



# Sammanfattande PM trafik och resefunktioner

För detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde

Kontoret för samhällsbyggnad

25 oktober 2021



**Upplands Väsby**  
kommun

# Produktion av dokumentet

Under hösten 2015 fanns en intention att sammanställa ett program för resefunktioner och att programmet skulle beslutas på samma sätt som Kvalitetsprogrammet för Väsby Entré. P.g.a. diskussioner kring bl.a. spårområdets bredd och gatustrukturen på västra sidan om järnvägen har arbetet dragit ut på tiden och föreliggande rapport är i stället en sammanställning av krav, behov och önskemål för bytespunkten, trafik, transporter samt parkering. Efter att detaljplanen varit på samråd mellan 25 oktober - 6 december 2018 reviderades dokumentet under 2021.

Underlag till arbetet har hämtats från rapporter och samarbete med olika organisationer. Underlagsrapporter listas i slutet av dokumentet.

## Bilder:

Illustrationer över planområdet är gjorda på en grund från Illustrationsplanen till detaljplanen gjord av Urban Minds AB.

| Version | Datum |
|---------|-------|
|         |       |
|         |       |
|         |       |

# Innehåll

## sida

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| <b>INLEDNING</b>                      | <b>5</b>  |
| Bakgrund                              | 5         |
| Läsanvisning                          | 6         |
| <b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>                | <b>7</b>  |
| Nationell och regional planering      | 7         |
| Kommunal planering                    | 9         |
| <b>TRAFIKSTRUKTUR</b>                 | <b>13</b> |
| Trafiknät                             | 14        |
| Gatuutformning                        | 24        |
| Torg och platser                      | 36        |
| Broarna                               | 36        |
| <b>TRAFIKBEHOV</b>                    | <b>39</b> |
| Avfallshantering                      | 39        |
| Räddningstjänst                       | 40        |
| Angöring                              | 42        |
| Cykelparkering                        | 43        |
| Bilparkering                          | 44        |
| <b>BYTESPUNKT</b>                     | <b>47</b> |
| Resbehov                              | 47        |
| Befintlig bytespunkt                  | 49        |
| Framtida bytespunkt                   | 53        |
| <b>ORDLISTA</b>                       | <b>67</b> |
| <b>UNDERLAG</b>                       | <b>68</b> |
| <b>BILAGA</b>                         |           |
| Mobilitetsstrategi och mobilitetsplan |           |





Figur: Geografisk avgränsning av detaljplan för östra Runby med Väsby stationsområde



# INLEDNING

## Bakgrund

### Placering i regionen

Upplands Väsby ligger mellan Stockholm och Uppsala. Både Ostkustbanan och E4 passerar genom kommunen vilket innebär möjlighet till goda förbindelser men också två stora barriäreffekter. Projekt Väsby Entré är en möjlighet att minska järnvägens barriäreffekt i tätorten.

### Området

Stationsområdet har ett centralt läge i kommunen med Väsby centrum cirka 800-900 meter öster om stationen. Upplands Väsby station är den enda pendeltågsstationen i kommunen och är en viktig bytespunkt.

Den nya bytespunkten med tågstation och bussterminal kommer att vara den största målpunkten inom Väsby stationsområde. Andra målpunkter inom området är multihuset Messingen med bl.a. bibliotek, gymnasieskola, musikskola, dansskola och gym.

Karta på sidan 4 anger den geografiska avgränsningen för detaljplanen. Trafikfunktionerna är beroende av anslut-

ningar till de omgivande trafiknäten och visas ofta för ett större område.

### Benämning

I tidigare planprogram och kvalitetsprogram kallas detaljplanen Väsby Entré/stationsområdet. Namnet på detaljplanen har senare ändrats till Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde. I denna PM kallas området förkortat Väsby stationsområde.

### Mål för Väsby stationsområde

I Planprogrammet för Väsby stationsområdet anges det övergripande målet vara att skapa en ny stadsdel och utveckla stationsområdet till en av kommunens bärande centrumpunkter.

Målet för Väsby Entré beskrivs under tre punkter:

- En kapacitetsstark och komplett kommunikationsnod med egen identitet
- En tät och funktionsblandad stad med utvecklade stråk
- En stadsdel som bidrar till en hållbar utveckling



Figur: Upplands Väsby läge i regionen

## Skede

För att styra utvecklingen av Väsby stationsområde har kommunen beslutat att arbeta med en samlad detaljplan som omfattar större delen av stationsområdet. Den 30 november 2015 tog kommunstyrelsen beslut om att påbörja detaljplanearbete och planen gick ut på samråd under hösten 2018.

Planförslaget har sedan samrådet reviderats utifrån inkomna synpunkter, och under 2021 har en uppdaterad version av denna PM tagits fram. Samtliga granskningshandlingar för detaljplanen färdigställs under hösten 2021.

## Ändrade förutsättningar mellan planprogram och samråd

Mellan 2015 och samrådet 2018 förändrades flera förutsättningar för planarbetet. De främsta förändringarna som berör trafik och infrastruktur gäller:

- Behov av ett bredare spårområde, vilket ger mindre tillgänglig yta på västra sidan om järnvägen.
- Upplands Väsby station planeras inte för stannande regionalståg (vilket åter ändrades inför granskning).
- Bankes bro har visat sig vara i så dåligt skick att den inte bör renoveras utan ersättas.
- Trafikverket har beslutat att väg 268/Vallentunavägen inte dras i ny sträckning utan rustas i befintligt läge.
- Ytor möjliga för att använda för temporär buss-terminal har begränsats.
- Kommunen har beslutat att bilda ett parkeringsbolag.

## Ändrade förutsättningar sedan samråd

Efter samrådet är de främsta förändringarna:

- Utökat spårområde och skyddsavstånd till järnväg.
- Trafikverket har levererat yttre spårgränser för järnvägsområdet.
- I en åtgärdsvalsstudie rörande pendeltågstrafiken i Stockholm lyfts möjlighet till regionalståguppehåll i Upplands Väsby.
- Nya krav från trafikförvaltningen: fler antal platser för bussar samt större körytor för buss.
- Stombusslinje H har delats upp på två delar; Bar-karby- Upplands Väsby och Upplands Väsby-Arninge.
- Ny prognos för beräknat högsta flöde för Väsbyån är högre än tidigare. Det har medfört krav på nya gatunivåer.
- Då spårområdet utökats har Ladbrovägen flyttats väster ut.
- Väsbyhem AB har fått utökade direktiv att i bolagets regi uppföra och förvalta mobilitetshus/parkeringshus för allmänt ändamål i syfte att öka framkomligheten samt minska antalet markparkeringar.

- Bilparkering inom området ska utgå från 0,5 bilplatser per lägenhet om 80 kvm BTA.
- Detaljplanen ska ge möjlighet till parkeringshus och därmed parkeringsköp för de kvarter, som ej kan rymma egen bilparkering
- Läge för cykelstråk mellan Ingridis bro och Hagvägen har flyttats söderut.

## Läsanvisning

### Syfte

Denna sammanfattande PM för trafik och resefunktioner är en bilaga till planbeskrivningen. Rapporten är en beskrivning av föreslagna trafik- och resefunktioner.

Projektering för allmän platsmark pågår. Samtidigt pågår även fortsatt utredning och projektering av bytespunkten. I denna PM redovisas de funktioner och utrymmesbehov som behövs för trafiken.

### Innehåll

Rapporten har strukturerats i fyra huvudrubriker:

- Förutsättningar
- Trafikstruktur
- Trafikbehov
- Bytespunkten

Under Trafikstruktur beskrivs först trafiknäten för olika trafikantgrupper. Därefter beskrivs kortfattat respektive gata på västra och på östra sidan om järnvägen.

Under Trafikbehov beskrivs allmänna trafikbehov inklusive parkering för verksamheter och bostäder inom detaljplanen. I en bilaga redovisas förslag till mobilitetsstrategi och mobilitetsplan.

Under Bytespunkten beskrivs befintlig bytespunkt och krav på samt lösningar för framtida kollektivtrafikresenärer.

För varje underrubrik noteras

- ställningstaganden som gjorts och
- skillnad från plansamråd.

Rapporten behandlar inte finansiering, tidplan, genomförande och framtida huvudmannaskap av olika anläggningsdelar.



# FÖRUTSÄTTNINGAR

## Nationell och regional planering

### Riksentresse järnväg

Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall är av riksentresse enligt 3 kapitlet 8§ MB. Riksentresset omfattar järnvägsnätet, stationen, spårområdet samt markanspråk och influensområde för hälso- och säkerhetsfrågor.

Trafikverket publicerade 2016 den riksentresseprecisering som genomförts för Ostkustbanan för sträckan Solna-Uppsala. Där pekas ett framtida behov av utökat spår-område ut. Under 2020 inkom underlag från Trafikverket som specificerade markanspråket i spårkorridoren förbi Upplands Väsby. I underlaget ingår en redovisning av framtida utbyggnads- och markanvändningsbehov, bland annat utbyggnad med ytterligare två spår samt nya plattformar i nya lägen.

### Riksentresseprecisering

Följande tolkning har gjorts av riksentresseprecisering vad gäller Upplands Väsby station:

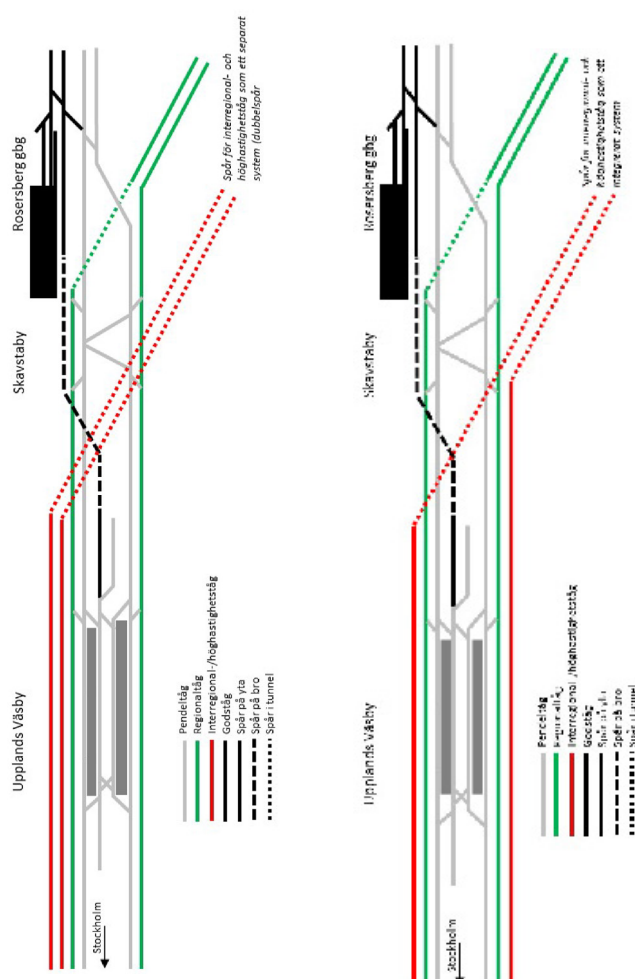
- en totalombyggnad av stationen krävs, då varken spår eller plattformar läggs i exakt samma läge,
- två nya plattformar byggs med en minimilängd om 240 meter,
- plattformarna har en bredd om 12 meter,
- växlarna i södra delen flyttas söderut för att optimera funktionerna för tågvändningar samt
- två vändspår norrut med en längd om 250 meter.
- spårområdet breddas endast västerut.

### Funktionsutredning

De funktionsutredningar som gjorts har utgått från sex genomgående spår och två spår mellan plattformar.

Plattformarna har antagits 12 meter breda och 240 meter långa. Spårområdets bredd varierar, dels beroende på om de snabba spåren antas ligga i ytterkanterna eller på västra sidan i spårområdet, dels beroende på var i längdriktningen måttet anges.

I funktionsutredningen har uppmärksamats att Rosersbergs godsbangård behöver en förbättrad koppling till Ostkustbanan. Kopplingen kan effektiviseras med hjälp av ytterligare två spår norr om Upplands Väsby station. Därför krävs två spår mellan plattformarna vid Upplands Väsby station.



Figur: Förbättrad koppling till Rosersbergs bangård i två alternativ med snabbspåren antingen i ytterkant eller i västra delen av spårområdet, ur Funktionsutredningen 2017

## Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

I Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie, Pendeltåg och utveckling på Ostkustbanan, diskuteras gällande Upplands Väsby:

- förbättrad kapacitet för vändning av tåg med ny växelförbindelse från uppställningsspåren,
- anpassade plattformar i längd och bredd,
- signaler och växlar för utveckling av regionpendelfunktioner,
- utveckling av vändningskapaciteten med två vändspår och
- ytterligare utveckling till åtta spår vid Upplands Väsby.

I dagsläget finns det inga beslut om större förändringar för pendeltågstrafiken som kan komma att påverka Upplands Väsby station och dess resenärer.

I åtgärdsvalsstudien (ÅVS), Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm, föreslås en trafikökning med start 2024 med enstaka avgångar under de tider då behovet är som störst, och 2028 under en större del av dygnet. Ökningen föreslås bestå av att två Upplands Väsby-tåg förlängs till och från Uppsala. Utökad trafikerings av Upplands Väsby station kommer att studeras vidare.

## Fortsatt planeringsprocess för Ostkustbanan

Det slutliga spårupplägget för Ostkustbanan fastställs först då Trafikverket tar fram järnvägsplan för sträckan. I Trafikverkets nuvarande planering, som sträcker sig till 2029, ingår inte utbyggnad av Ostkustbanan.

Kommunens tidplan för genomförande av projektet Väsby Entré ligger före en framtida utbyggnad av Ostkustbanan på sträckan Stockholm-Uppsala.

## RUFS

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, uttrycker regionens samlade vilja, och huvudvisionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Området runt Upplands Väsby station pekas i RUFS ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge.

För att möjliggöra visionen finns fyra regionala mål om attraktiva livsmiljöer, jämställdhet, öppenhet, tillgänglighet och innovation och näringar. Prioriteringar under kommande år är bland annat att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, styra mot ett transporteffektivt samhälle och utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.

## Länsplan

Ombyggnad av väg 268 E4-Grana ligger i gällande länsplan 2018-2029. Trafikverket har gjort ett ställningstagande att arbeta med åtgärder i befintlig sträckning. Inom projektet utreds även utbyggnad av ny trafikplats på E4 i Hammarby. Kommunen arbetar för att en ny trafikplats ska byggas på E4 vid Hammarby. Trafikplatsen föreslås ha kopplingar både åt väster via Hasselgatan och Ladbrovägen och åt öster via Stockholmsvägen.



## Kommunal planering

### Vision

Kommunens planering utgår från den beslutade visionen att Upplands Väsby ska växa till 63 000 invånare 2040. År 2040 är även tidshorisont för genomförande av detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde. Projektet Väsby Entré arbetar dock för att stora delar av planprogrammet ska kunna genomföras före år 2029.

### Översiktsplan

Översiktsplanen *Väsby stad 2040* visar kommunens planer för att bli en modern, grön, blandad småstad med ett rikligt utbud av bostäder, verksamheter, service, mötesplatser och grönska. Genom en tät stad kan serviceunderlaget öka samtidigt som exploaterings negativa påverkan på miljön minskar.

Framtidsbilden visar en tät stadskärna med ett sammanbindande stråk mellan centrala Väsby, Älvsundadalen och Bredden Stråket visas med tegelröd färg på kartan nedan och avses byggas ut för bra förbindelser för gående, cyklister och erbjuda snabb kollektivtrafik.

I översiktsplanen markeras vikten av att överbrygga de barriäreffekter som järnvägen och E4:an utgör i kommu-

nen. Ambitionen är att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från stationen i alla väderstreck.

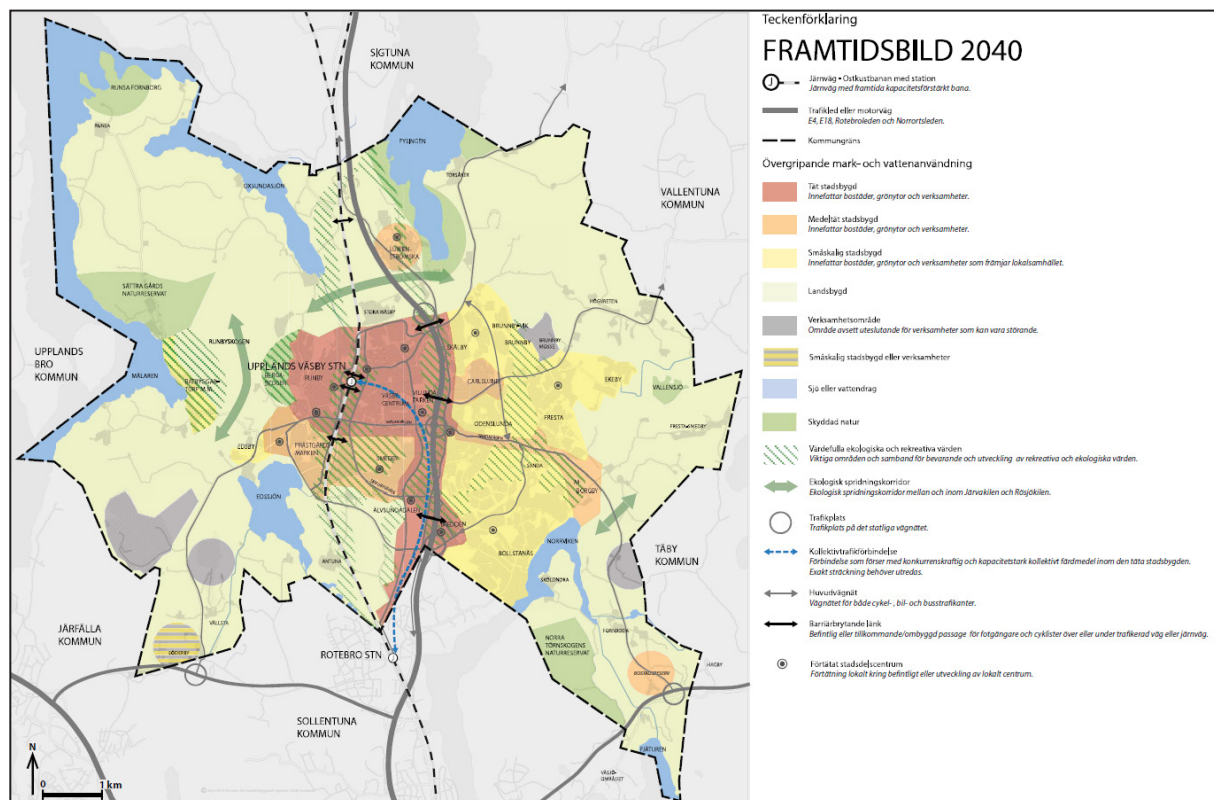
I översiktsplanen anges en förstärkt kollektivtrafiklinje mellan Upplands Väsby station och Rotebro station. Där visas också en ny kollektivtrafiklänk över E4 samt nya linjer längs Älvsundavägen och bussgata från Älvsundadalen till Rotebro station.

