stockholm, Uppsala och Arlanda flygplats via järnväg och motorväg, innebär en attraktionskraft för både invånare och näringsliv. Tillgängligheten till omkringliggande kommuner behöver dock öka genom förbättrade tvärförbindelser. I dagsläget saknas en konkurrenskraftig kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, men även för biltrafiken är förbindelserna till grannkommunerna bristfälliga. Gång-, cykel- och bilförbindelsen till Vallentuna planeras att byggas ut för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Trafikplats Glädjen är ofta överbelastad och därmed även anslutningarna till E4. Det finns därför ett stort behov av en ny trafikplats norr om trafikplats Glädjen.

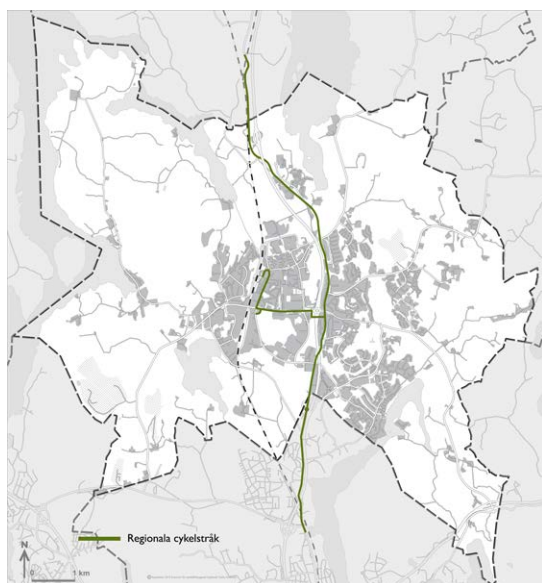
NATIONELLA OCH REGIONALA TRANSPORTSYSTEM

Trots att transportsystemet ofta blir uppdelat baserat på trafikslag eller väghållarskap är det av stor vikt att trafikplaneringen ser till helheten och att transportsystemet betraktas som ett integrerat system. I praktiken blir det ingen upplevd skillnad för människor som bor och rör sig i kommunen beroende på väghållarskap och exempelvis kräver regionala resor att även kommunala vägar nyttjas för att koppla samman start- och målpunkter.

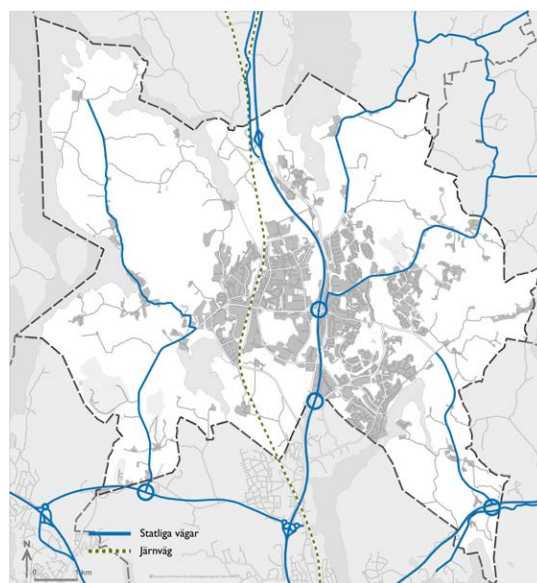
Genom Upplands Väsby leder E4 och Ostkustbanan, som båda är av riksintresse.

Statliga vägar av regionalt intresse inom kommunen är Vallentunavägen, och delar av Stockholmsvägen, Mälärvägen, Sandavägen/Frestavägen och Almungevägen. Dessutom går delar av Rotebroleden och Norrortsleden genom kommunen.

Genom kommunen sträcker sig det regionala cykelstråket, Märstastråket mellan Stockholm och Uppsala. Väghållarskapet för det regionala cykelstråket varierar dock mellan Trafikverket och kommunen längs sträckningen. Regionala kopplingar för cykel till Täby, Vallentuna och Järfälla saknas i dagsläget.



Figur: Regionalt cykelpendlingsstråk med koppling till Upplands Väsby station, angivet i Regional cykelplan.



Figur: Statliga vägar inom Upplands Väsby.

STADSBYGGNADSKVALITETER

STADENS KARAKTÄR

MOTIV

Stadens förmåga att samla fler människor på mindre yta möjliggör ett effektivare utnyttjande av resurser. Avstånd minskar, vi får ett bättre underlag för kollektivtrafik och blir mindre beroende av bil, samtidigt som ett större socialt och ekonomiskt utbud skapas. Husens placering i förhållande till gaturummet, öppenheten mot gator, torg, parker och dess innehåll påverkar hur människor upplever och agerar i miljön som de rör sig i.

Trafikens funktioner påverkar väsentligt stadens karaktär. Stora biltrafikflöden kräver stora ytor, breda gaturum och planskilda korsningar och är svåra att utforma i mänsklig skala. Låga biltrafikflöden i låga hastigheter kan däremot bidra till stadslivet då det befolkar gaturummet och ökar tryggheten. Gång- och cykeltrafikflöden är en viktig tillgång för stadsmiljön. Även kollektivtrafik kan upplevas som ett positivt inslag, men ger också en negativ störning med buller.

NULÄGE

Upplands Väsby's tätort en av de mest tätbefolkade orterna i Sverige. 85 procent av befolkningen bor inom 3 km från Väsby eller Rotebro station. Två tredjedelar av befolkningen bor i flerfamiljshus.

Kring Väsby centrum, mellan E4 och järnvägen, ligger den tätare delen av kommunens bebyggelse. Bebyggelsen knyts samman med Upplands Väsby station genom stadsgatorna Dragonvägen och Centralvägen. Mindre tät bebyggelse finns öster om E4 och väster om järnvägen, där kopplingarna till den centrala delen behöver stärkas.

Upplands Väsby har flera områden med tidstypisk bebyggelse från olika tidsåldrar, med stor variation i bebyggelse- och gatukaraktär. Exempelvis samspelar Centralvägen väl med omgivande bebyggelse medan Väsbyvägen har en disharmonisk och enklare karaktär. Husarvägen är utformad som en trafikled och har ett svagt samspel med omgivningen.

MÅL OCH INRIKTNING

Stadsmiljöerna ska bli fler, mer urbana och attraktiva att röra sig och vistas i.

Målsättningen är att Väsby ska förändras från förort till stad. En tät stadskärna ska utvecklas med en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser med ett rikt utbud av kommersiell, kulturell och social service.

Det offentliga rummet ska befolkas genom att alla trafikslag samlas i gaturummet. Aktiva verksamheter i gatuplan och entréer mot gata är också viktigt för att bidra till ett befolkat gaturum.