### Trafikstrategi

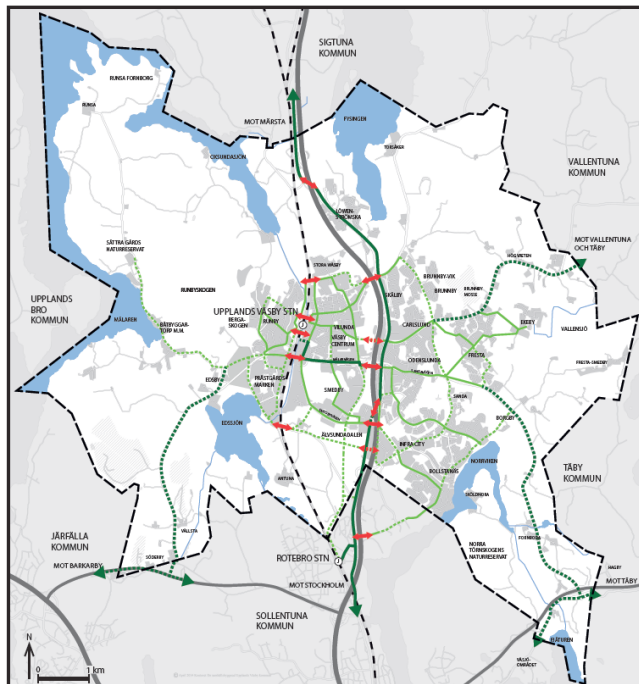
Trafikstrategin för Upplands Väsby kommun antogs 2010 och syftar till att ge vägledning i trafikplaneringen. Det övergripande målet är att skapa ett hållbart trafiksystem på småstadens villkor, vilket betyder att gående, cyklister och kollektivtrafik bör prioriteras i planeringen.

### Trafikplan

Kommunens Trafikplan, godkänd av kommunfullmäktige 2013, visar hur kommunen ska uppnå målen i Trafikstrategin. Trafikplanen redovisar bland annat övergripande nät för cykel, gatuklasser i biltrafiknätet samt kommunens ambition gällande kollektivtrafiken. Planen ligger till grund för åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och prioriterade drift- och underhållsåtgärder.



Figur: Översiktsplan Väsby stad 2040

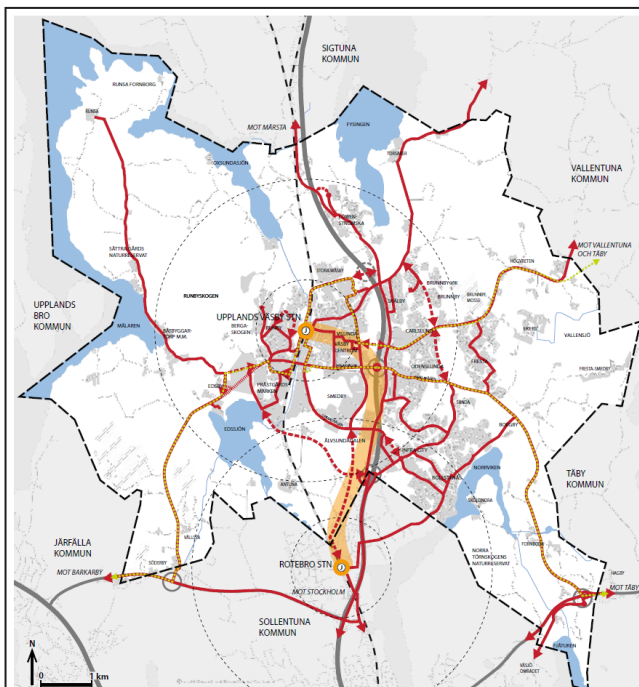


TEMAKARTA

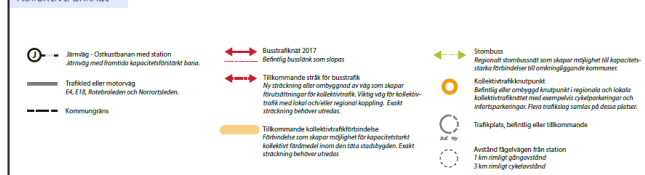
## TRAFIK - huvudcykelväg



Figur: Framtida huvudcykelväg enligt Översiktsplan för 2040



Kollektivtrafik



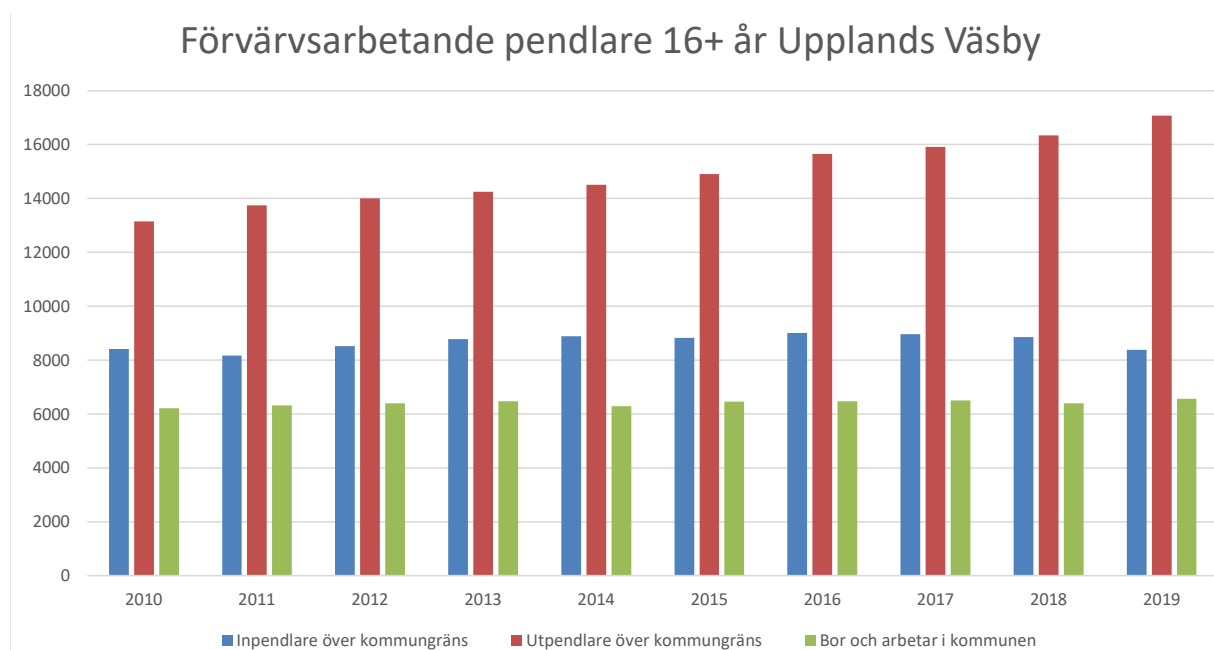
Figur: Framtida övergripande bussväg enligt Översiktsplan för 2040

## Befolkningstillväxt och ökad pendling

År 2020 var befolkningen inom Upplands Väsby kommun drygt 47 000 personer. Till 2040 planerar kommunen att ha växt till drygt 60 000 invånare, vilket motsvarar en ökning med ca 27%. Antalet arbetsplatser antas öka proportionellt.

Andelen utpendlande förvärvsarbetare från Upplands Väsby är stor. 2014 pendlade ca 70% av befolkningen ut från kommunen och tendensen är att andelen fortsätter öka. Även inpendlingen är stor, 2014 var 59 % av de arbetande i kommunen inpendlare.

Upplands Väsby stationsområde dimensioneras för 2050 och ca 14 000 påstigande på pendeltåg och ca 12 000 på buss. Därtill planeras för ca 1 000 - 1 400 bostäder och ca 10 000- 60 000 kvm verksamheter. Förutom kontor och handel kan vårdcentral, förskola, service samt offentlig förvaltning och service komma att inrymmas. En del av dessa målpunkter alstrar egna besökande medan andra attraherar resande som är på väg till eller från stationen.



Figur: Inpendling till och utpendling från Upplands Väsby kommun

## Trender

Under senare år har det uppkommit trender kring nya fordon så som elsparkcyklar och åkplattor samtidigt som en utveckling av befintliga fordon sker. Cykeln har gått mot att nu kunna drivas helt eller delvis av en elmotor. Cyklar tillverkats även ihopvikbara, gjorda med möjlighet att skjutsa flera barn på eller för att kunna hantera större mängder varor än tidigare.

En stor förändring har även skett tack vare ny teknologi som gjort det möjligt att dela tjänster eller varor. Digitaliseringen och ny teknik har gjort att det nu enklare och effektivare kan beställas varor och tjänster hem till ytterdörren. Det är även möjligt att boka, hyra eller göra sig av med varor genom nya lösningar.

Det blir allt vanligare med olika typer av delnings-ekonomier när det kommer till transporter. Antalet bil-, moped- och cykelpooler växer och det formar även hur vi planerar och utformar vår omkringliggande infrastruktur. Mycket handlar om beteendeförändringar och vilka krav som ställs på omgivningen. Det är möjligt för många att arbeta hemifrån vilket i viss mån kommer att fortsätta att ske även efter rådande pandemi.

På lång sikt kan fordon komma att bli allt mer automatiserade. Hur det skulle påverka infrastrukturen är svårt att förutspå men sannolikt skulle det öka kapacitet i gatunätet och mer effektiv parkering.





# TRAFIKSTRUKTUR

Lokala trafikföreskrifter och utformning av gaturummen styrs inte i detaljplanen. Däremot behöver utrymmen för trafikrörelser, siktsträckor, vändmöjligheter, busshållplatser och angöring för avfallsfordon och rörelsehindrade kunna garanteras i planen. I detta avsnitt visas ett förslag på utformning av gatornas ytor. Andra utformningar är möjliga om krav på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet kan klaras.

Nedan visas först trafiknäten för olika trafikantgrupper.

Trafiknät visas för

- gående,
- cyklande och
- biltrafik.

Därefter beskrivs kortfattat respektive gata och gränd på västra och på östra sidan om järnvägen.

De viktigaste nya kommunikationsstråken i planförslaget är de två broarna över spårområdet. Broarna reserveras för gående och cyklande och ger båda kontakt med plattformarna till pendeltågstrafiken. Broarna beskrivs under egen underrubrik.



Figur: Arbetsnamn under detaljplanearbetet

# Trafiknät

## Befintlig trafiknät

### Befintliga gång- och cykelstråk

#### Östra sidan

Industrivägen har på utbyggd del gångbanor på båda sidorna. Även gator som leder in i området har gångbanor på båda sidorna. Cykelbanor leds in mot området längs Centralvägens norra sida och längs Väsbyvägens båda sidor. Regleringen av cykling längs Industrivägen är otydlig.

#### Västra sidan

Från norr leder en gång- och cykelväg in mot området längs Ladbrovägens västra sida. Den viker av mot Bills backe och Bankes bro. I söder där Ladbrovägen övergår i Edsvägen finns en smal gångbana. I övrigt saknas gång- eller cykelytor längs Ladbrovägen.

Från söder leder en gång- och cykelväg längs Edsvägens södra sida och fortsätter längs Hagvägens östra sida fram till Trädgårdsvägen. En smal gångbana finns på norra sidan längs Edsvägens östra del. Längs Hagvägens finns smala gångbanor längs östra sidan och större delen av västra sidan.

Längs Bills Backes södra del blandas gående och cyklande med biltrafik medan de i norra delen har fredad bana. Mellan Lilla Hagvägen och stationen leds gående och cyklande på västra delen tillsammans med biltrafik till kringliggande fastigheter men närmare stationen har de egen bana. Båda stråken har kraftigt lutning ned till stationen, ca 7% för Bills backe och ca 10% för Lilla Hagvägen.

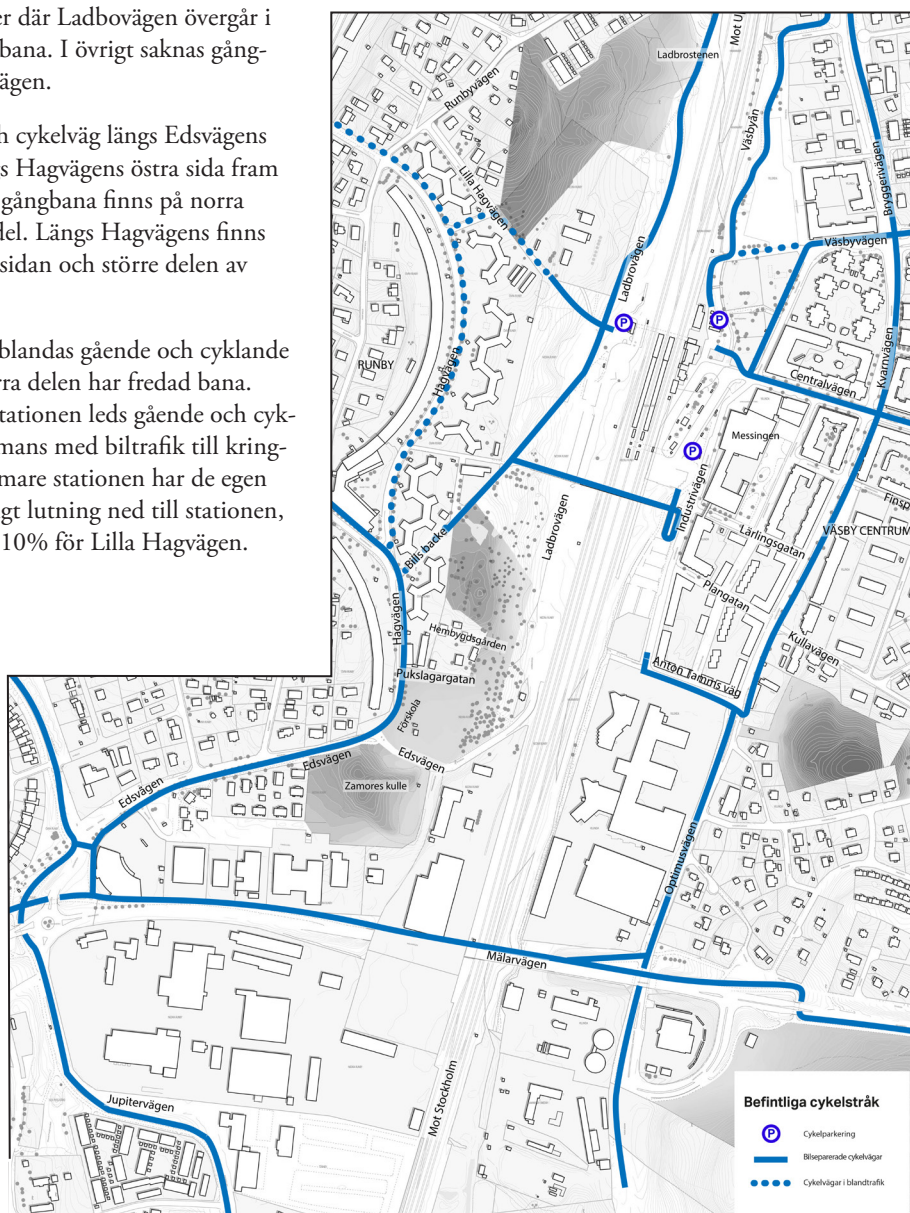
#### Över spårområdet

Östra sidan om spårområdet kopplas idag ihop med västra sidan genom gång- och cykelbron Bankes bro. Bankes bro ansluter inte till biljetthall/station utan passerar endast över spårområdet. Bron är tillsammans med Mälarvägen/Mälarbron och Ladbrovägen de enda vägarna i området som tillåter passage förbi spårområdet med cykel.

Gående kan även korsa spårområdet i en tunnel, som går under spårområdet i norr.

### Gång- och cykelflöden

Cykelräkningar utfördes på elva platser inom kommunen under 2015. De största flödena uppmättes på befintliga Bankes bro med 320 cyklister/vardagsdygn och på Mälarbron med 180 cyklister/vardagsdygn.



Figur: Befintligt cykelnät



## Nuvarande bilvägnät

Befintliga huvudvägar genom Väsby stationsområde är Edsvägen och Ladbrovägen samt Mälarvägen. Mälarvägen och Ladbrovägen har ingen korsning med varandra.

Öster om området går huvudgatan Optimusvägen i nord-sydlig riktning med sina förlängningar Kvarnvägen och Bryggerivägen, dessa fungerar som gator med uppsamlande funktion för biltrafiken. Väsbyvägen leder biltrafik in mot området från nordost.

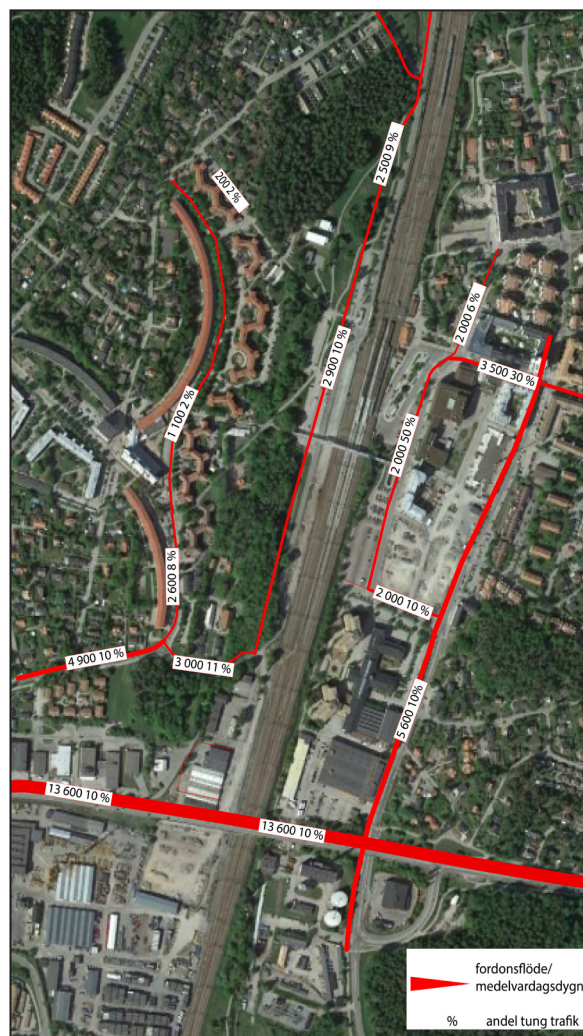
Övriga gator inom Väsby stationsområde är att betrakta som lokala. På östra sidan av järnvägen leder Centralvägen, och Industrivägen lokal biltrafik till och från stationsområdet.

På östra sida trafikerar Industrivägen av tät busslinjetrafik. På västra sidan trafikerar idag (2021) Ladbrovägen och Edsvägen av buss i linjetrafik.

## Biltrafikflöden

Ladbrovägen trafikerades 2015 av ca 2 900 fordon/var-dagsdygn.

På Industrivägen mellan Väsbyvägen och Centralvägen uppmättes 2015 ca 2 000 fordon/var-dagsdygn. Flödet på södra delen av Industrivägen bedöms inte vara större.



Figur: Räknade trafikflöden vardagsdygn 2015

## Framtida trafiknät

### Gångstråk

Eftersom stationen kommer att vara den dominerande målpunkten i området kommer de mest använda gångstråken gå i östvästlig riktning och koncentreras till broarna. Särskild hänsyn till framkomlighet för de gående bör tas i närheten av broarna. Broarna ger förbindelser till pendeltågens plattformar och är även viktiga som länkar över järnvägen, både i det övergripande gångstråket i kommunen och för de interna förbindelserna i området.

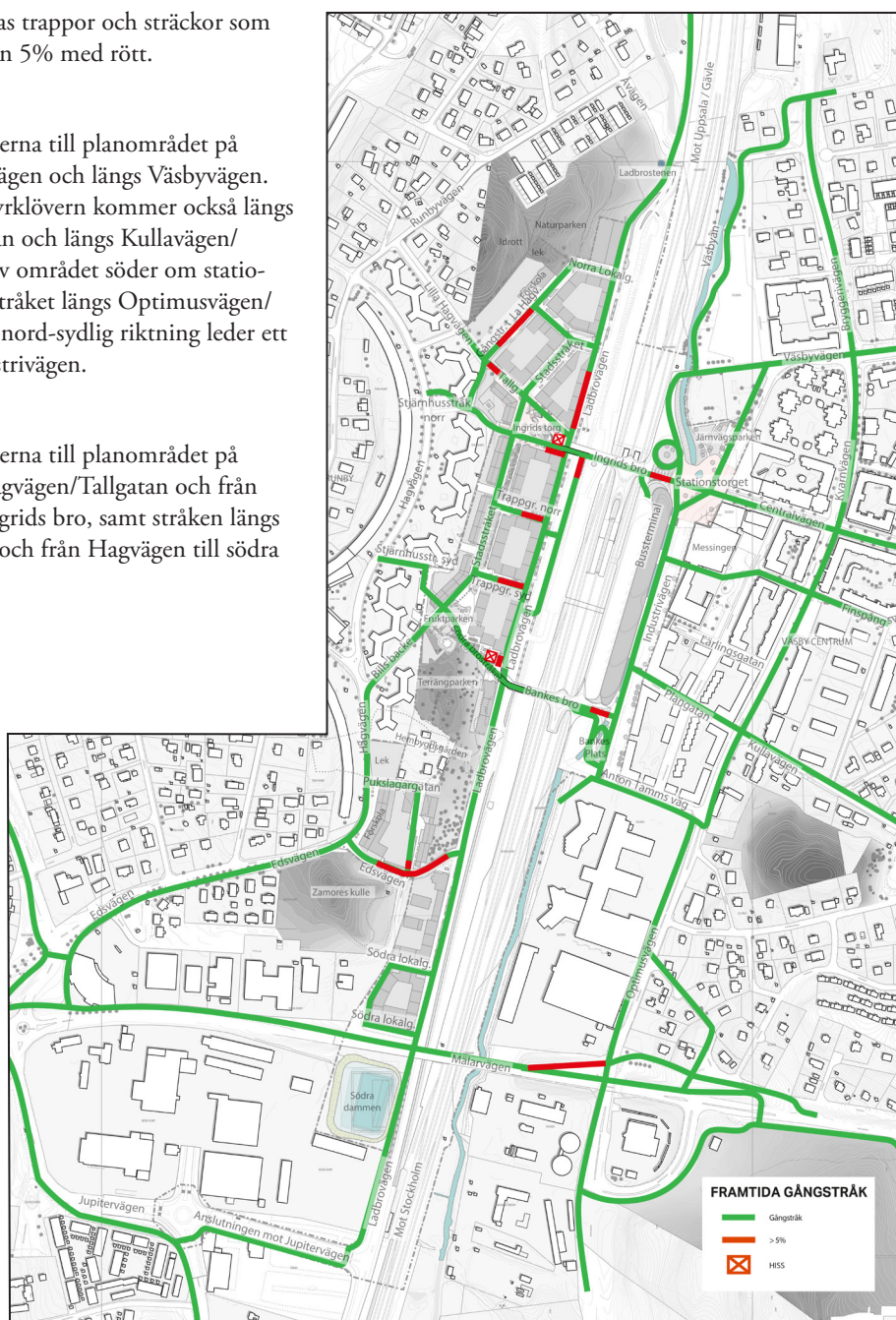
I nedanstående figur markeras trappor och sträckor som riskerar få brantare lutning än 5% med rött.

#### Öster om spårområdet

De viktigaste gångförbindelserna till planområdet på östra sidan är längs Centralvägen och längs Väsbyvägen. Gående från centrum och Fyrklövern kommer också längs Finspångsvägen/Messingsgatan och längs Kullavägen/Plangatan. Med omdaning av området söder om stationen kommer betydelsen av stråket längs Optimusvägen/Anton Tamms väg att öka. I nord-sydlig riktning leder ett viktigt gångstråk längs Industrivägen.

#### Väster om spårområdet

De viktigaste gångförbindelserna till planområdet på västra sidan är längs Lilla Hagvägen/Tallgatan och från Hagvägen till norra bron, Ingridis bro, samt stråken längs Bills Backe/södra brostråket och från Hagvägen till södra bron, Nya Bankes bro.



Figur: Viktiga stråk för gående



För boende söder om Mälarvägen kommer stråket längs Ladbrovägen och anslutningsvägen till Jupitervägen att bli en ny alternativ väg till stationen.

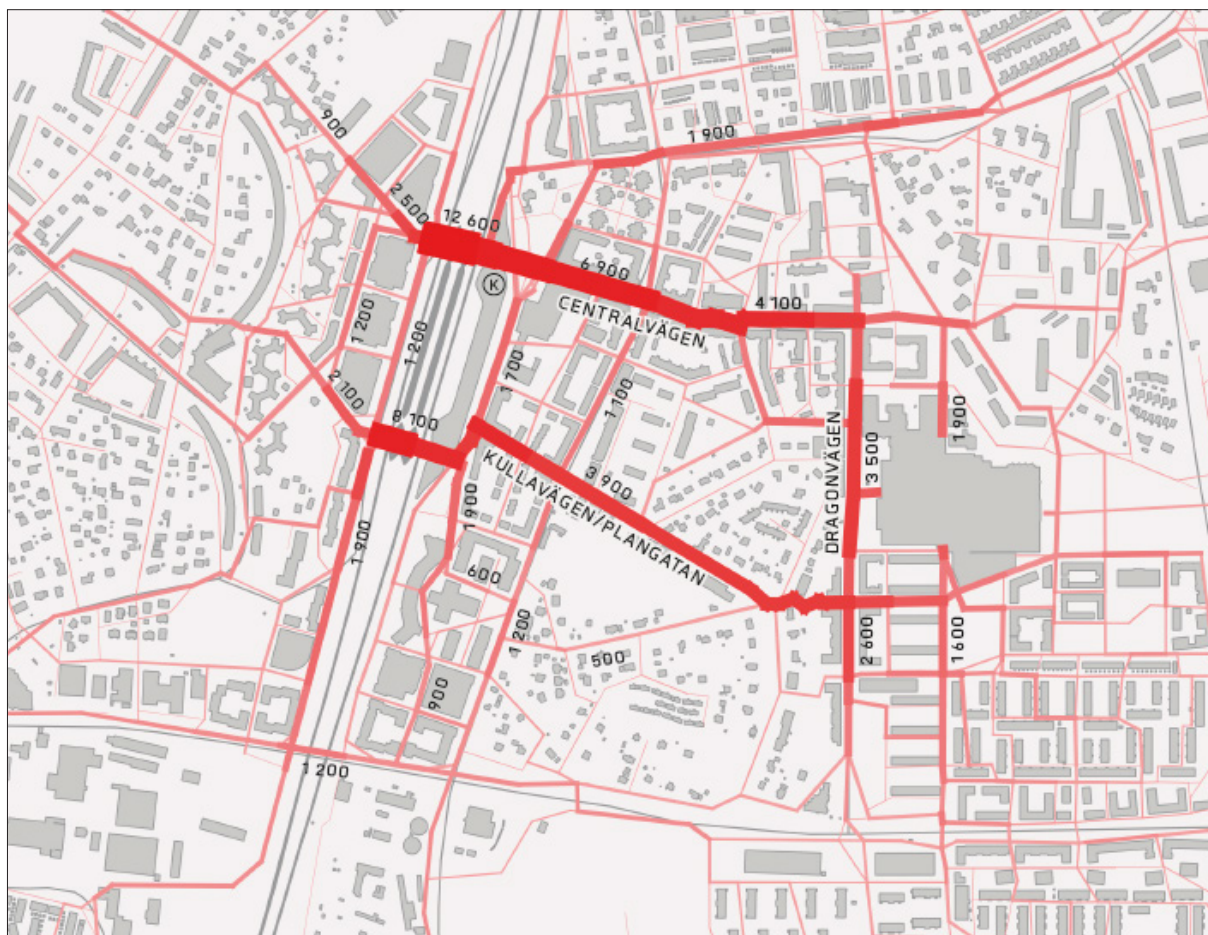
Stadsstråket kommer att vara ett viktigt gångstråk internt inom området.

Nivåskillnaderna är stora på västra sidan, som minst +3,8 på Ladbrovägen och som mest ca +21,5 på Lilla Hagvägen. För att skapa tillgänglighet mellan de västra delarna till Ladbrovägen planeras hissar vid Ingridis torg och vid södra brostråket. Trappor minskar tillgängligheten norr om Kv.4 samt längs Tallgatan och de två centrala gränserna.

På östra sidan är den största nivåskillnaderna mellan markplan och broplanen. Ramper med mindre än 5% lutning planeras byggas upp till broarna.

## Framtida gångflöden

2020 gjorde Spacescape en utredning kring attraktiva stråk och gångflöden år 2040. På den norra bron bedöms varje dygn ca 12 600 gående passera och på södra bron ca 8 100. Längs med Industrivägens skattas antalet gående till ca 1 700 och längs Ladbrovägen till ca 1 200 gående per dygn. Antalet passerande tar inte hänsyn till bytesflöden mellan pendeltågsstationen och bussterminalen.



Figur: Bedömda gångflöden per dygn 2040 exklusive resenärsbyten, Spacescape 2020



## Cykelstråk

Även för cykeltrafiken kommer stråken till stationen och dess cykelparkeringar att vara viktiga. Därtill kommer cykelförbindelserna över broarna, vilka skapar kontakt mellan kommunelar öster och väster om järnvägen. Cykelvägar med god standard behöver skapas till infartsparkering för cyklar vid de fyra angoringspunkterna till stationen. Hänsyn till framkomlighet för de cyklande behöver tas vid utformning av torg och platser i närheten av broarna.

### Öster om spårområdet

Längs Industrivägens västra sida planeras för en cykelbana i nord-sydlig riktning. Ordningen från bussterminal till gata för trafikslagen är gångbana, cykelbana, skyddsremsa, eventuellt väderskydd, bilangöring/bussangöring.

Cykelförbindelse mot sydost längs Anton Tamms väg planeras byggas ut i ett angränsande projekt. Stråket förbinder Nya Bankes bro med befintligt cykelstråk längs Optimusvägen och ingår i regionalt cykelvägnät. Med framtida utveckling av området sydost om stationen kommer behovet av denna koppling att öka.

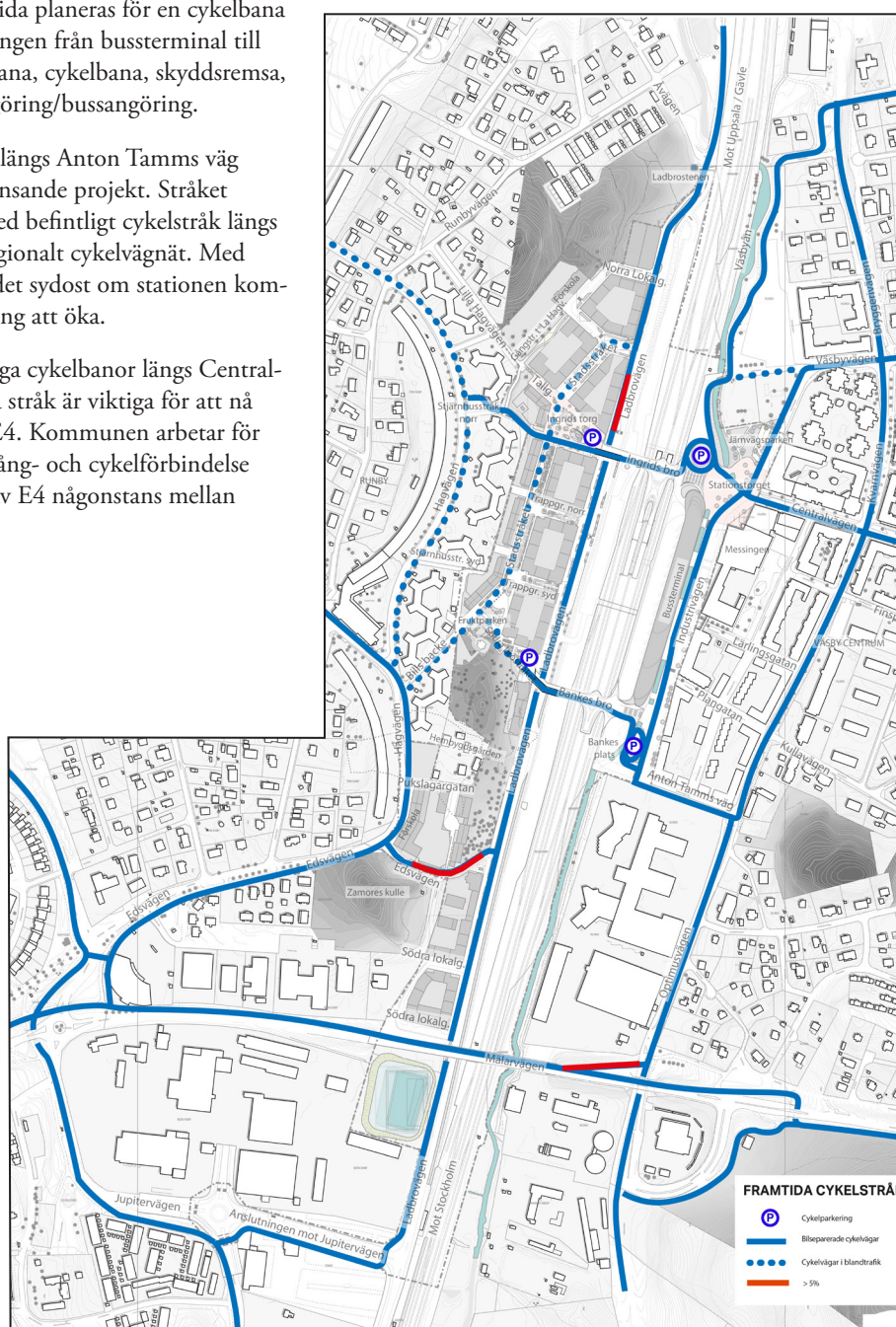
För färd österut finns befintliga cykelbanor längs Centralvägen och Väsbyvägen. Dessa stråk är viktiga för att nå områdena på östra sidan om E4. Kommunen arbetar för att skapa ytterligare en god gång- och cykelförbindelse mellan östra och västra sida av E4 någonstans mellan Mälärvägen och Väsbyvägen.

### Väster om spårområdet

Befintligt cykelstråk mellan stationen och Lilla Hagvägen ersätts av en ny cykellänk mellan Hagvägen och norra bron, Ingridis bro. Utanför detaljplanen föreslås Hagvägens norra del byggas om så att gångbanan breddas till en gång- och cykelbana och körbanan smalnas av.

Söder därom vid befintligt gångstråk mellan stjärnhusen föreslås ett par trappsteg mot Hagvägen tas bort så att stråket även kan användas av cyklande.

Cykelstråk mot södra Runby och norra delen av Eds allé behålls längs Bills backe, men då gatan öppnas för biltrafik



Figur: Viktiga stråk för cykel

fik med cykling i blandtrafik. För att få separat cykelbana hade detaljplanens område behövts utvidgas.

Cykling i nord-sydlig riktning genom området föreslås blandtrafik med gångfarts längs Stadsstråket. Gångfartsområdet längs är drygt 300 meter. Vid längder över 200 meter är det svårt att få efterlevnad från bilisterna. Gångfartsområden ger inte heller god framkomlighet för cyklande.

Cykelbana planeras på västra sidan om Ladbrovägen längs hela gatans sträckning. Stråket längs Ladbrovägen går planskilt under de två broarna.

I söder föreslås en cykelbana längs södra sida av anslutningsvägen till Jupitervägen, vilken kopplas till befintlig cykelbana längs Jupitervägen. För boende söder om Mälarvägen kommer cykling längs Ladbrovägen och anslutningsvägen till Jupitervägen att bli en ny gen väg till stationen.