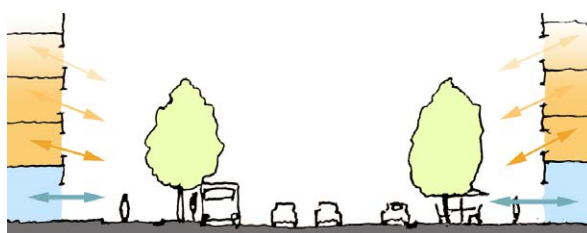
STRATEGI

Trafikplaneringen ska underordna sig småstadens villkor. Huvudgator ska ha gång- och cykelbanor. Planeringen ska prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. Nya gator ska knytas samman med befintliga gator så att en tät stadsväv bildas.

Stads- och gaturummen ska gestaltas omsorgsfullt. Såväl huvudgator som lokalgator ska upplevas inbjudande och trygga. Gestaltningen längs E4, järnvägen och större leder behöver lyftas gestaltungsmissigt.

Gaturummen ska harmonisera med den omgivande bebyggelsen. Mälarvägen, Dragonvägen, Ekebovägen, Husarvägen, Sandavägen och Väsbyvägen ska omvandlas till stadsgator med plats för samtliga trafikslag och kantas av bebyggelse som vänder sig mot gatan.

Ett centralt öst-västligt stadsstråk som överbryggas såväl E4 som järnvägen för fotgängare och cyklister ska utvecklas.



Trafiken ska underordna sig småstadens villkor. Befolkade gaturum och ögon mot gatan skapar trygga vistelsemiljöer.

RESBEHOV OCH FÄRDMEDELSFÖRDELNING

MOTIV

Planering av markanvändning påverkar hur vi förflyttar oss och vilka färdmedel vi väljer. Exempelvis skapar en gles struktur med långa avstånd till målpunkter sämre förutsättningar för hållbara transportmedel.

Det finns en stor potential i att utnyttja befintlig infrastruktur på ett mer effektivt sätt. Bilen är ett mer utrymmeskrävande fordon än cykel och kollektivtrafik och en överflyttning från bil skulle innebära att gaturummet kan utnyttjas mer effektivt. Mindre privatbilism innebär därmed bättre framkomlighet för bussar och nyttotrafik.

Gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ger mer fysisk aktivitet än bilresor och är mindre resurskrävande. Ur folkhälso- och miljöperspektiv är de därmed att föredra framför bilresor.

Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära lägen ökas både bostädernas och arbetsplatsers attraktivitet. Bostäder i bra kollektivtrafiklägen öppnar upp möjligheter för utpendling medan arbetsplatser med bra kollektivtrafik skapar förutsättningar för ökad inpendling

NULÄGE

Enligt SL:s statistik är antalet resande från Upplands Väsby station 12 900 med buss och pendeltåg vardagar (5400 buss och 7500 pendeltåg).

Två tredjedelar av befolkningen arbetspendlar till andra kommuner vilket ställer stora krav på transportsystemet. En trend visar att andelen arbetstillfällen i kommunen ökar, men andelen som både bor och arbetar inom kommunen minskar. Detta beror bland annat på våra allt mer specialiserade yrkesroller.

Det största arbetspendlingsutbytet sker med Stockholm stad. Upplands Väsby har även betydande arbetspendlingsutbyte med Sigtuna, Sollentuna, Solna och Uppsala.

Av mängden arbetande i kommunen är ca 60 procent inpendlare. Andelen utpendlare av arbetande befolkning är ca 65 procent.

Andelen äldre inom kommunen ökar. Äldre har andra krav på transportsystemet med andra målpunkter än arbetspendlare, de har också andra behov gällande reseservice och trygghet.

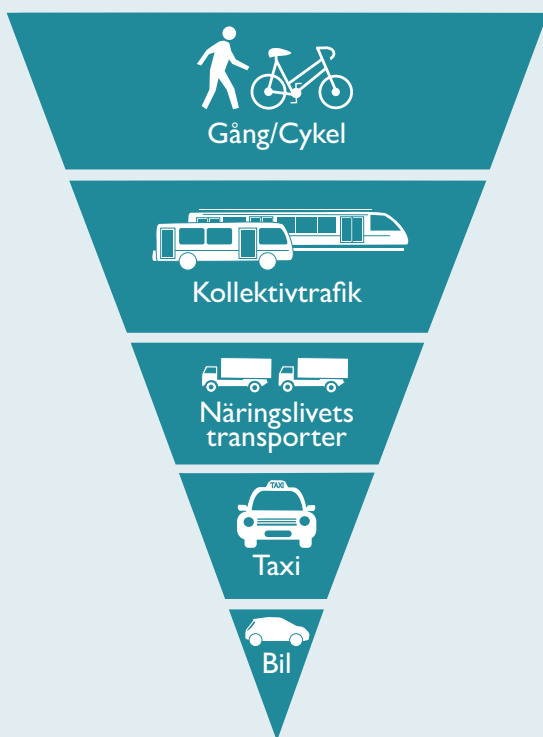
Det fria skolvalet har inneburit att resandet till skolor och förskolor, framför allt med bil, har ökat och resorna blivit längre. Även för inköps-, service- och fritidsresor har bilen en central roll.

Enligt SL:s statistik är restider med kollektivtrafik med start i Upplands Väsby i genomsnitt 2,8 gånger längre än för motsvarande bilresa. Detta är en större skillnad än för länets genomsnitt på 2,0. En av förklaringarna till de långa restiderna med kollektivtrafik är att Upplands Väsby endast har en pendeltågsstation. Snittet för kommuner i yttre förort är 2,6.

MÅL OCH INRIKTNING

Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till biltrafik.

På grund av kommunens fortsatta tillväxt kommer antalet resor att öka. Det ökade behovet ska i första hand tillgodoses med gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Figur: Prioritet mellan de olika färdmedlen.

STRATEGI

Gaturummet ska anpassas så att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Samordning mellan de olika trafikslagen ska gynnas genom att stärka möjligheten till kombinationsresor; bland annat genom infartsparkering för cykel vid större kollektivtrafikhållplatser. Kommunen ska samarbeta med Trafikförvaltningen, exploatörer och arbetsgivare för att finna effektiva transportlösningar.

Förbindelser för cykel- och kollektivtrafik ska utvecklas som komplement till bilresor i tvärförbindelserna till omkringliggande kommuner.

Hållbara resvanor ska stimuleras genom information och beteendepåverkan. Elever ska uppmuntras att gå eller cykla till skolan med hjälp av aktiv dialog i skolorna och trafiksäkra och inbjudande skolvägar.

Ny bebyggelse, service och verksamheter placeras i första hand nära befintliga eller nya kollektivtrafikstråk och på ett sådant sätt att de skapar underlag för utökad kollektivtrafik både lokalt och regionalt.

Vardagslivet ska kunna fungera utan bilanvändning. Butiker, serviceställen, parker, skolor med mera ska finnas tillgängligt i närmiljön. Mobilitetstjänster i form av cykelpool, bilpool och leveransboxar är exempel på lösningar som kan minska behovet av privatägda bilar och därmed mängden bilresor samt parkeringsplatser.

Då kommunen har en stor in- och utpendling är det viktigt att bussförbindelserna effektivt knyter samman kommunens alla delar med Upplands Väsby station. Även Rotebro station är en kompletterande kollektivtrafiknod för delar av Upplands Väsby kommun.

Det ska finnas en förutsägbarhet gällande restider, framkomlighet och kostnad utifrån trafiksystemets kapacitet.

MILJÖPÅVERKAN

MOTIV

Trafiken och dess infrastruktur påverkar miljön genom framför allt utsläpp, barriäreffekter och ytanvändning. Förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till växthuseffekten, både i Sverige och i övriga världen. Den motordrivna trafiken är den största orsaken till buller, som kan ge allvarliga hälsoeffekter. I svenska tätorter är luftföroreningar och partiklar ett hälsoproblem som till stor del genereras av motortrafik.

Ett annat problemområde som har koppling till transporter är förorenat dagvatten. Exempelvis påverkar saltning av gator grundvattnet. Farliga transporter kan också utgöra en risk för grundvatten.

Större trafikleder påverkar stads- och landskapsbilden negativt och bildar barriärer för människor, djur och växter.

NULÄGE

Den dominerande källan till luftförorening i Upplands Väsby är motorfordonstrafiken. På lokal nivå är utsläpp av kvävedioxid och partiklar det största miljö- och hälsoproblemet.

Trafikflödet på Väsby's lokala vägnät har varit relativt konstanta de senaste 10 åren trots en befolkningstillväxt i kommunen på ca 11 % under samma period. Däremot ökar trafiken på E4 och de regionala vägarna.

Miljökvalitetsnormen för halten av partiklar riskerar att överskridas i omedelbar närhet av E4. På grund av detta sänktes hastigheten på E4 söder om Glädjens trafikplats 2014 till 100 km/h. Även på andra platser i kommunen riskerar miljökvalitetsnormen för luft att överskridas.

Bullerkartläggning gjordes år 2001 och 2016. Kartläggningen 2016 ska resultera i en åtgärdsplan med prioriterade åtgärder på kort och lång sikt. Tysta områden ska kartläggas och värnas.

Även järnvägen stör omgivande bebyggelse. Då järnvägen ligger i en dalgång ger bullerskärmar låg effekt. Därför har åtgärder även gjorts på omgivande fasader.

Tester med tyst asfalt har genomförts på Breddenvägen och Stockholmsvägen. Beläggningen slits snabbare än vanlig asfalt och har därför låg långsiktig bullerreducerande effekt och större partikelutsläpp än vanlig asfalt.

MÅL OCH INRIKTNING

Trafikens miljöpåverkan, genom buller och utsläpp till luft och vatten, ska minska och människors hälsa därigenom förbättras.

Klimatpåverkan och de sammanlagda koldioxidutsläppen från transportsektorn i kommunen ska minska.

STRATEGI

En effektiv markplanering ska skapa förutsättningar för att bevara grönytor, att minska luftföroreningar och att minska klimatpåverkan. För att ge möjligheter till hållbara transporter och lägre utsläpp per person ska tätorten i första hand växa genom förtätning centralt.

Då staden förtätas bevaras grönytor i ytterområden. Parker och grönytor ska vara en del av den täta stadsbygden. Träd och grönska ska vara en del av gaturummet.

Bullerkartläggningen ska ligga till grund för kommunens strategiska arbete med bullerfrågor och skapandet av goda boendemiljöer. Vid ny- och ombyggnad av väg ska tysta områden och barriäreffekter för människor och djur beaktas. Störande ljud och vibrationer ska i första hand åtgärdas vid källan.

Kommunen ska följa utvecklingen med innovativa tekniska lösningar. Utveckling och forskningsrön ska följas, till exempel vad gäller tystare fordon, tystare markbeläggningar, möjligheter att påverka partikelutsläpp. Nya lösningar kan också gälla öppet dagvatten, ekodukter, urbanodukter, rening av trafikförorenat dagvatten, öppet dagvatten, rain gardens eller vegetation som avskärmar buller och fångar upp utsläpp och partiklar.

TILLGÄNGLIGHET

MOTIV

Tillgänglighet innebär i detta sammanhang hur väl anpassad den bebyggda miljön är för stadens alla invånare. Det är viktigt att ta hänsyn till barn, äldre och funktionsnedsatta i planeringen, då dessa grupper har störst behov av tillgänglighet.

Det är vanligt att begreppen funktionsnedsättning och funktionshinder förväxlas. En person med funktionsnedsättning har någon form av fysisk, psykisk eller intellektuellt nedsatt funktionsförmåga. Ett funktionshinder är en brist, hinder eller begränsning i omgivningen. God tillgänglighet innebär en miljö som alla kan nyttja utan hinder.

En tillgänglig miljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga grupper av människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av att miljön är otillgänglig. Tillgänglighet för alla är ett jämlikhetskrav och en demokratifråga.

Ett tillgängligt trafiksystem för barn, funktionsnedsatta och äldre är ett trafiksystem som kan nyttjas av alla. Då tillgänglighet skapar möjligheter för fler att röra sig i det offentliga rummet är det också ett verktyg för att skapa levande stadsmiljöer.

NULÄGE

Gaturummen och busshållplatserna i kommunen är till större del tillgänglighetsanpassade. De mer urbana gatorna uppfyller i större utsträckning tillgänglighetskraven än de gator som fortfarande har förtorens formspråk. På en del platser saknas tillgänglighet till följd av att lutningar till tunnlar eller broar är för branta. På andra platser begränsar skrymmande föremål som betongfundament eller bommar tillgängligheten.

I övrigt begränsas tillgängligheten till gång- och cykel-systemet av att länkar saknas och att områden inte är sammankopplade. I vissa fall tvingas trafikanten till långa omvägar där gående och cyklister inte har prioriterats. Att gång- och cykel-systemet inte är fullt tillgängligt begränsar också möjligheten att ta sig till och nyttja kollektivtrafiken.

2010 färdigställdes en tillgänglighetsinventering av utomhusmiljön i kommunen där 688 brister identifierades. Majoriteten av bristerna har åtgärdats. Tillgängligheten i den offentliga miljön är i behov av en ny inventering.

MÅL OCH INRIKTNING

Transportsystemet ska utformas på ett sådant sätt att medborgarnas grundläggande transportbehov tillgodoses.

Gatu- och parkmiljöer som är kommunens ansvarsområde ska vara tillgängliga och användbara för alla. Alla ska i samma utsträckning kunna nyttja och delta i staden på sina egna villkor. Tillgänglighetsfrågorna ska ingå i plan- och byggprocessen.

STRATEGI

Tillgänglighetsinventeringar ska genomföras regelbundet. Inventeringar ska bland annat inkludera tillgänglighet till sjöar och rekreationsområden för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Barnperspektivet ska alltid beaktas i alla planeringsprojekt.

Ett jämlikhetsperspektiv ska genomsyra planeringen och utformningen av den offentliga miljön.