## Framtida cykelflöden

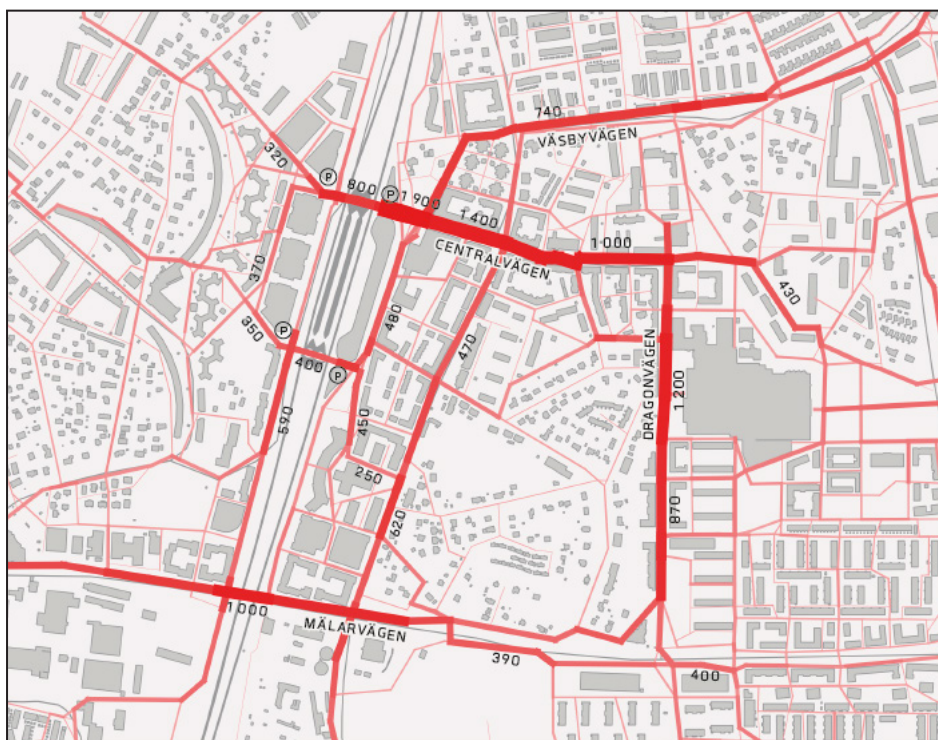
Enligt analyser av Spacescape 2020 beräknas antalet passerande cyklister per vardagsdygn bli cirka 800 respektive 400 för den norra respektive södra delen av stationsområdet år 2040.

Cyklande resenärer till stationen från nordost kommer i första hand via Centralvägen och Väsbyvägen. En del cyklister kommer även norrifrån längs järnvägen.

Cyklande till stationen från sydost kommer i första hand via Anton Tamms väg. En del cyklister väntas även komma västerifrån längs Plangatan och söderifrån längs järnvägen.

Cyklande till nordvästra stationsentrén kommer i första hand via ny koppling mot Hagvägen. En del cyklister kommer även via Lilla Hagvägen, norrifrån längs Ladbrovägen eller längs stadsstråket.

Cyklande till stationen från sydväst kommer i första hand på den nya cykelförbindelsen söderifrån längs Ladbrovägen, via Edsvägen/Ladbrovägen eller via Bills backe/södra brostråket.



Figur: Bedömda cykelflöden 2040, Spacescape 2020



## Biltrafiknät

### Planerade förändringar i huvudvägnätet

Nuvarande Ladbrovägen planeras förlängas söderut och få en anslutning mot Jupitervägen. På så vis erhålls från västra delen av stationsområdet en kontakt till Mälarvägen utan att Mälarvägen belastas med en ny korsning. På sikt, när området söder om Mälarvägen utvecklas, kan Ladbrovägen förlängas ytterligare söderut mot Älvsundavägen.

Vid utbyggnad av Älvsundadalen planeras Älvsundavägen läggas i en ny sträckning och kopplas direkt till trafikplats Bredden. Tidplan för utbyggnaden saknas.

Från flera kommunalar kommer Ladbrovägen med sina framtida förlängningar norrut och söderut att vara den snabbaste vägen till stationen. Det bedöms också gå snabbare att från stationsområdet nå E4 från västra sidan av spåren än från den östra.

### Bilvägar genom området

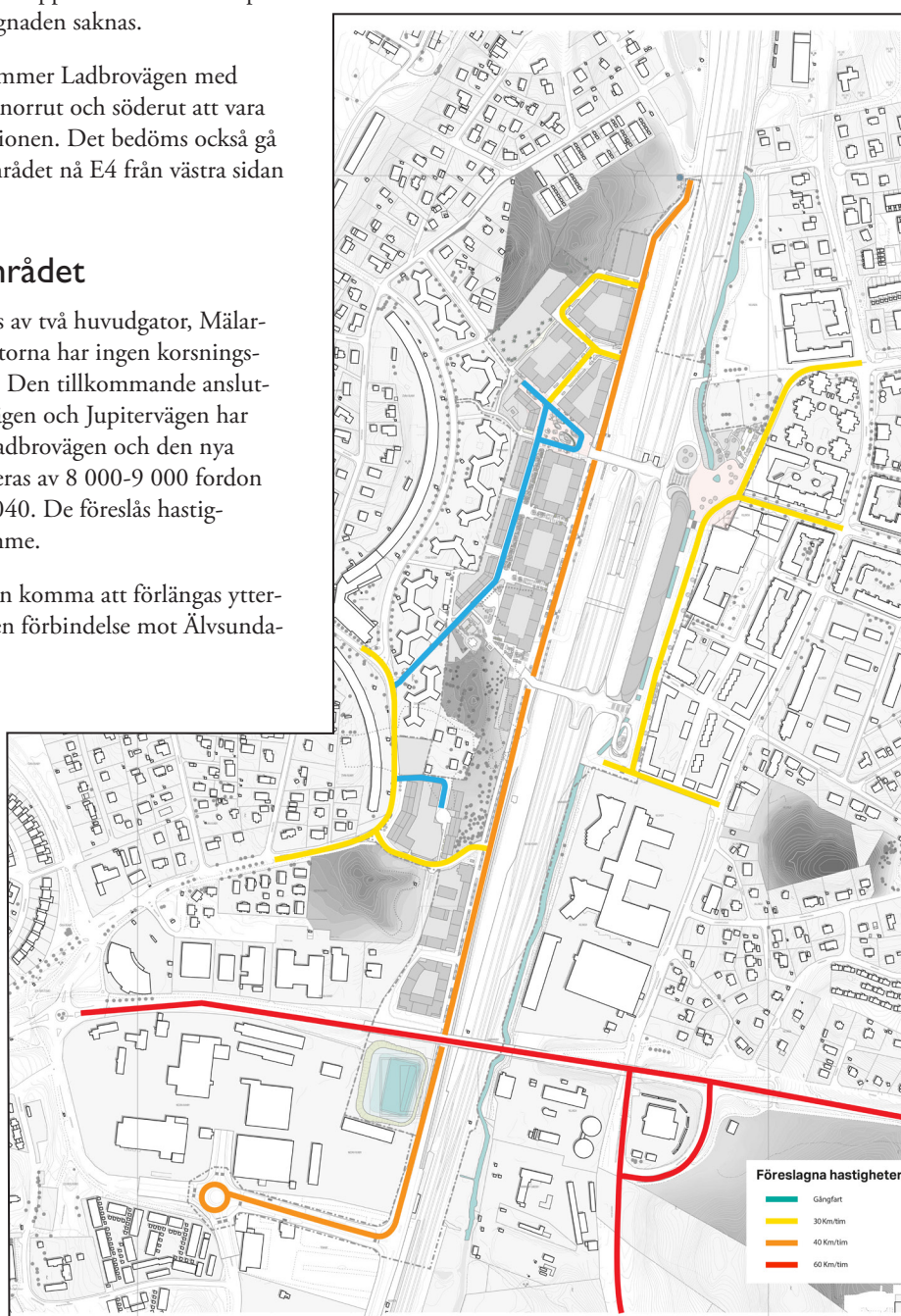
Detaljplaneområdet passeras av två huvudgator, Mälarvägen och Ladbrovägen. Gatorna har ingen korsningspunkt i plan inom området. Den tillkommande anslutningsgatan mellan Ladbrovägen och Jupitervägen har funktion som huvudgata. Ladbrovägen och den nya anslutningen bedöms trafikeras av 8 000-9 000 fordon under vardagsdygn (f/vd) 2040. De föreslås hastighetsbegränsas till 40 km/timme.

På lång sikt kan Ladbrovägen komma att förlängas ytterligare söderut för att skapa en förbindelse mot Älvsundavägen.

Väster om järnvägen planeras en ny genomgående lokal gata, som leder mellan Ladbrovägen och befintliga Bills backe, tills vidare kallat stadsstråket. Drygt 300 meter av stadsstråket föreslås utformas som gångfartsområde, vilket ställer höga krav på utformningen. Längden och bristen på stora tvärgående rörelser ger risk för låg efterlevnad.

Bills backe föreslås öppen för biltrafik. Biltrafikflödet på sträckan hålls låg genom att inga parkeringsanläggningar byggs längs gatan. Biltrafiken begränsas även med en lokal avsmalning till ett körfält för att spara befintliga träd medan övrig del av gatan breddas.

Edsvägen behålls öppen för biltrafik mellan Hagvägen och Ladbrovägen. Tung trafik längs gatan behöver även begränsas för att få tillräckligt goda bullervärden på den nya förskolans gård i Kv. 14. Edsvägen bedöms få ca 1 710 f/vd och föreslås hastighetsregleras till 30 km/timmen.



Figur: Föreslagen hastighetsreglering för fordonstrafik



På östra sidan om spårområdet ändras inte gatustrukturen. Industrivägen leder i nord-sydlig riktning och beräknas få ca 3 000 f/vd, varav 60% tungtrafik, till största del busstrafik.

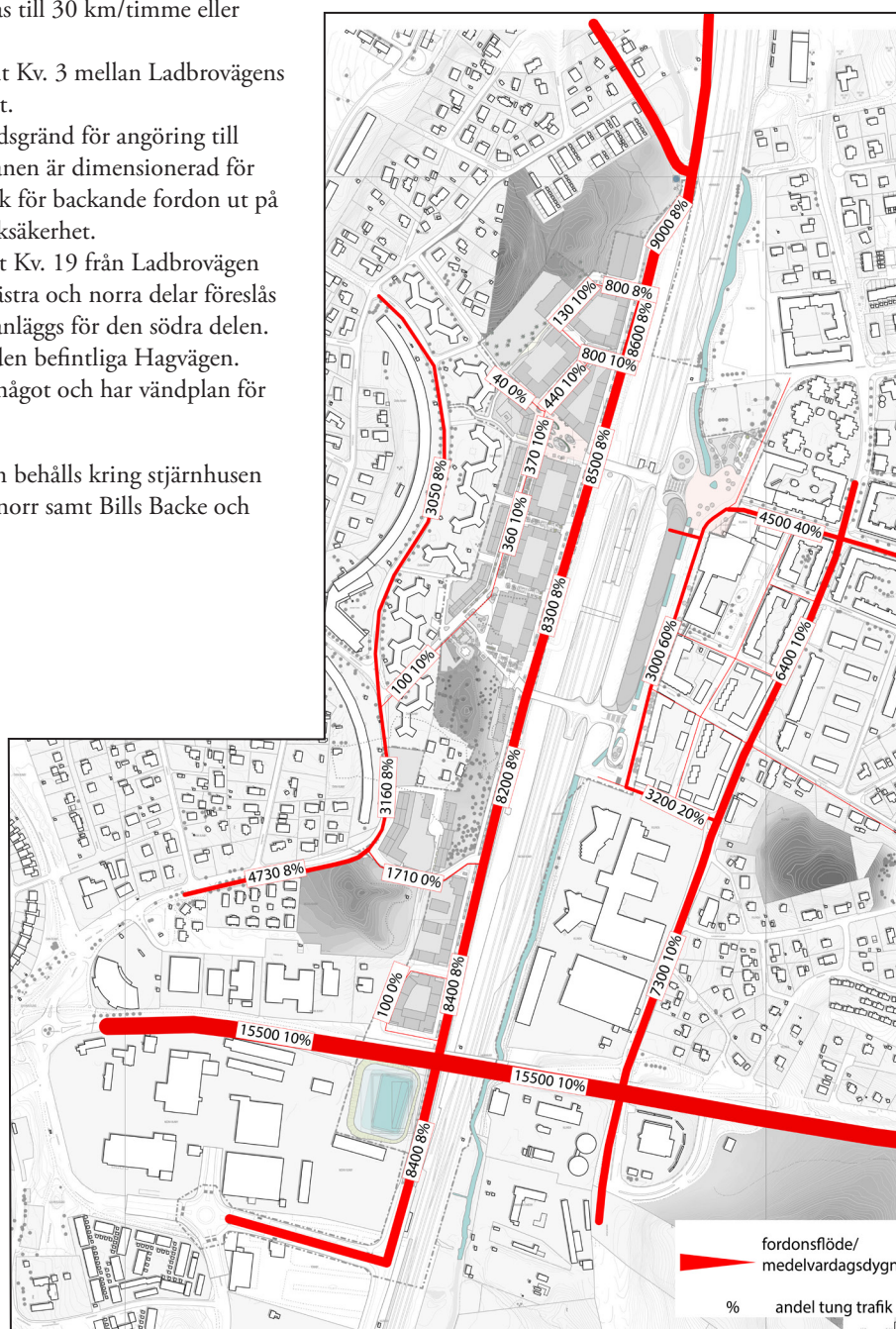
## Lokala gator och gränder

På östra sidan tillkommer inga nya gator. Bussterminalen planeras med anslutningar till Industrivägen, en infart vid Anton Tamms väg och en utfart mitt för Messingen.

I planområdets nordvästra del leder lokala gator och gränder till bostäderna. Dessa bedöms alla ha under 1 000 f/mvd och hastighetsbegränsas till 30 km/timme eller gångfart.

- Norra lokalgatan går runt Kv. 3 mellan Ladbrovägens norra del och stadsstråket.
- Tallgatan blir en återvändsgränd för angöring till Kv. 4 och Kv. 6. Vändplanen är dimensionerad för personbilar, vilket ger risk för backande fordon ut på Ingrid's torg och låg trafiksäkerhet.
- Södra lokalgatan går runt Kv. 19 från Ladbrovägen till Ladbrovägen. Dess västra och norra delar föreslås enkelriktade. Vändplan anläggs för den södra delen.
- Kv. 14 ges angöring till den befintliga Hagvägen.
- Pukslagargatan förlängs något och har vändplan för avfallsfordon.

De befintliga parkeringar som behålls kring stjärnhusen kan nås via Lilla Hagvägen i norr samt Bills Backe och Hagvägen i söder.



Figur: Skattade trafikflöden under vardagsdygn 2040, gjord 2021-02-26

## Gator med busstrafik

### Öster om spårområdet

På östra sidan påverkas inte busslinjernas sträckning på annat sätt än att de flesta bussarna går in i den nya terminalen och ersättningstrafiken föreslås flyttas till västra sidan. Genomgående linjer, nattbuss och avstigningshållplatser ges hållplatslägen längs Industrivägen.

### Väster om spårområdet

Edsvägen får en brant lutning 7% och är inte lämplig för busslinjetrafikering. Tung trafik längs gatan behöver begränsas för att få tillräckligt goda bullervärden på den nya förskolans gård i Kv. 14.

I samrådsförslaget gavs möjlighet till hållplatser längs stadsstråket. Sedan samrådet har trafikförvaltningen ökat kraven på körbanebredd för buss i linjetrafik och utrymme-kraven från järnvägen ökat. Trafikförvaltningen har även framfört att hållplatser längs stadsstråket inte är tillräckligt nära stationen. Stadsstråkets föreslås i detaljplanen utformas delvis som lokalgata och delvis som gångfartsområde. Därmed finns ingen gata lämplig för busstrafik mellan Ladbrovägen och Runby.

Busstrafik längs Ladbrovägen behålls och förlängs söderut. Ny anslutning västerut mot Jupitervägen kommer att byggas söder om Mälartvägen. De båda nya gatorna utformas för busstrafik med hållplatsutrymmen.

Trafikförvaltningen har behov av att vända bussar på Ladbrovägen. Önskemål från trafikanter och bussentreprenör finns att skapa nya hållplatslägen på Ladbrovägen vid Ävägen. Dessa två behov skulle kunna lösas utanför detaljplanens område norr om Väsbyån. Svåra markförhåll-

landen gör att åtgärden är kostsam. Förslag på utformning och kostnadsbedömning kommer att tas fram.

## Breda transporter

I samspelet mellan stad och land krävs ömsesidig anpassning. För en levande landsbygd behöver framkomlighet medges för stora transporter på kommunens vägnät medan jord- och skogsbruket behöver begränsa den maximala bredden och vikten på maskinparken.

Kommunen planerar för att upprätthålla ett begränsat vägnät för 4,0 meter breda och 4,5 meter höga transporter



Figur: Gator med biltrafik samt gator med busstrafik



begränsade till laster enligt bärighetsklass 2 (BK2 enligt Transportstyrelsens tabeller).

Ladbrovägen och anslutningsväg mot Jupitervägen behöver utformas så att breda transporter undantagsvis är möjliga.

## Bärighet

Alla gator och torg ska utformas för att klara tunga transporter BK2.

## Ställningstaganden och skillnad i trafiknäten sedan plansamråd

Trappa från nya Bankes bro till Ladbrovägens östra sida har tagits bort för att begränsa driftkostnaderna.

Tidigare gata nordväst om Kv. 4 ersatt av gångstråk.

Befintligt cykelstråk mellan stationen och Lilla Hagvägen ersätts av en ny cykellänk mellan Hagvägen och norra bron, Ingrid's bro. Stråket längs Lilla Hagvägen/ Tallgatan är inte öppen för cykel eller biltrafik.

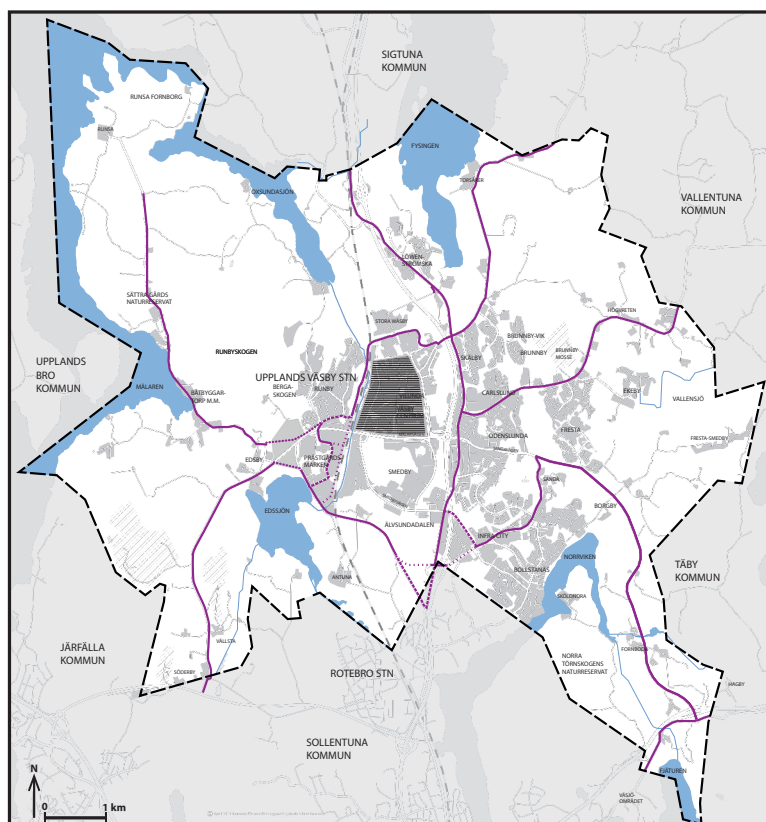
Edsvägen är för brant för busstrafik. Tung trafik längs gatan ger höga bullervärden på framtida förskolegård och begränsas längs denna del.

Stadsstråket samt Bills backe planeras inte längre att utformas för busstrafik. Stadsstråket planeras att utformas som gångfartsområde vilket även påverkar biltrafikflödet längs gatan.

Ramperna till de båda broarna från öster planeras ges lutningar under 5% .

Cykelbana längs med Industrivägens västra sida har tillkommit sedan plansamrådet.

Cyklar ska kunna framföras över torgen men inte alltid på separat cykelbana.



- Bilvägnät utformat för 4,0 m breda BK2-transporter
- ..... Övrigt vägnät utformat för 4,0 m breda BK2-transporter
- Vägar för 4,0 m breda BK2-transporter som kan komma att ersättas
- . - . - . Vägar för 4,0 m breda BK2-transporter som kan komma att tillkomma

Figur: Vägnät för befintliga och framtida breda transporter, enligt översiktsplan 2040



# Gatuutformning

## Generell kommentar till utformningen

Nedanstående mått är trafikmått och inkluderar inte utrymmen för belysning och skyltar, stödremisor eller slänter eller anpassning till kringliggande mark.

För god standard för gående och för att medge effektiv snöröjning föreslås gångbanor vara minst 2,5 meter breda. Stuprör och utåtgående dörrar ska inte inkräkta på denna yta.

Gång- och cykelbanorna ska utformas så att gående och cyklister separeras längs med huvudcykelnätet. Längs andra sträckor med tät gång- och/eller cykeltrafik kan separering också vara lämpligt. Hänsyn behöver dessutom tas till att gående kommer att röra sig längs alla gator och tvärs över torg samt samlas vid entréer och hållplatser.

Dubbelriktad cykelbana längs Ladbrovägen och anslutning till Jupitervägen ska vara minst 2,5 meter bred, gärna 3,0 meter. Skyddsremsa mellan cykelbana och stillastående fordon ska vara minst 0,8 meter, mellan cykelbana och rörlig trafik ska skyddsremsan vara minst 0,5 meter.

Angöringsfickor utformas generellt 2,5 meter breda för att minska störning för rörlig trafik. För att medge angöring för avfallsfordon anläggs 15 meter långa lastplatser. Konflikt mellan varuleveranser samt avhallhantering och gående samt cyklande ska söka undvikas.

På Ladbrovägen och anslutningen till Jupitervägen ska körbanan utformas för att möjliggöra transporter med jordbruksredskap, 4,0 meter breda och 4,5 meter höga

transporter begränsade till laster enligt bärighetsklass 2 (BK2 enligt Transportstyrelsens tabeller).

Angöring för rörelsehindrade föreslås längs de flesta gatorna på gatemark, medan parkering för rörelsehindrade krävs inom kvartersmark.



Figur: Kvartersnummer och arbetsnamn på gator och platser

## Reglering av gatumark

I detaljplanen ska endast gatumark anges, inte gatans juridiska reglering.

### Föreslagna hastighetsbegränsningar

Ladbrovägen föreslås hastighetsbegränsas till 40 km/tim både utanför bebyggelse och vid bebyggelse. Delar av stadsstråket, gränder, platsbildningar och torg föreslås att ha gångfart och på övriga gator en hastighetsbegränsning 30-40 km/tim.

### Reglering av gånggator och gångfartsområden

Delar av gatunätet inom detaljplaneområdet planeras för gångfart, s.k. gånggator eller gångfartsområden. Inom dessa:

- gäller väjningsplikt mot gående,
- att fordon ska framföras i gångfart och
- att ett generellt parkeringsförbud gäller, utom på markerade platser.

### Längs en gånggata:

- tillåts endast behörig fordonstrafik
- men cykel tillåts för genomfart

### På ett gångfartsområde:

- tillåts allmän fordonstrafik i genomfart
- men där ställs krav på genomarbetad utformning av gaturummet

### Förutsättningar för gångfart

Områdets struktur lägger tillsammans med placeringen av verksamheter och rekreationsytor grunden för framtida rörelsemönster hos gående. En av de viktigaste förutsättningarna för väl fungerande gånggator eller gångfartsområden är att det finns underlag för tillräckligt många gående på platsen men också att fordonsflödet inte är dominerande.

### Viktiga utformningsprinciper är:

- hela ytan bör ha samma markbeläggning, d.v.s. zonindelning bör undvikas,
- siktlinjer bör begränsas,
- området bör inte vara längre än 200-300 meter,
- utforma tydlig avgränsning mot andra gator,
- beakta drift och underhåll.

## Ladbrovägen

### Ladbrovägens sträckning

Den ombyggda Ladbrovägen ansluter i norr till befintlig sträckning. Från nivå ca +4 i norr stiger gatan till ca +10,7 söder om korsningen med stadsstråket, för att söderut med kraftig lutning sänkas under norra bron och därefter ha en flack lutning söderut till anslutningen mot Jupitervägen.

Ladbrovägen utformas med två körfält, ett i varje riktning. På gatans västra sida anläggs lastplatser, angöringsplatser för rörelsehindrade, busshållplatser och uppställningsplatser för bussar. Längs samma sida planeras också en dubbelriktad cykelbana och en gångbana.

På östra sidan om gatan finns gångbana endast på en del av sträckan, den mellan broarna. Mellan broarna finns även ett par busshållplatser. Söder om nya Bankes bro föreslås uppställningsplatser för bussar.

Bredaste sektionen ligger söder om norra bron. Principiell sektion från väster till öster exklusive stödremisor är ca 25 meter. Därutöver tillkommer på vägens östra sida behov av utrymme för trappa upp till Ingridis bro.

### Norr om Kv. I

I norr, där bebyggelse saknas, ansluter Ladbrovägen snarast möjligt till befintligt läge. Gatan lutar här ca 5,5%.

### Längs Kv. I

Längs Kv. 1 föreslås två platser för uppställning av bussar. Gatan lutar 3,5% längs kvarteret. Längs kvarteret gäller utfartsförbud. In-/utfart till parkeringshuset i kvarteret föreslås ske från den norra lokalgatan.

### Längs Kv. 3

Längs Kv. 3 föreslås endast angöringsplatser, gatan lutar ca 1,5%. Längs kvarteret gäller utfartsförbud.

### Längs Kv. 5

Mot Kv. 5 kan två in-/utfarter placerade på olika nivåer, en på lägre nivå nära norra bron och en nära gatans högpunkt söder om korsningen med stadsstråket. Resterande del av kvarteret lutar över 5% längs kvarteret och inga platser uppfyller krav på tillgänglighet. Tillgängligheten behöver skapas genom att parkeringsgaragets infarter hålls öppen för allmänheten.

### Längs Kv. 9-I I

Under norra bron föreslås på västra sidan om gatan en hållplats för södergående busslinjer. Motsvarande hållplats för norrgående busslinjer på östra sidan placeras söder om trappa till norra bron. Mellan hållplatserna föreslås ett övergångsställe.

På östra gatusidan anläggs mellan broarna även en dubbelhållplats för norrgående ersättningstrafik. Söder om denna hållplats anläggs ytterligare ett övergångsställe. En gångbana byggs ut på östra sidan mellan de två övergångsställena. På västra sidan om gatan, under södra bron, föreslås en dubbelhållplats för södergående ersättningstrafik placeras.

Till Kv. 9-11 föreslås en in-/utfart till varje kvarter. Resterande delar av kvarteret beläggs med utfartsförbud och används till olika typer av angöring, vid varje kvarter anläggs en lastplats nära avfallsrum. Gatans lutning längs kvarteren är ca 0,4%.

## Längs Kv. 12

Längs Kv. 12 föreslås endast angöring, här krävs en lastplats nära avfallsrum. En angöringsplats för rörelsehindrade kan klara tillgängligheten till entréerna. Gatans lutning längs kvarteret är även här ca 0,4%.

Mellan Kv. 12 och Edsvägen

Mellan Kv.12 och Edsvägen planeras ingen ny bebyggelse och gatusektionen förslås smaltas av genom att yta för gatuträd och angöring tas bort. Gatans linjesträckning kan anpassas så att befintlig äldre ställverk inte behöver rivras i tidigt skede.

## Längs Kv. 17-18

Längs Kv. 17-18 föreslås två angöringsplatser för rörelsehindrade, det behövs en plats per kvarter. Vid varje kvarter anläggs också en lastplats nära avfallsrum. Gatan lutar ca 0,4% längs kvarteren. En in-/utfart skulle kunna tillåtas mitt på sträckan, i övrigt gäller utfartsförbud. Bilkparkeri i Kv.18 föreslås nås via den södra lokalgatan.

Längs Kv. 19

Längs Kv. 19 kräver entréernas läge två angoringsplatser för rörelsehindrade. Längs kvarter beövs också en lastplats nära avfallsrum. Gatan lutar ca 0,4%. Längs kvarteret gäller utfartsförbud.

Mellan Kv. 19 och anslutningsväg till Jupitervägen

Mellan Kv.19 och anslutningsvägen till Jupitervägen planeras ingen ny bebyggelse. Gatusektionen förlås smaltas av genom att yta för gatuträd och angöring tas bort. Gatan lutar här ca 0,9%.

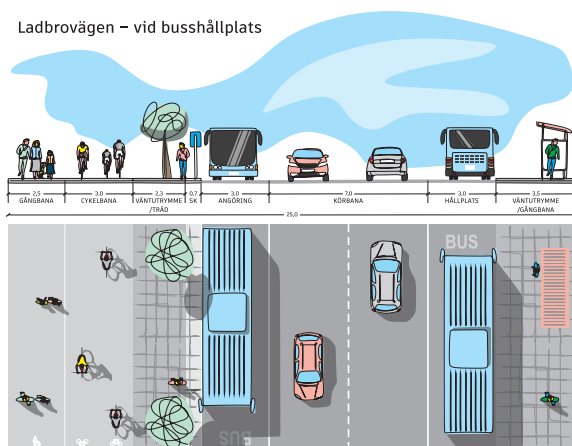
Söder om anslutningsväg till Jupitervägen

På lång sikt kan Ladbrovägen komma att förlängas söderut för att skapa en förbindelse mot Älvsundavägen.

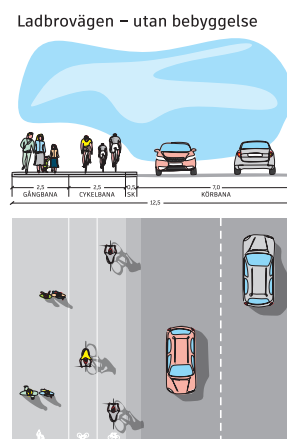
### Ladbrovägens korsningar

Ladbrovägens korsningar med norra lokalgatan, Edsvägen och södra lokalgatan förslås som enkla korsningar utan refuger vare sig längs Ladbrovägen eller i anslutande gator. I korsningen med stadsstråket föreslås refuger i stadsstråket. Den längsgående gång- och cykelbanan föreslås ligga kvar i upphöjt läge där den passerar gatorna.

Ladbrovägens framtida trevägskorsning med anslutningsvägen till Jupitervägen förbereds för att regleras med trafiksignaler och här föreslås refuger i alla riktningar. Korsningen utformas för god framkomlighet för bussar. Gång- och cykelbanan leds över anslutningsvägen för att i framtiden kunna fortsätta längs med en förlängd Ladbroväg söderut.



Figur: Ladbrovägens bredaste sektion, sedd norrut



Figur: Ladbrovägens smalaste sektion, där bebyggelse saknas



### Ställningstagande Ladbrovägen

Gång- och cykelbanan föreslås ligga kvar i upphöjt läge där den passerar lokala gator.

Busstrafiken:

- Hållplats med anpassat väderskydd anläggs för en led buss i södergående körfält.
- Hållplats med anpassat väderskydd anläggs för en led buss i norrgående körfält.
- Hållplatser med stolpe anläggs för två led bussar i södergående körfält (ersättningstrafik).
- Hållplatser med stolpe anläggs för två led bussar i norrgående körfält (ersättningstrafik).
- Två regler- och uppställningsplatser anläggs för ordinarie trafik och ersättningstrafik i södergående riktning längs norra delen av Ladbrovägen.
- Två uppställningsplatser för led bussar anläggs för ersättningstrafik i norrgående riktning längs Ladbrovägen söder om södra bron.

Trafikförvaltningen har behov av att på Ladbrovägen vända bussar vid stationen eller norr om detaljplanens område. Önskemål från trafikanter och bussentreprenör finns att skapa nya hållplatslägen på Ladbrovägen vid Ävägen. Dessa två behov skulle kunna lösas utanför detaljplanens område norr om Väsbyån. Svåra markförhållanden gör att åtgärden är kostsam. Förslag på utformning och kostnadsbedömning tas fram.

### Skillnad från plansamråd

I plansamrådet utformades den centrala delen av Ladbrovägen med en genomgående mittremsa. På grund av ökade bredd- och avståndskrav från framtida järnvägsanläggning har denna utformning frångåtts och ersatts av en genomgående körbana med ett fåtal övergångsställen med refuger.

P.g.a. att Ladbrovägen efter samrådet ligger längre västerut är nivåskillnaden för anslutning till befintlig Ladbrovägsbrantare. Tidigare planerades norr om Kv.1 en temporär cirkulationsplats. P.g.a. gatans lutning är detta inte längre möjligt.

Korsningen Ladbrovägen - stadsstråket föreslogs i plansamrådet utformas för att i framtiden kunna regleras med trafiksignaler. Då stadsstråkets biltrafikflöden troligen blir lägre än i samrådet föreslås korsningen inte längre förberedas för signalreglering.

## Anslutningsväg mot Jupitervägen

Ladbrovägen föreslås kopplas mot den befintliga Jupitervägen via en öst-västgående anslutningsväg. Anslutningsvägen kopplas mot Ladbrovägen i en trevägskorsning (se under Ladbrovägen) och mot Jupitervägen med en cirkulationsplats. Båda korsningarna ska utformas för framkomlighet med jordbruksredskap och god framkomlighet för busstrafik och stora fordon.

Längs gatan behövs busshållplatser i båda riktningarna. Gång- och cykelbana byggs ut på den södra sidan om vägen samt gångbana och genomgående träddrad på den norra sidan. Cykelbanan ansluts till cykelbanan längs Ladbrovägen och befintlig cykelbana längs Jupitervägen.

Då området i framtiden planeras omdanas till tät bebyggelse planeras möjlighet till angöring på sidor om gatan. Gatan har en flack lutning. Gatans bredaste sektion ligger öster om cirkulationsplatsen. Vid den södra busshållplatsen föreslås gång- och cykelbanan smaltas av från 5,0 till 4,3 meter.

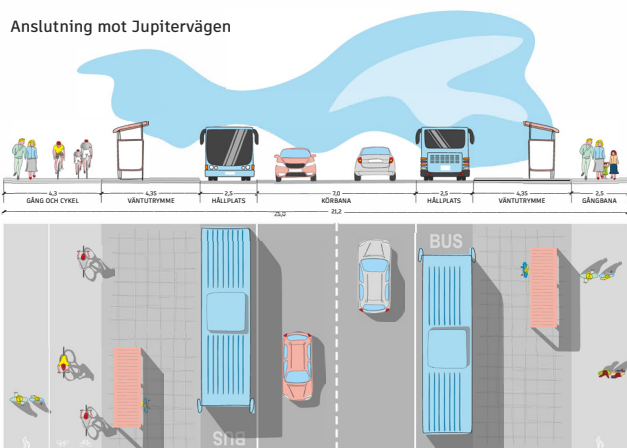
## Ställningstagande anslutningsvägen

- Anslutningsvägens korsning med Ladbrovägen utformas som en trevägskorsning.
- Anslutningsvägens korsning med Jupitervägen utformas som cirkulationsplats.
- Dubbelriktad cykelbana leds på gatans södra sida.
- Hållplatser med väderskydd anläggs öster om cirkulationsplatsen.

## Skillnad från plansamråd

Planering av bebyggelse kring anslutningsvägen har startat. För att anpassa till angränsande, kommande detaljplan har gatans läge flyttats söderut och korsningen med Ladbrovägen utformats som en trevägskorsning.

Busshållplatser har tillkommit längs sträckan och cykelbanan har flyttats till södra sidan om gatan.



Figur: Bredaste sektionen längs anslutningen till Jupitervägen, sedd mot väster

## Edsvägen

Edsvägen, mellan Hagvägen och Ladbrovägen, behålls ungefär i sin nuvarande sträckning, med viss höjdanpassning mot Ladbrovägen. Sträckan är ett viktigt stråk för gående och cyklande. Den befintliga smala gångbanan på norra sidan utvidgas till en gång- och cykelbana. Genom den nya anslutningen till Jupitervägen kommer vägen att avlastas en del biltrafik och bli en lokalgata med uppsamlande funktion.

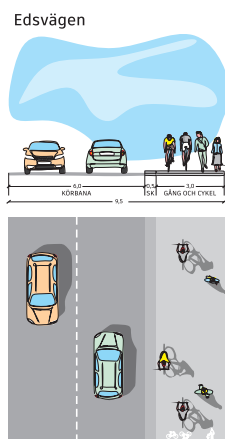
Gatan har på östra delen en lutning av ca 7,0% och på västra delen ca 6,0%. Körbanan föreslås 6,0 meter bred samt en gång- och cykelbana på 3,0 meter med 0,5 meters skyddsremsa. Total bredd 9,5 meter exklusive diken och anslutningar till befintlig mark.

### Ställningstagande Edsvägen

Gatan får ungefär samma lutning som idag varför befintliga busslinjer eventuellt skulle kunna fortsätta trafikera gatan. Tung trafik längs gatan behöver dock begränsas för att få tillräckligt goda bullervärden på den nya förskolans gård i Kv. 14. Busslinjer föreslås därför ledas söderut till den nya anslutningen mot Jupitervägen.