Medel för tillgänglighetsförbättrande åtgärder ska årligen avsättas i budgeten.



Figur: God tillgänglighet underlättar för alla.

TRAFIKSÄKERHET

MOTIV

Sveriges Riksdag har beslutat att det svenska trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från Nollvisionen. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i trafiken. Grundtanken är att barn och vuxna inte ska behöva riskera allvarlig skada när man förflyttar sig.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till gående och cyklisters villkor. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar, de som underhåller och de som använder vägtransportssystemet.

NULÄGE

Upphinnandeolyckor är vanligast för motorfordon. Dessa leder oftast till plåtskador och sällan allvarliga personsador. Även singelolyckor står för en stor andel av olycksstatistiken för motorfordon.

Av de trafikolyckor som sker i kommunen inträffar drygt hälften av olyckorna på det kommunala vägnätet, knappt hälften på det statliga vägnätet och endast några procent sker på enskilda vägar.

Merparten av olyckorna sker i, eller i anslutning till, trafikplats Glädjen. Även på det kommunala vägnätet är anslutningarna till trafikplats Glädjen överrepresenterade vad gäller trafikolyckor.

Trafiksäkerhetsbristerna för de oskyddade trafikanterna i kommunen handlar framförallt om huvudgator som saknar gång- och cykelbanor och passager som inte är hastighetssäkrade. Att en stor del av gång- och cykelvägnätet inte är separerat skapar konflikter mellan gående och cyklister.

Singelolyckor är den vanligaste olyckan för gående och cyklister. Många av dessa är halkolyckor och beror på bristande drift och underhåll.

Arbete pågår med förbättring av barns skolvägar. Inventering och enkäter är genomförda, vilka har gett underlag till utförda åtgärder och framtida åtgärdsplaner.

MÅL OCH INRIKTNING

Det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

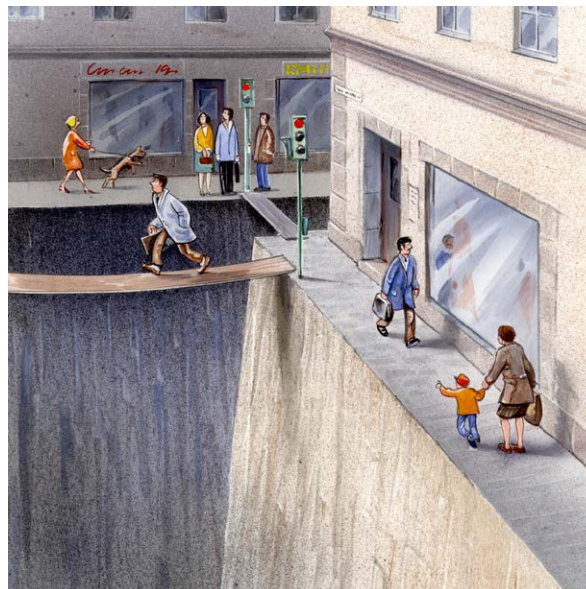
Transportsystemet ska vara utformat på ett sådant sätt att alla medborgares grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

STRATEGI

Tätortens gator ska utformas för låga hastigheter för biltrafiken och hög framkomlighet för gående och cyklister. Vid avvägning mellan motstridiga anspråk ska säkerheten för oskyddade trafikanter prioriteras framför framkomlighet för biltrafik.

Åtgärder längs skolvägar ska särskilt beaktas och prioriteras.

Huvudgator ska förses med gång- och cykelbanor och passager ska hastighetssäkras.



Figur: Att bli påkörd i 50 km/h motsvarar ett fall från tredje våningen. Då har man bara 20% chans att klara sig utan svårare skador.

TRYGGHET

MOTIV

Oro för att drabbas av brott eller olyckor påverkar människors vanor. Många människor, i synnerhet äldre, avstår i vissa fall helt från att resa till önskade mål och aktiviteter på grund av otrygghet eller väljer att genomföra sina resor på ett annat sätt. Det kan innebära att gångtunnlar, gångvägar och hållplatser, som upplevs otrygga, undviks helt. Det kan också innebära att man i vissa fall väljer bil framför andra färdssätt.

Trygghet är en viktig aspekt i den attraktiva och levande staden. Trygga stadsmiljöer med mötesplatser för människor i olika åldrar och med olika intresseinriktningar skapar stadsliv och stimulerar utomhusaktiviteter. En trygg miljö bidrar till ett jämlikt samhälle, där inga grupper av människor begränsas i sitt livsutrymme.

NULÄGE

Många av kommunens gång- och cykelvägar upplevs otrygga då de inte följer bilvägnätets huvudgator och saknar ”ögon mot gatan” i form av anslutande bebyggelse. Gång- och cykelvägar som följer bilvägar eller bebyggelse upplevs ofta tryggare. Det skapar dessutom genare resvägar och blir lättare att orientera sig i.

De flesta planskilda passager i kommunen utgörs av tunnlar. Dessa upplevs av många, framför allt, under kvällar och nätter som otrygga, vilket skapar barriärer. Ett exempel på detta är tunneln under E4 som leder till Vilundaparken.

I kommunen genomförs regelbundna trygghetsvandringar med ungdomar och polis. Vandringarna följs upp av åtgärder för att öka tryggheten i bostadsområden och längs gång- och cykelstråken.

MÅL OCH INRIKTNING

Den fysiska miljön ska vara trygg och säker.

Den offentliga miljön i kommunen ska vara utformad så att samliga medborgare känner trygghet under dygnets alla timmar.

STRATEGI

Stadens gator bör innefatta samtliga trafikslag, vilket bidrar till att det offentliga rummet befolkas. Därmed skapas förutsättningar för möten, verksamheter och framför allt trygghet.

Planskildheter bör undvikas. I de fall då planskildheter krävs ska broar prioriteras framför tunnlar. Tunnlar ska i den utsträckning det är möjligt ersättas med korsningar i plan, i annat fall ska höga krav ställas på belysning, gestaltning och överskådlighet i tunnelarna. En åtgärdsplan för trygghet i planskildheter ska tas fram.

Gång- och cykelvägar, busshållplatser och allmänna parkeringar i tätorten ska vara bra belysta.

För att minska barriäreffekter av E4 och järnvägen ska nya passager för gående och cyklister skapas.



Figur: Otrygghet begränsar tillgängligheten.

TRAFIKSLAG

GÅNGTRAFIK

MOTIV

De flesta resor inleds och avslutas till fots, oavsett om det huvudsakliga färdmedlet är med bil, cykel eller kollektivtrafik. Det finns för den enskilda personen, såväl som för samhället i stort, många fördelar med att fler väljer att gå. Det har en positiv påverkan på klimat och miljö och ger hälsovinster på både individ- och samhällsnivå.

Genhet, närhet och valmöjligheter till målpunkter är av stor vikt för gående då de är känsligare än övriga trafikslag för avstånd. Som gångtrafikanter är det även viktigt att den omgivande miljön är tillgänglig, trygg och inbjudande.

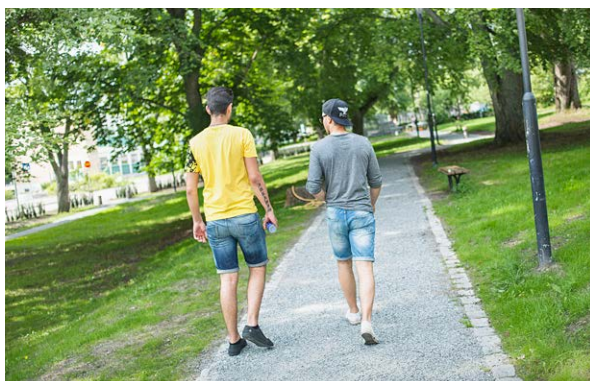
Gående bidrar till stadsliv och skapar genom sin närvaro möjligheter till möten och att utemiljön blir tryggare och intressantare.

NULÄGE

I Upplands Väsby finns det goda möjligheter att ta sig runt till fots. Närhet till naturen, ett rikt föreningsliv, bra gångvägar, promenadslingor och upplevelsestråk ger goda förutsättningar för ett aktivt liv.

Inom tätorten finns ett gångvägnät som knyter samman centrum, kollektivtrafikknutpunkter och serviceinrättningar. Utanför Upplands Väsby's tätort saknas däremot till stor del ett separerat gångnät. Detta gäller både till kommunens egna ytterområden och till angränsande kommuner.

Järnvägen, E4 och Stockholmsvägen samt flera huvudgator utgör barriärer för gångtrafiken.



Figur: Trygga gångstråk bidrar till ökad andel gående.

MÅL OCH INRIKTNING

Andelen gångtrafik ska öka i förhållande till biltrafiken.

Det offentliga rummet ska ge goda förutsättningar för invånarna att kunna och vilja gå. Gång och cykel ska vara självklara färdmedel för kortare resor och som del av kombinationsresor tillsammans med kollektivtrafik.

Särskilt fokus ska ligga på att andelen barn som går till skolan ökar då det är viktigt att etablera goda resvanor tidigt.

STRATEGI

Gångnätet ska vara finmaskigt för att öka vägvärdet, genheten och orienterbarheten. Därmed underlättas det för människor att röra sig fritt i stadsstrukturen. Gångnätet ska vara sammanhängande mellan alla kommundelar, stora arbetsområden, Väsby centrum och stationen.

Trafikmiljön i tätorten ska anpassas till gåendes villkor med särskild hänsyn till barn, ungdomar, funktionsnedsatta och äldre. Gångnätet ska i största möjliga mån befrias från barriärer och höjdskillnader.

Fler ytor där människor vill vistas och röra sig ska skapas genom att gaturummet omdisponeras. Gående ska ges god framkomlighet vid passage av huvudgator. I miljöer med stora korsningsbehov för gående bör gående prioriteras framför biltrafiken, exempelvis genom gångfartsområden.

Det ska finnas lika god eller bättre beredskap i kommunen för drift och underhåll för gångtrafiken som för övriga trafikslag året om. Beläggningsunderhåll, belysning, snöröjning och halkbekämpning av huvudgångstråken ska ges minst samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik och högre prioritet än huvudgator för enbart fordonstrafik.

CYKELTRAFIK

MOTIV

Att cykla är ett effektivt sätt att ta sig fram i staden. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Cykeltrafik bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen i form av minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och folkhälsa. Genom att göra cykling mer attraktivt för barn och ungdomar skapas positiva resebeteenden tidigt.

Om andelen cyklister ökar i förhållande till andra färdmedel frigörs kapacitet i trafiksystemet då en cyklist tar mindre plats än exempelvis en bilist.

NULÄGE

Upplands Väsby har i förhållande till andra kommuner mycket cykelväg per invånare. Dock saknas vissa länkar för att knyta samman cykelvägnätet. Detta gäller såväl ytterområden som de centrala delarna.

Några huvudgator i tätorten saknar helt eller delvis cykelbanor, exempelvis Väsbyvägen, Ekebovägen, och Bendanvägen. Däremot finns det många friliggande cykelvägar i eller mellan bostadsområden. Detta innebär att cykelvägnätet är ologiskt uppbyggt, svårorienterat och lägre prioriterat än bilvägnätet.

Dessutom saknas cykelbana på de statliga vägarna Vallentunavägen, Täbyvägen/Frestavägen och Mälärvägen mot angränsande kommuner.

Stora delar av gång- och cykelvägnätet består av oseparatorade gång- och cykelvägar vilket skapar konflikter mellan trafikantgrupperna. Delar av cykelvägnätet är dessutom illa underhållet och uppfyller ej kvalitetskrav för att anses trafiksäkra.

Under 2015 genomfördes en medborgardialog samt en enkätundersökning om cykling. Undersökningen syftade till att ge ökad kunskap om brister i cykelnätet och vilka önskemål kommunens medborgare har. Enligt undersökningen skulle fler välja att cykla om det fanns fler och genare cykelvägar som var bättre underhållna. Även fler cykelställ och fler kopplingar över E4 efterfrågades.

MÅL OCH INRIKTNING

Andelen cykeltrafik ska öka i förhållande till biltrafik.

Cykel ska vara ett attraktivt färdmedel för kortare resor och som del av kombinationsresor med kollektivtrafik för längre resor. Cykelnätet ska vara tryggt, säkert, gent och inbjudande. Särskild hänsyn ska tas till barn och ungdomar och deras målpunkter.

Huvudcykelnätet ska vara gent och sammanhängande mellan kommundelar, arbetsområden, Väsby centrum, stationen och andra viktiga målpunkter.

STRATEGI

Samtliga huvudgator för biltrafik ska vara försedda med separerade cykelbanor. I kommunens täta delar ska ingen boende ha längre än 300 meter till huvudcykelnätet. Huvudcykelnätet ska vara separerat mellan cyklister och gående. De cykelstråk som går mellan regionala målpunkter ska ges en utformning som lämpar sig för längre resor med högre hastighet än det lokala cykelnätet och också koppla på ett smidigt sätt till det lokala cykelvägarna.

Cyklister ska ges god framkomlighet vid passage av huvudgator. Cykelnätet ska i största möjliga mån befrias från barriärer och höjdskillnader.

Kommunen ska verka för att förbättra tvärförbindelser med cykel till angränsande kommuner längs det statliga vägnätet till Vallentuna, Täby och Järfälla.

För att förenkla cykling och tillgänglighet till kollektivtrafiken ska cykelparkeringar anläggas i närheten av större målpunkter och vid kollektivtrafikens större hållplatser och stationer.

Det ska finnas lika god eller bättre beredskap i kommunen för drift och infrastruktur för cykeltrafikens huvudvägnät som för övriga trafikslag året om. Beläggningsunderhåll, belysning, snöröjning och halkbekämpning av cykelvägar ges minst samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik och högre än huvudgator enbart för fordonstrafik.