### Skillnad från plansamråd

Tung trafik tillåts ej på sträckan.



Figur: Edsvägens sektion sedd mot väster

## Stadsstråket

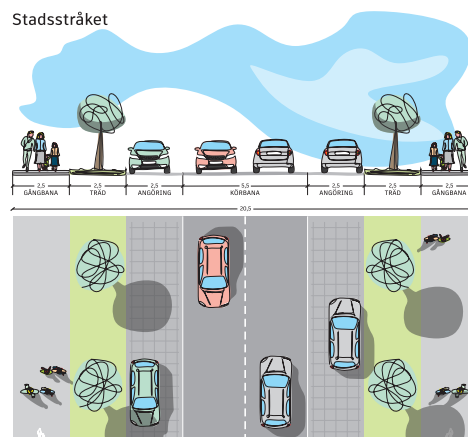
Stadsstråket ansluter i en trevägskorsning till Ladbrovägen, nära Ladbrovägens högpunkt. Gatan leder först västerut och sedan söderut medan gatunivån stiger. Gatans lutning är mellan 2,3% och 3,5% kring Kv. 5. Från Ingrid's torg upp till södra brostråket är lutningen ca 0,9%.

I den norra delen av stadsstråket, nära korsningen med Ladbrovägen, har gaturummet en bredd på 25 meter. På denna del föreslås in-/utfartsförbud.

Mellan Kv. 4 och Kv. 5 utformas gatan med 2,5 meter breda gångbanor, 2,5 meter breda ytor för angöring och 2,5 meter breda remsor för träd och dagvattenhantering. Körytan begränsas till 5,5 meters bredd. Detta ger en total bredd på 20,5 meter.

Från Ingrid's torg och söderut är gaturummet 19,0 meter brett. Denna del föreslås utformas som gångfartsområde. Längs östra sidan föreslås ett 5,0 meter brett stråk för växtlighet och dagvattenhantering.

Gatan utformas med vändmöjlighet för avfallsfordon i sin södra del. Större fordon föreslås fortsätta söderut via Bills backe.



Figur: Stadsstråkets sektion mellan Kv.4 och Kv.5



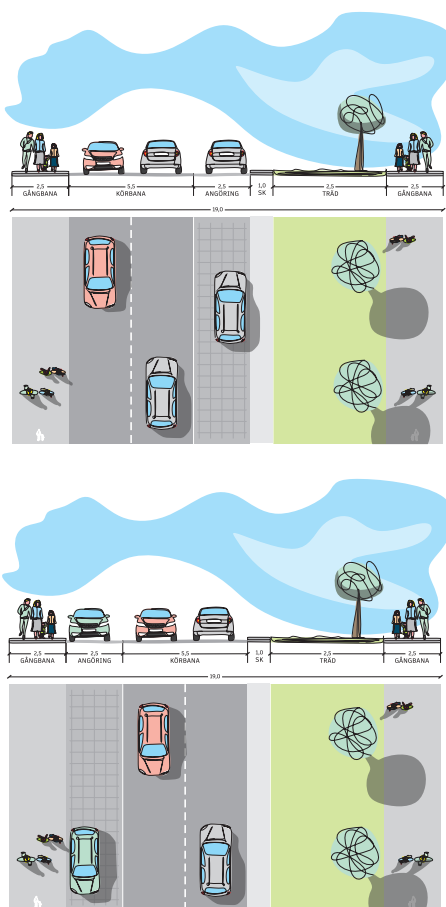
### Ställningstagande stadsstråket

Trafikförvaltningen angav under samrådet inget intresse att trafikera stadsstråket, samtidigt föreslås ökade breddkrav för bussgator till minst 7,0 meter. Då järnvägsområdets utrymmeskrav har breddats sedan samrådet har konkurrensen om utrymmet ökat. Järnvägens krav bottnar i ett riksintresse. Stadsstråket planeras att från Ingridis torg och söderut utformas för gångfart och inte för busstrafik.

Gaturummets bredd tillåter att gatan, om gångfartsområdet upplevs otryggt med för höga hastigheter, kan byggas om så att den liknar övriga lokalgator inom detaljplanen, men med alternerade angöring för rörelsehindrade på östra eller västra sidan. Se skiss nedan.

### Skillnad från plansamråd

Stadsstråket planeras inte längre för busstrafik och stadsstråket från Ingridis torg och söderut utformas för gångfart.



Figur: Stadsstråket mellan Kv.8 och Kv.10

### Bills backe

Söderut övergår stadsstråket i Bills backe. Gatan föreslås vara öppen för biltrafik. Lutningen är som mest 4,1%. För att minska intrång på befintlig mark och för att begränsa biltrafiken föreslås körbanan på en kort sträcka smalnas av till ett körfält. På så sätt minskas även behovet av vändyta på stadsstråket. Trafik ut från området föreslås ha företräde.

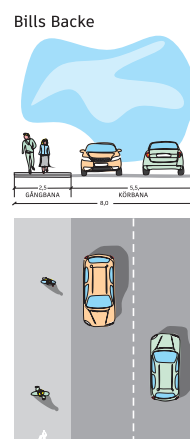
Då busstrafik inte går via Bills backe föreslås körbanan smalnas av till 5,5 meter. På en kort sträcka begränsas bredden till 3,5 meter. Cykeltrafik går i blandtrafik med biltrafik. Längs västra sidan byggs en 2,5 meter bred gångbana.

### Ställningstagande Bills backe

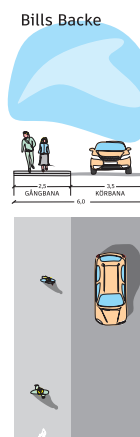
Bills backe hålls öppen för biltrafik i båda riktningarna.

### Skillnad från plansamråd

Bills backe trafikeras ej av buss i linjetrafik.



Figur: Bills backe, två körfält



Figur: Bills backe, ett körfält

## Hagvägen

Hagvägens östra sida mellan Edsvägen och Pukslagargatan föreslås byggas om för lastplats och angöring till förskola öster om gatan. Normalt sett ska lastplats och angöring anordnas på kvartersmark. I detta läge har istället barnens friyta vid förskolan prioriterats.

Befintliga träd längs gatan utgår och befintlig gång- och cykelbana ersätts. Lastplats och angöringsyta föreslås utformas 3,0 meter bred, skyddsutrymme 0,7 meter och minsta bredd för gång- och cykelbanan 3,5 meter. Utrymme för varuleveranser att lämna transportbackar utanför varuentré ska anordnas inom kvarteret. Gatans lutning vid lastplatsen är ca 2,2%.

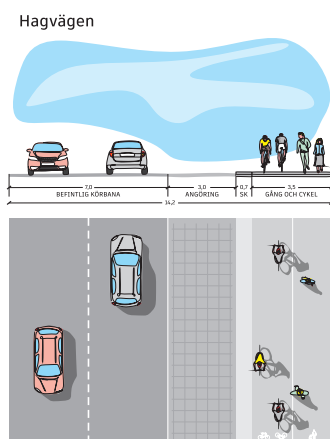
Hagvägens lutning vid korsningen med Pukslagargatan är ca 4%.

### Ställningstagande Hagvägen

Angöring och lastplats till ny förskola föreslås på gatu- mark mellan Edsvägen och Pukslagargatan.

### Skillnad från plansamråd

I plansamrådet förslogs inga ombyggnader längs Hagvägen. Då antogs de förslagna nya byggnaderna kunna nå via Pukslagargatan.



Figur: Hagvägens sektion, sedd norrut

## Pukslagargatan

Den befintliga Pukslagargatan breddas till en 2,5 meters gångbana på södra sidan och en 5,5 meters körbana.

För att möjliggöra angöring till Kv. 15 föreslås gatan förlängas. Gatan förses med en vändplats för avfallsfordon. Gatan kan ges en flack lutning.

### Ställningstagande Pukslagargatan

Pukslagargatan förlängs och förses med vändplan för avfallsfordon.

### Skillnad från plansamråd

Angöring och lastplats till förskolan är flyttad från Pukslagargatan till Hagvägen.



Figur: Pukslagargatans sektion, sedd västerut

## Gång- och cykelstråk till Hagvägen

Gång- och cykelstråk mellan Ingrids torg och Runby föreslås förläggas mellan stjärnhusen upp till Hagvägen. Lutningen är ca 4,8%. Stråket föreslås 3,5 meter brett.

### Ställningstagande gång- och cykelstråk till Hagvägen

Nytt gång- och cykelstråk har tillkommit.

### Skillnad plansamråd

Cykelstråk till Runby har flyttats från att gå via Lilla Hagvägen till att gå via Hagvägen. Detta gör att stråket når Hagvägen på en lägre nivå och att lutningen blir flackare.

## Gång- och cykelstråk till Lilla Hagvägen

Stråket föreslås utformas med en bredd på 3,0 meter.

Cyklade mellan Lilla Hagvägen når Ingrids torg via gång- och cykelstråket till Hagvägen. Nedre delen har en lutning på ca 4,3%. Gående kan även nå Ingrids torg via Tallgatan och en trappa.

Lilla Hagvägens övre del, öster om Lillvägen, föreslås behållas i befintligt skick. Lutningen där är ca 12%. Gatan är endast öppen för biltrafik till angränsande fastigheter.

### Ställningstagande gång- och cykelstråk Lilla Hagvägen

Lilla Hagvägen föreslås ej öppen för allmän biltrafik.

### Skillnad från plansamråd

Gång- och cykelstråk mellan Lilla Hagvägen och Ingrids torg når torget via gång- och cykelstråk till Hagvägen. Gående kan även nå Ingrids torg via Tallgatan och en trappa. Övre delen av Lilla Hagvägen behålls i befintligt skick.

## Tallgatan, tidigare kallad Lilla Hagvägen

Tallgatan utformas som en gränd med biltrafik i gångfart. Gaturummet är 17,0 meter brett och endast personbilar kan vända på gatan. Backande fordon ut på Ingrids torg kan förkomma och risken för konflikt med oskyddade trafikanter på torget är stor.

En stor del av gaturummen föreslås fyllas med växtlighet så att det gröna sambandet längs stadsstråket kan fortsätta in i gränden mot skogsmarken i Kv. 2. Gatan har en lutning på ca 3,3%.

### Ställningstagande Tallgatan

Tallgatan utformas som en gränd och återvändsgata, endast personbilar kan vända på gatan.

### Skillnad från plansamråd

Tallgatan utformas ej för genomgående biltrafik.

## Norra lokalgatan

Norra lokalgatan leder runt Kv. 3 mellan Ladbrovägen och stadsstråket. Sträckorna mot Kv. 3 föreslås utformas med 2,5 meter gångbanor och 2,5 meters ytor för angöring alternativt träd och dagvattenhantering. Samma utformning föreslås mot Kv. 4. och mot Kv. 1. Mot Kv. 1 föreslås endast träd och dagvattenhantering. Körbanan föreslås 5,5 meter bred vilket ger en total bredd om 15,5 meter på gatans norra och sydvästra del. Lutningen är som mest 2,5%.

Mot Kv. 2 föreslås ingen gångbana eller angöring. Gatan gränsar direkt till kvarteret och angöring till planerad förskola placeras på kvarteretsmark. Gatans bredd är här 10,5 meter och lutningen 2,5%.

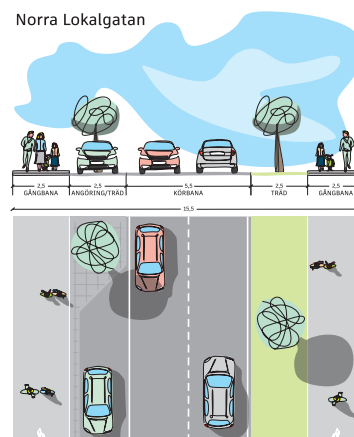
Längs gatans västra del föreslås in-/utfartsförbud till Kv. 3.

### Ställningstagande Norra lokalgatan

Bilförbindelse mot Lilla Hagvägen har slopats p.g.a. stora höjdskillnader.

### Skillnad från plansamråd

Körbanans bredd har ökat från 5,0 till 5,5 meter.



Figur: Norra lokalgatan sedd västerut



## Södra lokalgatan

Södra lokalgatan leder runt Kv. 19 från Ladbrovägen till Ladbrovägen. Längs den norra och den södra delen av gatan tillåts in-/utfarter till kringliggande kvarter.

Västra delen och norra delen av gatan föreslås enkelritade. Västra delen föreslås utformas för gångfart. Delen föreslås utformas för gångfart utan separat yta för gående. För att ge 2,0 meter fredade ytor för gående vid entréer föreslås gaturummet vara minst 5,5 meter bred. För att minska biltrafik på gångfartsdelen föreslås en vändplan på södra delen av lokalgatan.

Den norra delen föreslås utformas med 2,5 meter gångbanor och 2,5 meters ytor för angöring alternativt träd och dagvattenhantering samt 5,5 meters körbana. Total bredd 15,5 meter.

Längs den södra delen av gatan föreslås gångbana, träd och dagvattenhantering utgå längs den södra kantstenen, eftersom gatan här angränsar till Mälarvägens bro. Total bredd 10,5 meter.

### Ställningstagande Södra lokalgatan

Västra och norra delen av södra lokalgatan föreslås vara enkelriktade.

### Skillnad från plansamråd

Denna gata har tillkommit sedan samrådet.

## Gränder

Två gränder leder mellan Ladbrovägen och stadsstråket. Gränderna planeras 12,0 meters breda med en breddning till 18 meter mot stadsstråket.

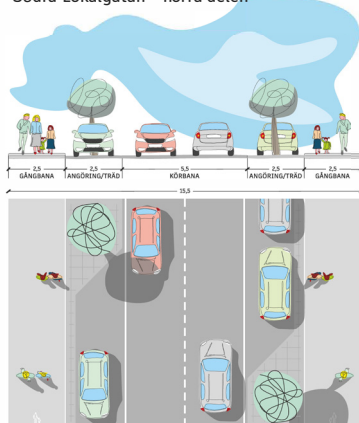
### Ställningstagande Gränder

Gränderna har minskat från 15,0 meter till 12,0 meters bredd.

### Skillnad från plansamråd

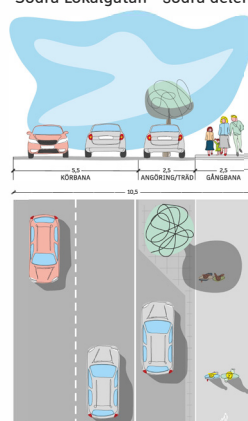
De centrala kvarteren har minskat i bredd, vilket gör att biltrafik inte behöver ledas in i gränderna för att få tillgänglig angöring.

Södra Lokalgatan - norra delen



Figur: Södra lokalgatans norra del, sedd västerut

Södra Lokalgatan - södra delen



Figur: Södra lokalgatans södra del, sedd västerut

## Industrivägen

Längs Industrivägen norr om stationstorget behålls befintlig gångbana på östra sidan och körbanan. Den västra sidan av gatan utökas med ett 2,5 meter brett taxifält, skyddsremsa 0,8 meter, cykelbanan 2,5 meter och gångbana 2,5 meter. Tillkommande bredd utanför körbana 8,3 meter.

Vid stationstorget anordnas angöring till entré till kontorsbyggnad på västra/norra sidan om gatan och angöringsplatser för rörelsehindrade till Kv. Messingen på östra/södra sidan.

Industrivägens gaturum söder om stationstorget varierar från ca 33 meter söder om torget till ca 25 meter vid Plangatan. På grund av gaturummets begränsade bredd, behovet av utrymme för Väsbyån, busstrafik och busshållplatser, cykelbana, gångbanor samt angöring till entréer saknas utrymme för att skapa ett upplevelsestråk.

Längs med hela sträckan söder om stationstorget planeras Väsbyån ligga i ett 5,0 meter brett öppet utrymme. På delar av sträckan kommer ån att överbryggas för att nå bussterminal och entréer. Mot terminalbyggnaden reserveras 0,75 meter för konstruktioner.

Gatan har en hög andel tung trafik, främst busstrafik. Under samrådet framfördes flera krav på cykelbana längs gatan. Mellan Anton Tamms väg och Stationstorget föreslås en 2,5 meter bred dubbelriktad cykelbana med skyddsremsor. Cykelstråket kommer att ligga mellan bussterminalen och busshållplatser. Hänsyn till korsande riktningar mellan gående och cyklister vid utformning behöver därför tas.

Möjlighet till tillgänglig angöring till byggnad ovan bussterminal och ökade krav på omhändertagande av

dagvatten och skyfall har styrt höjdsättningen längs med södra delen av Industrivägen. Längs med Industrivägens östra sida föreslås befintliga gångbanor och angöringar behållas. Mellan Anton Tamms väg och Plangatan anpassas körbanans östra kant till befintlig detaljplan i läge men inte i nivå. Körbanans lutning ändras från bombering till enkelskevning.

Längs gatans västra sidan föreslås tre avstigningsplatser och en dubbelhållplats för genomgående linjer. Längs gatans östra sida föreslås en dubbelhållplats för genomgående busslinjer.

### Ställningstagande Industrivägen

P.g.a gaturummets begränsade bredd saknas möjlighet att skapa ett upplevelsestråk längs sträckan.

För att ge tillgänglighet till terminalbyggnaden ändras körbanans lutning till enkelskevning på Industrivägen söder om stationstorget. Industrivägens östra körbanekant mellan Anton Tamms väg och Plangatan anpassas till befintlig detaljplan i läge men inte i nivå.

### Skillnad från plansamråd

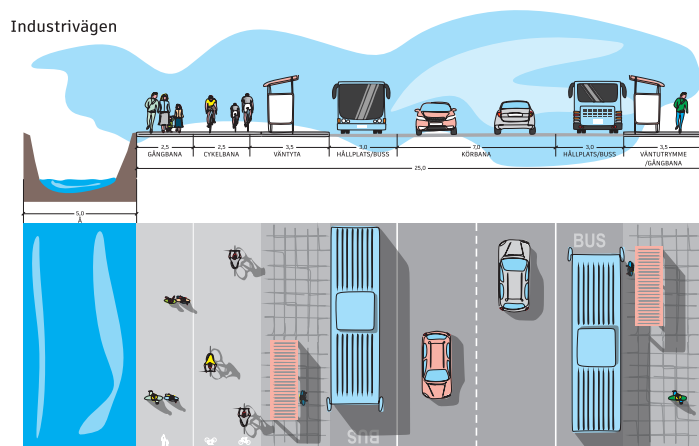
Utrymme för s.k. upplevelsestråk saknas.

P.g.a. ändrad utformning av bussterminalen har utfart för bussarna flyttats till mitt för Messingen. Infarten ligger kvar i söder.