KOLLEKTIVTRAFIK

MOTIV

En välfungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling med ett miljöanpassat transportsystem. Kollektivtrafik bidrar till städernas och regioners utveckling. Exempelvis bidrar effektiv kollektivtrafik till ökad tillväxt och arbetsplatsutbud.

En väl utbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbeten och utbildningar och bidrar därmed till ökad jämställdhet och jämlikhet. Fler kvinnor än män är beroende av kollektivtrafik. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning saknar körkort. Barn, ungdomar och äldre är i många fall helt eller delvis beroende av kollektivtrafik. Alla har inte resurser att äga egen bil, medan andra avstår från bilägande av andra anledningar, exempelvis av miljömässiga skäl.

Kollektivtrafik har blivit en allt viktigare faktor i valet av lokalisering för arbetsplatser och människors val av arbetsplats. Med god kollektivtrafik kan nya företag lockas till kommunen och befintliga företag ges bättre förutsättningar att växa.

För att kollektivtrafiken ska kunna fylla sin funktion krävs att resenärer uppfattar kollektivtrafiken som ett attraktivt och prisvärt alternativ. Det är därför viktigt att i samhällsplaneringen beakta hela kollektivtrafikresan från dörr till dörr, inklusive gångvägar, cykelvägar, hållplatsutrymmen, biljettförsäljning med mera.

Om fler väljer att resa kollektivt minskar trängseln och framkomligheten ökar för övrig trafik, exempelvis näringslivets transporter.

NULÄGE

Huvudman för kollektivtrafiken är Trafikförvaltningen. Kommunen stödjer Trafikförvaltningen i planeringen av kollektivtrafik men har inte rådighet över den. Kommunens instrument för att skapa ett kollektivtrafikfrämjande samhälle är i första hand bebyggelse- och vägnätsplanering.

Från Upplands Väsby station går det pendeltåg mot Stockholm, Arlanda och Uppsala. Stationen fungerar som bytespunkt, framför allt mellan lokala och regionala resor. Den huvudsakliga busstrafiken i kommunen är så kallad matartrafik som angör mot Upplands Väsby station. Kommunens sydöstra del har även busstrafik mot Rotebro station i Sollentuna. Majoriteten av de regionala bussförbindelserna till Arninge, Täby, Märsta, Arlanda och Kista, trafikeras endast med ett fåtal turer i högtrafik. Linje 524 till Täby/Arninge och 560 till Kallhäll/Jakobsbergs station går i 15 minuters intervall

under högtrafiktimmarna. Tvärförbindelserna mot Järfälla, Täby och Vallentuna behöver förstärkas för att öka konkurrenskraften mot biltrafiken.

En stor brist i busslinjenätet är låg turtäthet som gör kollektivtrafiken mindre attraktiv. Långa väntetider och ojämna tidtabeller gör att många upplever busstrafiken som oberäknelig.

MÅL OCH INRIKTNING

Kollektivtrafiken ska binda samman hela kommunen, systemet ska vara gent och framkomligt.

Målsättningen är att utveckla ett miljöanpassat transportsystem med en högvärdig kollektivtrafik. Kollektivtrafiknätet ska binda samman alla kommuner och ge möjlighet till resor för både arbete, service och rekreation. Systemet ska vara anpassat efter barn, äldres och funktionsnedsattas behov och målpunkter. Pendlingsmöjligheterna ska utvecklas för att säkra tillgängligheten till resten av regionen.

STRATEGI

Nya bostäder och större verksamhetsområden ska i första hand lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Med god kollektivtrafik avses minst 15 minuterstrafik under högtrafik och busshållplats max 400 meter från bostaden eller pendeltågsstation max 1 000 meter från bostaden. Kommunen ska i samråd med Trafikförvaltningen verka för att nya innovativa kollektivtrafiklösningar utreds. I samband med att Älvsundadalen och Bredden utvecklas ska en kapacitetsstark kollektivtrafik skapas i stråket Väsby station – Väsby centrum – Bredden – Älvsundadalen – Rotebro.

Kommunen ska ta sitt ansvar för utveckling av kollektivtrafik genom effektiv bebyggelse- och vägnätsplanering. Busstrafiken ska prioriteras i trafiksignaler och med särskilda bussfält och bussgator där det finns behov och möjlighet.

Väsby station ska utvecklas till en kapacitetsstark och attraktiv bytespunkt i kollektivtrafiken. Kommunen ska verka för förstärkning av Ostkustbanan för långsiktig hållbar utveckling av stråket Stockholm – Uppsala och kopplingen till Arlanda.

BILTRAFIK

MOTIV

Bil är ett attraktivt transportmedel som medför stora valmöjligheter. Det är tidseffektivt, bekvämt och förhåller sig inte till någon tidtabell. Bilen är dock mer yt- och energikrävande än andra trafikslag. Biltrafik medför negativa effekter i form av buller, avgasutsläpp, trängsel och påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet.

Biltrafikens omfattning är beroende av flera faktorer som exempelvis trafiknätets uppbyggnad samt tillgång till alternativa färdmedel, bil och parkering.

Hur vi bygger staden och trafiknätet har stor påverkan på hur beroende människor är eller upplever sig vara av bilen. Ökad kapacitet och höjd standard i bilvägnätet ökar bilens attraktivitet.

Under 60- och 70-talet anpassades den fysiska planeringen i stor utsträckning efter biltrafikens anspråk och behov. Detta har medfört att den begränsat andra stadsbyggnadskvaliteter. Biltrafikens behov bör avvägas mot samhällets och övriga trafikslags behov samt vad miljö och klimat kan hantera.

NULÄGE

Upplands Väsby har ett väl fungerande biltrafiksystem. Jämförelsevis i regionen har kommunen få framkomlighetsproblem och kommuninvånare kan enkelt ta sig till målpunkter med bil. Inom de tätbebyggda delarna har trafikbelastningen varit konstant de senaste 10 åren.

De största trafikflödena finns på E4 med över 74 000 fordon per dygn, här finns framkomlighetsproblem i högtrafik. Trafikverket har startat en åtgärdsvalsstudie för att se över kapaciteten på E4 sträckan Häggvik – Arlanda.

Inom kommunen finns bara en anslutningspunkt till E4, vilket gör att trafikbelastningen är störst på vägnätet nära trafikplats Glädjen.

Där är det tidvis problem med framkomlighet. Kommunen verkar för ytterligare en fullständig trafikplats norr om trafikplats Glädjen. Trafik från de sydöstra kommundelarna kan även använda trafikplats Bredden i Sollentuna.

Regional genomfartstrafik på det lokala vägnätet ska begränsas, d.v.s. trafik utan start eller mål i kommunen. Samtidigt har kommunen en ambition att utveckla tvärförbindelserna till angränsande kommuner. Trafikverket har fattat beslut om att Väg 268 ska rustas upp i befintlig sträckning. Trafikverket fortsätter att utreda utformning av ny trafikplats norr om Glädjen. Beslut om ny vägdragning eller utveckling i befintlig sträckning samt utformning av trafikplats och dess läge är ej fattat.

Delar av kommunens vägnät präglas av en förortsliknande trafikseparerad struktur. Detta leder till att biltrafiken samlas till ett fåtal gator då trafiken leds omvägar in till bostadsområden. Den östra sidan av kommunen saknar i flera fall alternativa färdvägar in i områden och på så vis möjligheter till genomsilning.

Bilnehavet i Upplands Väsby 2015 var 408 bilar per 1000 invånare, inklusive juridisk person. Antalet ligger i nivå med genomsnittet för länet och jämfört med motsvarande kommuner i ytterförort är bilnehavet lågt.

Under 2015 tog kommunen fram en trafikmodell som beskriver biltrafiken i ett framtidsscenario med ca 60 000 invånare enligt kommunens vision för år 2040. Resultatet visar att Glädjens trafikplats är i behov av avlastning via ytterligare en trafikplats i den norra delen av tätorten. Dessutom klarar dagens trafiksystem inte den prognostiserade trafikökning som befolkningstillväxten innebär utan trafikplats Hammarby.

MÅL OCH INRIKTNING

Biltrafikflöden i det kommunala vägnätet ska inte öka trots planerad befolkningstillväxt.

Målsättningen är att trafiksystemet ska vara balanserat avvägt mellan resebehov och dess konsekvenser för staden. Gatornas utformning och karaktär ska bidra till ett samspel mellan trafikslag som ger en säker, trygg och hållbar miljö. Kapacitet och tillgänglighet i trafiksystemet ska vara tillräckligt hög utan att trafiken leder till en icke hållbar belastning på miljön via koldioxid-, partikel- och bullerutsläpp. Detta ställer höga krav på alternativa färdmedel till bilen.

STRATEGI

På kommunens lokala vägnät ska framkomlighet och säkerhet för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. Detta ska framgå av gatans utformning. Vid punkter där gående och cyklister behöver korsa huvudvägnätet ska, om möjligt, trafiksäkerheten förbättras genom hastighetsreducerande åtgärder.

Det lokala bilvägnätet ska planeras och byggas för låga fordonshastigheter. Vägnätets struktur ska vara sammanhängande, orienterbart och utan återvändsgator. För att knyta samman bostadsområden som idag är friliggande enklaver ska vägnätets struktur byggas om till ett sammanhängande stadsnät.

Trafikplaneringen ska vara målstyrd istället för prognosstyrd. Utbyggnaden av trafiksystemet ska därmed inte dimensioneras enbart efter modeller. Dock är trafikmodeller ett viktigt instrument för att bedöma trafiksystemets kapacitet. I den täta staden kan kapacitetsbrist i form av köbildning i högrafiktimmar tillåtas. På så vis reduceras bilens attraktivitet i högrafik. Detta ställer höga krav på andra färdmedel än bil för att tillfredställa resebehov.

För att separera den regionala trafiken från den lokala och möjliggöra en fortsatt utbyggnad av bostäder och arbetsplatser kan huvudvägnätet behöva kompletteras. Nya kopplingar mellan Vallentunavägen och Sandavägen, Almungevägen och Vallentunavägen samt mellan Smedbyvägen och Älvsundavägen bör utredas.

Framkomligheten på huvudvägnätet i kommunen ska vara tillräcklig för att undvika genomfartstrafik på de lokala gatorna. Detta för att garantera hög trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister på de lokala gatorna. Framkomligheten på huvudvägnätet gäller även E4, som bör ha tillräcklig kapacitet så att parallella kommunala vägar inte belastas med regional och nationell trafik. För att avlasta trafikplats Glädjen ska kommunen verka för en ny fullständig trafikplats i den norra delen av tätorten.

I samråd med Trafikverket ska tillgängligheten till omkringliggande kommuner öka genom utveckling av tvärförbindelserna.

För att stärka ett miljöanpassat transportsystem bör samäkning, bilpooler och alternativa drivmedel gynnas. Bilpoolssystem och lösningar som gynnar elbilar ska premieras i form av lägre parkeringstal vid bebyggelseplanering.



NYTTOTRAFIK

MOTIV

För att samhället ska fungera krävs att stora delar av gatunätet går att trafikera med stora fordon. Fastigheter behöver daglig service för till exempel varutransporter och avfallshantering. Därtill finns krav på både tillräckligt breda körytor och snabba färdvägar för utryckningsfordon. Dessa krav gör att gatunätet inte alltid kan utformas så snävt och småstadsmässigt som önskas.

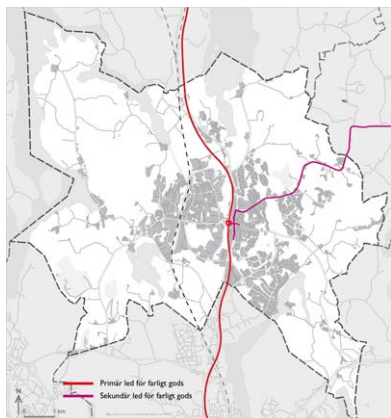
NULÄGE

Upplands Väsby har ett bra läge för godstransporter då E4 går genom kommunen. För flera verksamheter i Upplands Väsby är godstransporter nödvändiga transportkvaliteten bör därför bevakas och i huvudsak vidmakthållas.

E4 och Stockholmsvägen passerar genom skyddsområdet för Hammarby reservvattentäkt.

Inom den tätast bebyggda delen av kommunen förekommer idag transporter med upp till 25 meters långa fordon. Detta ställer krav på vida körbanor och innebär risker för gående och cyklister. De tunga transportererna står för en stor andel av utsläppen i kommunen. Därför är det angeläget att minska andelen tung trafik i så stor utsträckning som möjligt, i synnerhet i de centrala delarna.

Den primära transportvägen för farligt gods i Väsby utgörs av väg E4. Sekundära transportvägar för farligt gods är Väg 859/Stockholmsvägen mellan Vallentunavägen och Johanneslunds industriområde och Väg 268/Vallentunavägen, även del av 872 Sandavägen är sekundärled på grund av transporter av drivmedel till bensinstationen vid Vatthagsvägen.



Figur: Nuvarande leder för farligt gods.

MÅL OCH INRIKTNING

Nyttotrafiksystemet ska vara tillgängligt, funktionellt och anpassat efter stadsmiljön.

Målsättningen är att skapa ett tätt gatunät med god framkomlighet för buss i linjetrafik och utryckningsfordon. En levande och modern småstadsmiljö kräver dock att fordonsstorleken begränsas på delar av gatunätet. Exempelvis bör området som inramas av Husarvägen, Mälarvägen, järnvägen och Väsbyvägen fredas från godsfordon över 12 m. Delar av transportnätet kan dock kräva en högre standard för transportfordon.