Industrivägens körbana har breddats p.g.a. ökade krav från trafikförvaltningen.

Cykelbana byggs ut längs med Industrivägens västra sida både norr och söder om stationstorget.

P.g.a. höjda krav på hantering av skyfall har höjdsättning längs södra delen av gatan förändrats sedan samrådet.



Figur: Industrivägens bredaste sektion

## Anton Tamms väg

Ökade krav på omhändertagande av dagvatten och skyfall har påverkat höjdsättningen i korsningen Industrivägen-Anton Tamms väg och därmed östra delen av Anton Tamms väg. Skillnaderna påverkar angränsande detaljplaner.

### Ställningstagande Anton Tamms väg

Höjdsättning vid kringliggande detaljplaner påverkas.

### Skillnad från plansamråd

Anton Tamms nivå behöver höjas i korsningen med Industrivägen.

Framtida cykelbana mellan Industrivägen och Optimusvägen längs Anton Tamms väg behandlas i angränsande detaljplan.

## Centralvägen

Angöring för rörelsehindrade flyttas till stationstorget närmare Messingens entré. Nuvarande plats för angöring för rörelsehindrade föreslås användas till breddad körbana och ökad framkomlighet för busstrafiken.

### Ställningstagande Centralvägen

Inga

### Skillnad från plansamråd

Tidigare hållplats för nattbuss på Centralvägen föreslås istället användas till breddad körbana och ökad framkomlighet för busstrafiken.



## Torg och platser

Generellt gäller att allmänna torg och platser behöver en kraftig underbyggnad som kan bära drift- och underhållsfordon för att effektivt kunna underhållas och driftas.

Där större planteringar skapas underlättas driften av nära tillgång till vattenpost.

### Stationstorget

Ett stråk för passagerare från avstigningshallplatser längs Industrivägen fram till trappan upp till Ingridis bro behöver hållas hinderfritt.

Ett stråk för cyklister behöver hållas hinderfritt i öst-västlig riktning mellan Centralvägens norra sida och ramp upp till Ingridis bro. Ett stråk för cyklister behöver hållas hinderfritt i nord-sydlig riktning mellan cykelbana längs Industrivägen västra sida och ovan nämnda cykelstråk.

### Ingridis torg

Över Ingridis torg behöver cyklisternas framkomlighet tillgodoses, dock inte nödvändigtvis med markerad cykelyta.

Angöring för rörelsehindrade till entréer mot torgets södra och norra sidor gör att biltrafik trafikerar delar av torget.

Varu- och avfallstransporter behöver under begränsade tider tillgång till torget för att leverera och hämta vid service- och handelsinrättningar vid torget.

### Ställningstagande torg och platser

Torg och platser utformas främst för vistelse och gående. Cyklister ges ett hinderfritt stråk men inte alltid ett reserverat utrymme/cykelbana. Behov av varu- och avfallstransporter ska beaktas.

### Skillnad från plansamråd

Ett stråk för cyklister behöver hållas hinderfritt i nord-sydlig riktning förbi stationstorget.

## Broarna

### Befintliga Bankes bro

Befintliga Bankes bro är ca 4 meter bred och används av gående och cyklister för passage över järnvägen. Bron saknar anslutning till pendeltågsplattformarna. Bankes bro har brofästen på ömse sidor om nuvarande spårområde samt pelarstöd på befintliga plattformar.

### Framtida broar

Över spårområdet planeras två broar för gående och cyklister samt för resenärer till bussterminalen och pendeltåget, Ingridis bro och nya Bankes bro. Broarna är en viktig länk i gång- och cykelnäten och minskar även barriäreffekten av järnvägen genom de centrala delarna.

De nya broarna planeras att ersätta Bankes bro, nuvarande gångtunnel samt befintlig gångtunnel mellan bussterminal och plattformar. Broarna planeras att ansluta till plattformar för tågtrafiken och biljetthall. Broarna ska

- leda gående mellan östra och västra sidan om järnvägen,
- leda cyklande mellan östra och västra sidan om järnvägen samt
- leda resenärer till och från tågen och bussterminalen.

Under arbetet med detaljplanen har den södra gång- och cykelbron, nya Bankes bro, över järnvägen blivit allt viktigare:

- Med en ny sydvästlig entré till stationen får boende i Prästgårdsmarken och Eds allé 300 meter kortare avstånd till stationen. Planering pågår även för nya utbyggnader sydväst om stationen.
- Södra bron blir den genaste vägen mellan pendeltågen och hållplatser för ersättningstrafik för pendeltågen.
- Södra stationsentrén blir också närmast för de utvecklingsprojekt som pågår på östra sidan, dels två kommande bostadskvarteren öster om Industrivägen, dels söder om Anton Tamms väg.
- Gående mellan centrum och stationen kommer också att få ett gent alternativ till Centralvägen via den södra bron, då ett gångstråk enligt gällande detaljplan ska hållas öppen genom kvarteren öster om bron.

## Brobredder

För att klara funktionsbehoven med dubbelriktade cykelflöden, dubbelriktade gångflöden längs bron och koncentrerade passagerarströmmar till/från stationen bedöms broarnas bredd till 8-10 meter. Passagerarströmmarna bedöms belasta båda broarna ungefär lika medan långsgående trafik är bedöms bli större på Ingrids bro.

## Nivåskillnader

Broarna planeras ligga på nivå ca +13. Spårområdet ligger kring +4,0. Marknivån på östra sidan varierar mellan ca +3,0 och ca +4,5. På västra sidan går broarna planskilt över Ladbrovägen och ansluter till Ingrids torg och södra brostråket i ungefär samma nivå som broarna. Ladbrovägens nivå vid passage under Ingrids bro är styrande för höjdsättningen i stora delar av västra delen av detaljplanen.

För att på västra sidan från broarna nå Ladbrovägen behövs trappor och hissar. På östra sidan behövs ramp och trappor ned till markplanet. Se principsektion nedan.

Förutom nedan nämnda allmänna gång- och cykelstråk föreslås broarna anslutas med trappor, rulltrappa och hissar till bussterminalens vänthall. Dessa förbindelse tillhör bytespunkten och planeras vara stängda under nätterna. Se vidare under Bytespunkt.

## Anslutning i öster

Till både Ingrids bro och till nya Bankes bro planeras breda trappor i broarnas förlängning. Eftersom nivåskillnaden är kring 10 meter blir trapplöpen långa. För att klara tillgänglighet under hela dygnet föreslås därför ramper båda broarna.

Trapporna till broarna föreslås utformas med vilplan och bekväma stegmätt. Ramperna utformas med en lutning under 5%. Ramperna bör vara minst 4,5 meter breda helst 5,5 meter för att tryggt kunna samnyttjas av cyklande och gående.

Utrymmet för ramperna är begränsat. Bankes plats begränsas av Väsbyån och den underliggande bussterminalen. En fullt tillgänglig ramp kräver ca 180 meters ramplängd. För att den ska bli tillgänglig rekommenderas en spiralformad ramp som kan uppnå ramplängden på den begränsade ytan. Även vid stationstorget är utrymmet begränsat mellan Väsbyån och järnvägen. Här föreslås en spiralformad ramp mellan Ingrids bro och stationstorget.

## Anslutning i väster

I nordväst ansluter Ingrids bro till Ingrids torg. Från torget planeras en trappa söder om bron ned till Ladbrovägen. För att lättare nå östra sidan av Ladbrovägen föreslås även en trappa direkt från Ingrids bro till hållplats för lokalbuss på Ladbrovägen. För att med full tillgänglighet nå Ladbrovägen krävs även en hiss mellan Ingrids torg och Ladbrovägen.

I sydväst ansluter nya Bankes bro till södra brostråket som sluttar upp västerut. Från broslutet planeras en trappa norr om bron ned till Ladbrovägen. För att med full tillgänglighet nå Ladbrovägen och ersättningstrafiken från den södra bron behövs även en hiss vid västra brofästet till Ladbrovägens västra sida.

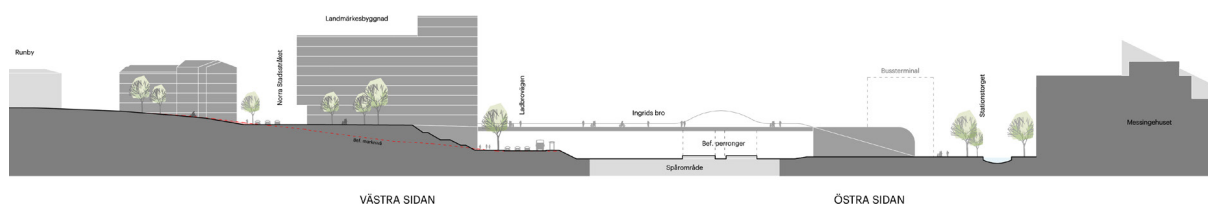
## Ställningstagande gällande broarna med anslutningar

Avstånd mellan broarna kan komma att uppgå till knappt cirka 300 meter för att ge möjlighet att ansluta till befintliga plattformar.

Båda broarna saknar ritningsunderlag. Beskrivning av mått och utformning i detta kapitel är därför endast rekommendationer för utformning.

## Skilnad från plansamråd

Tidigare trappa från den södra bron ner till Ladbrovägens östra sida är borttagen för att spara driftkostnader.



Figur: Illustration över bron i principsektion





# TRAFIKBEHOV

Nedan beskrivs transportbehov inom planområdet, avfallshantering, räddningstjänst, angöring och parkering.

## Avfallshantering

Krav på utformning och dimensionering anges i Handbok för avfallsutrymmen. Avfall Sverige, 2018.

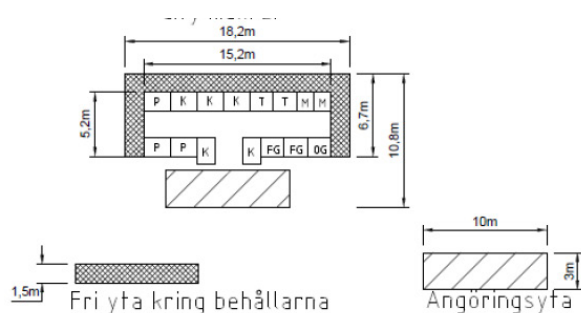
### Rum för avfall och återvinning

I eller i anslutning till en byggnad ska det finnas utrymmen eller anordningar för hantering av avfall som är tillgängliga för alla avfallslämnare. Avfall från bostäder och avfall från verksamheter ska enkelt både kunna samlas in och transporteras bort. Verksamhet och bostäder ska inte dela utrymme. Avståndet mellan entréer och respektive avfallsutrymme eller avlämningsplats för kärl- och säckavfall ska inte överstiga 50 meter.

### Avfallstransporter

Transportvägar för avfallsfordon ska ha en hårdgjord körbana, vara minst 3,5 meter bred vid enkelriktad trafik och minst 5,5 meter vid dubbelriktad trafik och ha en fri höjd på 4,7 meter. Vändplan för en normal sopbil ska ha en diameter av 18 meter med en hindersfri remsa på ytterligare 1,5 meter runt om.

Lastplatser ska ha 4,6 meter hårdgjord yta och vara 15 meter långa för kärlhämtning och 18 meter långa för containerhämtning samt ha fri höjd på 4,7 meter. För god arbetsmiljö ska angöringsplats för avfallsfordon finnas inom 10 meter från miljörum.



## Avfallsåtervinning

### Återvinningsstation (ÅVS-avfall)

En ÅVS-avfall kräver mellan 150-200 kvm. Idag (2021) finns en ÅVS-avfall väster om järnvägen under nuvarande Bankes bro.

Platser för ÅVS-avfall fanns i samrådet på både östra och västra sidan. På den östra sidan finns plats för ÅVS-avfall i den antagna detaljplanen Järnvägsparken.

På västra sidan saknas angiven plats för ÅVS i detaljplanen. Hur avfallslämnare som idag använder befintliga ÅVS-avfall ska betjänas är oklart.

### Mindre återvinningscentral, mini-ÅVC

Mini-ÅVC kräver en minsta yta om 200 kvm. Vid en mini-ÅVC ska de boende kunna lämna in kläder och andra föremål till återbruk och även olika material som el-, kemiskt- och annat grovavfall till återvinning. Centralen avses hantera "bärbara" saker och material. Större saker tas om hand vid den stora återvinningscentralen på Smedbyvägen.

En mindre typ av ÅVC, här kallad mini-ÅVC, har prövats på den västra sidan av järnvägen, t.ex. i Kv. 5, Kv. 11 eller i något av parkeringshusen. Överenskommelse med SÖRAB krävs. Angöring med avfallsfordon till platserna är ännu inte utrett.

### Ställningstagande för avfallshantering

För bostäder och verksamheter ska Handbok för avfallsutrymmen, 2018 följas.

Vid avfallsinsamling längs stadsstråket söder om Ingrid's torg är det tillräckligt om ett körfält hålls öppet för rörlig trafik.

Planen medger möjlighet till mini-ÅVC men angöring med avfallsfordon till platserna har inte utretts.

### Skilnad från plansamråd

I plansamrådet planerades för en ÅVS på östra sidan och en på västra sidan om järnvägen. Vid nybyggnation planeras för sortering av avfall i varje kvarter. Därmed minskar det framtida behovet av ÅVS. Planen anger ingen plats för ÅVS på den västra sidan.

Figur: Exempel på återvinningsstation

# Räddningstjänst

Upplands Väsby ingår i utryckningsområde för Brandkåren i Attunda.

## Utrymning med bärbar stege och höjdfordon

Brandkåren Attunda har förmågan att assistera vid utrymning med bärbara stegar från fönster där karmunderstycket/balkongräcket är beläget högst 11 meter över mark. De har också möjlighet att assistera vid utrymning med höjdfordon från fönster där karmunderstycket/balkongräcket är beläget högst 23 meter över mark.

## Uppställningsplats

Uppställningsplatser ska vara 5 meter breda och 11 meter långa. Avståndet mellan räddningsfordonens uppställningsplats och byggnadens angreppspunkt bör understiga 50 meter. Om utrymning förutsätts ske med maskinstege eller hävare bör avståndet från gatan, räddningsvägen eller uppställningsplatsen till husväggen vara högst 9 meter.

För att höjdfordon ska kunna användas behöver uppställningsplatsen:

- kunna nå utan att fordon behöver backas,
- ha samma bärighet som en räddningsväg,
- skyltas och markeras i terrängen,
- snöröjas och sandas vintertid samt hållas fri från hindrande träd och växtlighet.

## Räddningsvägar till bebyggelse

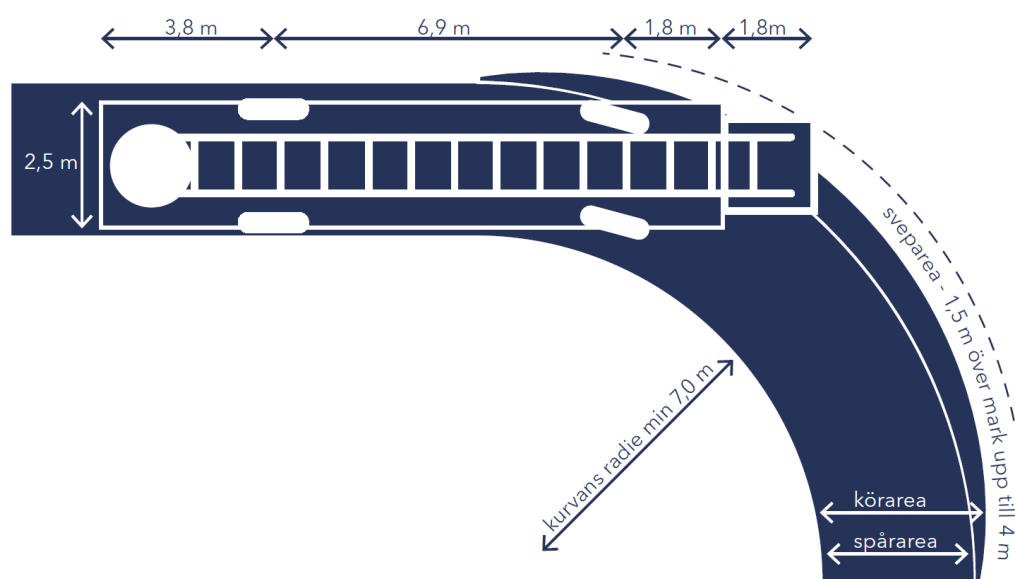
Räddningsvägar ska anordnas där det allmänna gatunätet eller motsvarande inte ger tillräcklig åtkomst.

Räddningsvägen ska:

- ha en minsta körbanebredd om 3,0 meter och fri höjd om 4,0 meter på raksträckor,
- ha minst radie på 7 meter i innerkurva,
- i ytterkurva dimensioneras för stegbil,
- ha maximal tillåten längslutning 8%,
- maximalt tvärfall på 2%,
- ha vertikalradien på minst 50 meter
- tåla ett axeltryck av 100 kN samt
- (bör) utgöras av hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande.

Eventuella låsta bommar in till t.ex. bostadsområden ska kunna öppnas med brandskåpsnyckel. Räddningsvägen behöver:

- vara tydligt skyltad,
- vara fri från parkerade fordon,
- snöröjas och sandas vintertid samt hållas fri från hindrande träd och växtlighet.



Figur: Typfordon för dimensionering av räddningsväg, Storstockholms Brandförsvär 2015

## Insatsväg och utrymningsväg till spårområdet

En insatsväg till spårområdet från öster föreslås från Väsbyvägen norr om Ingrids bro. En insatsväg från väster föreslås från Ladbrovägen söder om Mälärbron.

Utrymningsvägar finns idag från plattformar och stationsbyggnad, men saknas från spårområdet. Det är viktigt att tillse att det finns goda utrymningsmöjligheter även från spårområdet eftersom avsaknad av utrymningsvägar kan innebära ökade konsekvenser vid en olycka.