STRATEGI

I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att farligt gods och tunga transporter genom tätorten begränsas. Genom omledning av transporter av farligt gods skapas möjligheter till förtätning med nya bostäder och verksamheter. Kommunen ska verka för att klassningen av Vallentunavägen, Väg 268, som sekundärled för farligt gods ska tas bort.

På de vägar som klassas som led för farligt gods är kommunens hållning att lokalspecifika förutsättningar alltid ska tas i beaktning gällande bebyggelsefritt avstånd från väg.

För att minska tunga transporter till och från de centrala delarna ska kommunen verka för att godstransporter samordnas via en omlastnings-terminal.

Nytablering av verksamheter, med behov av intensiva eller tunga transporter, ska lokaliseras utanför den täta stadsbygden. Transporterna ska ledas via lämpliga gator till det statliga vägnätet.

God trafiksäkerhet är alltid överordnat vid utformning av gaturum, samtidigt som framkomlighet för utryckningsfordon måste tas i beaktning.

Vid planering av gator med linjebustrafik ska en aktiv dialog föras med Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningens riktlinjer, Ribuss, gäller vid utformning av gator med linjebustrafik.

ORDLISTA

Beteendepåverkan – Individens beteende kan påverkas genom informations spridning. Exempelvis kan information kring hur olika färdmedelsval påverkar miljö, hälsa och ekonomi leda till att fler väljer hållbara färdmedel.

Enkelt avhjälpta hinder – Det finns många olika typer av enkelt avhjälpta hinder som återfinns i både inomhus- och utomhusmiljö. Till exempel bristfälligt skyltning, mindre nivåskillnader, trappsteg och avsaknad av ledstänger. Enkelt avhjälpta hinder i publika lokaler och på allmänna platser ska enligt Boverkets föreskrift BFS 2011:13 åtgärdas.

Framkomlighet – Framkomlighet beror inte enbart utav trängsel med andra fordon. Det kan även syfta till bland annat vilken lätthet oskyddade trafikanter kan ta sig fram längs gator vid snöfall. När oskyddade trafikanter ska prioriteras är det viktigt att poängtera att framkomligheten för bilister måste anpassas efter de oskyddade trafikanternas behov.

Genhet – Genhet kan ses som förhållandet mellan den faktiska vägen och fågelvägen mellan två stycken målpunkter. God genhet uppnås med hjälp av en finmaskig gatustruktur, medan motsatsen ges vid exempelvis bostadsenkaver eller större bostadsområden utan genomsläppstrafik.

Genomsilning – God genomsilning innebär att trafiknätet är finmaskigt, kopplar samman områden och att det finns fler än en koppling till huvudvägnätet. Exempel på dålig genomsilning är bostadsenkaver

Högtrafik – Högtrafik, även kallat rusningstrafik, är de intervall på dygnet då flest resenärer åker och trängseln är som störst. Högtrafik brukar definieras som morgonrusningen mellan kl. 06–09 samt eftermiddagsrusningen mellan kl. 15–18.

Kapacitet – Kapacitet är mått på exempelvis hur många fordon som kan passera en korsning eller vägsträcka under en bestämd tidsperiod. Ofta används begreppet kapacitetsutnyttjande för att redovisa och jämföra trängsel på olika vägar. En hög kapacitet behöver inte innebära god framkomlighet om kapacitetsutnyttjandet blir för högt.

Kombinationsresor – Kombinationsresor är resor som består av fler än ett färdmedel. Exempelvis när en resenär tar buss eller cykel till järnvägen för att därifrån ta tåget till sin slutdestination. Ett annat begrepp

för kombinationsresor är multimodala transporter.

Matartrafik – Matartrafik syftar framförallt på de busslinjer som huvudsakligen transporterar resenärer till, eller från, en järnvägsstation eller annat typ av nav med fler destinationer och högre turtäthet. Matarbussarnas linjenät kan förenklat ses som ekrar på ett cykelhjul som kopplar samman kommunens alla områden med järnvägsstationen i hjulets centrum.

Mobility management – Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bildanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Mobility management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Exempelvis genom informationshantering och telekommunikation som kan minska alstringen av trafik. Dessa åtgärder har betydligt lägre kostnader än hårda åtgärder i form av utbyggnad av nya vägar.

Målpunkter – Viktiga målpunkter är all typ av service, arbetsplatser och rekreationsområden som individer behöver nå i sin vardag.

Målstyrd planering – Planeringen utgår från uppsatta mål. För att nå målsättningar om förändrade resandelar kan exempelvis cykelvägar dimensioneras för en ökad mängd cyklister. Bilvägar kan i vissa fall planeras med en lägre kapacitet än vad som förespås i prognoser för att motverka ökningen av bilåkande. Incitamenten för en överflyttning mellan trafikslagen ökar genom att planeringen sker målstyrt.

Nyttotrafik – Nyttotrafik är samhällsnyttiga transporter av varor och personer.

Prognosstyrd planering – Planeringen utgår från prognostiserade trafikmängder. Enligt alla prognoser ökar bilåkandet på sikt och om vägar utformas efter bilisternas efterfrågan finns det inga incitament för att övergå till mer hållbara transportmedel.

Rain garden – En rain garden är en genomsläpplig växtbädd som används för att fördröja, infiltrera och rena dagvatten från närliggande hårdgjorda ytor.

Ribuss – Ribuss är förkortningen för Trafikförvaltningens styrdokument Riktlinjer - Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik. I dokumentet framgår vilka krav Trafikförvaltningen ställer på utformning av vägar för att de ska låta trafikera vägen med busstrafik.

Riplan – Riplan är förkortningen för Trafikförvaltningens styrdokument Riktlinjer - Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Dokumentet är en vägledning som förklarar vilka planeringsförutsättningar som Trafikförvaltningen utgår från vid planering av kollektivtrafik.

Styrdokument – Ett styrdokument syftar till att ange principer och övergripande riktlinjer för ett standardisera arbetssätt. Tydliga styrdokument minskar risken för intressekonflikter.

Tillgänglighet – Tillgänglighet är ett begrepp som används för att beskriva hur pass väl en verksamhet, plats eller lokal fungerar för människor med funktionsnedsättning. Trappor och kraftiga lutningar är exempel på faktorer som kräver kompletterande åtgärder för att motverka en dålig tillgänglighet. Dock kopplar tillgänglighet inte enbart till fysisk tillgänglighet utan även till tillgänglighet till utbildning och information.

Trafikförvaltningen – Trafikförvaltningen, ansvarar för att Stockholms läns invånare och besökare har en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik.

Trafikverket – Trafikverket är en svensk statlig förvaltningsmyndighet. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ansvarar även för byggande samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Utryckningstrafik – Ett utryckningsfordon är ett motorfordon som används vid brådskande utryckning. De vanligaste typerna av utryckningsfordon är polis, ambulans och brandkår. Till följd av utryckningsfordonens krav på extra god framkomlighet är det viktigt att ta hänsyn till deras framkomlighetskrav i utformningen av vägar och gator.



Upplands Väsby
kommun