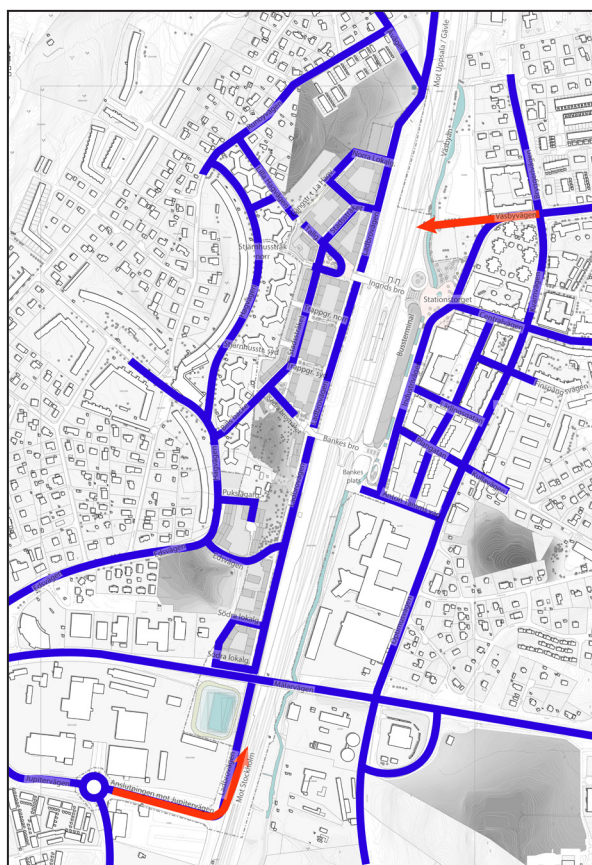
Konflikt kan föreligga vid att använda vägar både för insats- och utrymning. Att göra särskilda utrymningsvägar bedöms dock inte vara nödvändigt eller motiverat.

## Ställningstagande angående räddningstjänsten

Utrymning, uppställningsplatser och räddningsvägar utformas enligt räddningstjänstens krav.

## Skilnad från plansamråd

Inga



Figur: Förslag på insatsvägar till spårområdet, röda pilar.

# Angöring

## Lastplatser

Detaljplanen planeras att förutom bostäder även rymma kontor, handel och service. Dessa verksamheter behöver varu-, service- och avfallstransporter.

### Öster om spårområdet

Varuleveranser öster om spårområdet föreslås angöra på två platser på den västra sidan av Industrivägen. En i norr vid stationstorget där leveranser föreslås tillåtas under begränsad tid på förmiddagar. En i söder nära nya Bankes bro där leveranser kan ske hela dagen.

### Väster om spårområdet

Placering av lastplatser beskrivs under respektive gatudel under gatuutformning. Leveranser till, och avfall från, entréer åt öster och eventuell dagligvaruhandel i Kv. 5 hänvisas till Ladbrovägen. Längs med större delen av kvarteret har Ladbrovägen en lutning som är större än 5%. Minsta lutningarna är i norra och södra delen av kvarteret. En nordligt varumottag ligger alltför nära Ladbrovägens korsning med stadsstråke, varför en infart till varumottag bör placeras så långt söderut som möjligt.

Framtida verksamheter kring och på Ingrid's torg skapar behov av att leverans- och avfallsfordon undantagsvis tillåts över torget.

Vid placering av eventuellt Mini-ÅVC i området måste angöring kunna tillgodoses.

## Personbilsangöring

Möjlighet till angöring med bil krävs till alla fastigheter inom området, oavsett om det är bostäder eller verksamheter. Kravet är möjlighet att lämna, hämta, eller att lasta och lossa, inom 25 meter från entré.

Angöringsplats för rörelsehindrade ska finnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig entré. Angöring för rörelsehindrade till entréer längs gatorna beskrivs under respektive gaturum.

Därtill ska även en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna anläggas inom 25 meters gångavstånd. Den ska ordnas inom kvartersmark.

### Öster om spårområdet

Idag saknas personbilsangöring till Messingen. Varuleveranser till Messingen har lastzon på Centralvägen. Byggnad över bussterminalen ger krav på personbilsangöring längs Industrivägen och den planeras förläggas nära trappan till nya Bankes bro. Angöringsytan är ca 50 meter lång och fördelas mellan lastplats, parkering för rörelsehindrade och kortvarig angöring.

### Väster om spårområdet

Angöring till entréer längs gatorna beskrivs under gaturum. P.g.a. Ladbrovägens lutning vid Kv. 5 kan tillgängliga angöringsplatser inte anläggas till flera av entréerna mot Ladbrovägen. Angöring behöver ordnas inne i kvarteret.

## Ställningstagande rörande angöring

Ingrid's torg utformas för att klara tunga fordon.

## Skillnad från plansamråd

Tidigare möjlighet till lastfar mellan Kv. 5 och Kv. 9 är borttaget p.g.a. komplicerad genomförande och förvaltning samt höga kostnader.



# Cykelparkering

I Upplands Väsby översiktsplan anges bland annat att cykelparkeringar ska prioriteras framför bilparkeringar vid viktiga målpunkter, detta för att gynna hållbara färdmedelsval.

## Bostäder

Boende och besökande till boende ska kunna parkera sina cyklar nära entréer. Dessutom ska de boende ha möjlighet att parkera i lätt tillgängliga cykelförråd. För längre uppställning av cyklar kan lägenheternas vanliga förråd användas, detta inräknas inte i nedanstående tal. Det totala antalet cykelplatser ska vara minst lika stort som bedömt antal personer.

Inom kvarteret ska anläggas minst 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA, varav minst 2,0 cykelplats per lägenhet i markplanet eller nära lägenhetsdörr. Alla cykelplatser ska vara lätt nåbara med automatiska dörrar och belysning. I cykelrummen ska finnas plats för transportcyklar och laddmöjligheter för elcyklar.

## Verksamheter

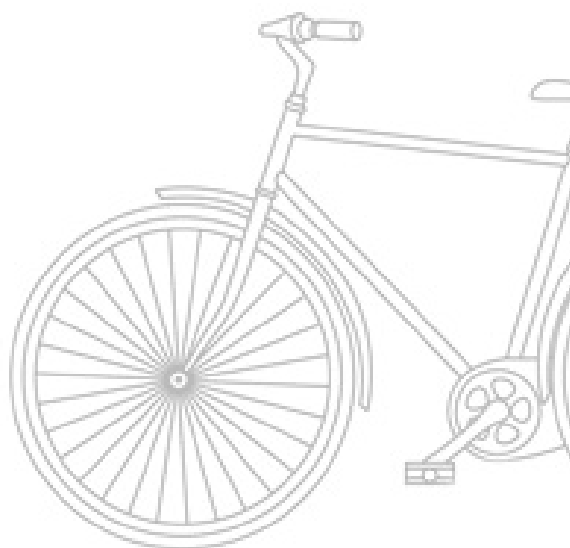
För kontor anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav 10% bör vara lätt åtkomliga för besökande. För detaljhandel och service och eventuell dagligvaruhandel anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav ca 80% för besökande.

### Ställningstagande gällande cykelparkering

Cykelparkering för boende, besökande och arbetande ska till all väsentlig del tillgodoses inom kvartersmark.

### Skilnad från plansamråd

Parkeringstalet för cyklar har förenklats från att tidigare anges efter lägenhetsstorlek till att bli projektspecifikt. Här anges antalet cykelparkeringsplatser per kvm BTA.



## Bilparkering

Tillgång till parkering är en viktig fråga för att styra över resor till hållbara färdmedel. Parkering ska till all väsentlig del tillgodoses inom kvartersmark. För parkering till besökare med nedsatt rörelseförmåga kan undantag göras.

Inom detaljplanens område finns även infartsparkeringar för bil och cykel, dessa finns beskrivna i avsnitt, Bytespunkten.

### Beräknat behov av bilplatser

Ett grundkrav på 0,5 bilplatser per lägenhet inkl. besöksparkering har beslutats för området. Vid planering antas 80 kvm BTA per lägenhet vilket ger ett behov på ca 910 bilplatser för tillkommande bostäder och verksamheter.

Vid utbyggnad av detaljplanen tas ca 160 bilplatser tillhörande AB Väsbyhems stjärnhus i anspråk. En del av dessa utreds att ersättas inom AB Väsbyhems befintliga anläggningar, övriga ska ges plats inom detaljplanen.

### Områdets utmaningar

Förutsättningarna för att anlägga parkering i garage under byggnader varierar mellan kvarter. I flera av kvarteren är det olämpligt att lägga parkering under bostadshus medan några av kvarteren mot Ladbrovägen kan rymma två parkeringsnivåer med fler bilplatser än sitt eget behov. För dessa kvarter kan det innebära en ökad risk att bygga mer än för det egna behovet, om det framtida bilplatsbehovet sjunker. Om kvarteren helt underbyggs med garage försvåras också möjligheterna att lokalt omhänderta kvarterens dagvatten.

I planområdet öster om järnvägen med bussterminal, torg och platsbildning saknas utrymme för parkering.

I motstående tabell anges för varje kvarter:

- bedömt behov av bilplatser utan mobilitetstjänster,
- bedömt antal bilplatser med ett halvt eller ett plan parkering inom bostadskvarter,
- bedömt antal bilplatser med ett helt eller flera plan parkering inom bostadskvarter.

För Kv. 1 antas fyra respektive fem plan parkering. I Kv. 19 antas tre parkeringsplan mot Mälarvägen.

Eftersom förutsättningarna att ordna egen bilparkering inom kvarteren saknas för flera kvarter (orange markering i tabellen) krävs organisatoriska lösningar för att säkra parkering för alla kvarter.

Tabell: Bedömt bilplatsbehov i olika kvarter vid antagandet 80 kvm/lgh. Bedömd möjlighet att klara behovet i eget garage markerat med grönt. För Kv. 1 antas fyra respektive fem plan parkering. I Kv. 19 antas tre parkeringsplan mot Mälarvägen.

| Kvarter        | kvm BTA                | Behov bpl      | Bilplatser |       |
|----------------|------------------------|----------------|------------|-------|
|                |                        |                | få         | många |
|                | bedömt                 | om 80 kvm/ lgh |            |       |
| 1 P-hus        | ca 70 bpl i varje plan |                | 280        | 350   |
| 3 Bostäder     | 15 600                 | 96             | 36         | 77    |
| 4 Bostäder     | 13 600                 | 85             | 42         | 80    |
| 5 Bo mm        | 23 800                 | 151            | 82         | 119   |
| 6 Bostäder     | 3 700                  | 22             |            |       |
| 7 Bostäder     | 6 000                  | 37             |            |       |
| 8 Bostäder     | 4 300                  | 26             |            |       |
| 9 Bostäder     | 13 200                 | 80             | 92         | 173   |
| 10 Bostäder    | 12 900                 | 79             | 92         | 162   |
| 11 Bostäder    | 12 900                 | 79             | 70         | 126   |
| 12 Bostäder    | 4 800                  | 30             |            |       |
| 14 Bostäder    | 4 600                  | 29             |            |       |
| 15 Bostäder    | 3 200                  | 20             |            |       |
| 16 Kontor      | 8 000                  | 61             |            |       |
| 17 Bostäder    | 2 600                  | 15             |            |       |
| 18 Bostäder/ P | 6 500                  | 40             | 60         | 120   |
| 19 Bostäder/ P | 13 200                 | 39             | 107        | 107   |
|                |                        | 889            | 861        | 1 314 |

### Områdets möjligheter

Läget med ett stort utbud av kollektivtrafik och cykelavstånd till service, handel och fritidsaktiviteter är områdets största fördel.

Ett stort antal bostäder tillkommer. Vid byte av bostad är det lättare att ändra rutiner och starta ett mer hållbart resande.

Inom området finns möjlighet att bygga ett eller två parkeringshus. I parkeringshus kan de fastigheter som inte kan eller vill anlägga bilplatser i kvarteren erbjuda möjlighet till s.k. parkeringsköp.

Då både byggande av garage under bostadshus och friköp är kostsamt kan det även vara möjligt att med särskilda mobilitetsåtgärder minska antalet bilplatser. För att motivera byggherrar bör åtgärderna inte vara mer kostsamma än att anlägga bilplatser. Samtidigt bör åtgärderna vara så omfattande att de ger effekt på resandet.

Totalt har området goda förutsättningar för ett framtida hållbart resande.

## Samnyttjande av bilplatser

Samnyttjning av bilparkering för bostäder, kontor och andra verksamheter minskar det totala behovet av bilplatser. Det är dock inte troligt att alla bilplatser är öppna för alla parkeringskategorier. Det kommer att finnas kvarter som inte vill öppna sina garage för allmänheten, det kommer att finnas boende som önskar ha en egen reserverad bilplats och platser kan behöva reserveras för bilpoolsbilar. Då majoriteten av parkeringsbehovet inom detaljplanen är boendeparkering är vinsten med samnyttjande låg.

## Mobilitet inom Väsby Stationsområde

Möjlighet till mobilitetsåtgärder beskrivs i ett separat dokument; Mobilitetsstrategi och mobilitetsplan för detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde. Nedan refereras innehållet kortfattat.

För att nå målet, att Väsby stationsområde ska bli en stadsdel som bidrar till en hållbar utveckling, kombineras grundutbud av mobilitetsstandard med ett relativt lågt parkeringstal. Om byggherren tillhandahåller utökade mobilitetstjänster kan lägre parkeringstal för bilparkering godtas.

### Mobilitetsplan

Mobilitetsplanen för Väsby stationsområde föreslås utformas med ett grundutbud vad gäller mobilitet och parkering och två steg med utökade mobilitetstjänster där lägre parkeringstal för bil beviljas.

#### Grundutbud

Grundutbudet ska gälla i alla kvarter. Grundutbudet inkluderar:

- reseinformation,
- angivet antal cykelplatser,
- lätt nåbara cykelförråd,
- effektiva utrymmen för avfall,
- närliggande möjlighet att lämna grovavfall,
- angivet antal bilplatser samt
- redovisning av kostnader för anläggande av bilplatser

#### Utökade mobilitetstjänster 1

Med utökade mobilitetstjänster kan parkeringstal för bostäder och verksamheter reduceras med 15%. Nedanstående mobilitetstjänster är obligatoriska. Fler åtgärder listas under Utökade mobilitetstjänster 2. Med tiden väntas nya mobilitetstjänster tillkomma varpå andra åtgärder kan komma att godkännas om de visats ha god effekt.

Redan i grundutbudet finns en god standard för cyklande, därför ställs i det första steget höga krav på åtgärder för

ökat kollektivresande och medlemskap i bilpool kombinerat med rabatt på taxiresor, för de som ej har körkort.

Steg 1 omfattar:

- rese- och transportinformation,
- textilinsamling,
- utrymme för cykelunderhåll,
- cykelpool,
- kollektivresebidrag,
- taxibidrag samt
- bilpool.

#### Utökade mobilitetstjänster 2

Med mobilitetstjänster Steg 2 kan parkeringstal för bostäder och verksamheter reduceras med 30%. Med verifierade effekter av ytterligare åtgärder kan större reduktion ges.

För att utnyttja Steg 2 ska samtliga krav för Steg 1 vara uppfyllda. De gemensamma mobilitetstjänsterna, steg 1 och 2 tillsammans, ska vara så varierande som möjligt. Åtgärderna måste vara långsiktiga. Steg 2 omfattar:

- förlängd rese- och transportinformation,
- utveckling av digitalt hjälpmedel,
- reparation och återbruk,
- verktygspool,
- leveransstöd,
- förlängd tid för cykelpool, kollektivresebidrag och taxibidrag samt bilpool.

### Ställningstagande gällande bilparkering

Parkering för boende, besökande och arbetande ska till all väsentlig del tillgodoses inom kvartersmark. För parkering till personer med nedsatt rörelseförmåga kan undantag göras.

För att tidigt under utbyggnaden kunna erbjuda parkeringsköp är det lämpligt att bygga ett parkeringshus i Kv. 1. Detta kvarter är utsatt för alltför höga bullervärden för att rymma vanliga bostäder.

Ett eventuellt andra parkeringshus bör byggas ut sent i genomförandefasen, då efterfrågan på bilplatser blivit tydligare. Då utbyggnaden planeras ske med början i norr mot söder är Kv. 18 och/eller Kv. 19 vara lämpliga att rymma ytterligare bilparkering.

Ostkustbanans utbyggnad är som riksintresse en förutsättning för planläggning av Väsby stationsområde. Trafikverket saknar ännu beslut och resurser för utbyggnad av fler spår. Under icke överskådlig tid kommer en del av järnvägsområdet inte att tas i anspråk för järnväg utan kan användas för annan verksamhet, t.ex. parkering.

### Skillnad från plansamråd

Parkeringstalet för cyklar har förenklats från att tidigare anges efter lägenhetsstorlek till att bli projektspecifikt. Nu anges bilparkeringsbehovet per lägenhet och per kvm BTA. Samtidigt har antalet bilplatser minskat från ca 0,7 till 0,5 per lägenhet.

Tidigare bostäder i Kv. 1 har ersatts av ett parkeringshus.

Tidigare var avsikten att Upplands Väsby kommun skulle bilda ett särskilt parkeringsbolag. Istället har Väsbyhem ABs ägardirektiv utökats så att bolaget även ska uppföra och förvalta mobilitetshus/parkeringshus.

Förslag till mobilitetsåtgärder har arbetats fram och redovisas i bilaga.



Figur: Kvartersnummer



# BYTESPUNKT

En bytespunkt har ett utökat serviceutbud utöver service för resan. Väsby stationsområde innehåller flera olika ankomstråden, serviceområden och kommunikations- ytor:

- spårområdet,
- bussrörelser, busshållplatser med vänthall
- kommunikation för passagerare,
- infartsparkering för cykel,
- bilangöring,
- infartsparkering för bil samt
- service och handel

Nedan presenteras framtida resbehov, befintlig och framtida bytespunkt. Under varje rubrik noteras ställningstaganden som gjorts och skillnad från plansamråd.

## Resbehov

### Kollektivtrafikresenärer

För pendeltåg var antalet påstigande och avstigande vid Upplands Väsby station under en vardag 2019 ca 20 800.

Under 2020 gjordes en trafikanalys avseende det framtida antalet kollektivtrafikresenärer. Prognosen utgår från RUFS och trafikförvaltningens planering. Siffrorna bedöms vara något höga då antalet inpendlare som arbetar i kommunen har antagits högre än nuvarande trend. Antalet bussavgångar planeras vara ca 2,5 gånger fler än 2019.

Antalet påstigande resenärer med pendeltåg beräknas år 2050 till 13 700. Antalet avstigande resenärer beräknas till 12 200 personer. Under förmiddagens maxtimme beräknas antal resenärer med pendeltåg 2050 bli drygt 4 000, att jämföra med knappt 2 000 år 2019.

Antalet bussresenärer förväntas öka ännu mer. Under förmiddagens maxtimme beräknas antalet på- och avstigande bussresenärer 2050 till 3 900, jämfört med ca 1 150 år 2019, en ökning med ca 2 750 personer från dagens resande.

Tabell: Påstigande och avstigande vid Upplands Väsby station 2019, enligt SL och länet. Siffrorna redovisas från 2019 då året 2020 påverkats av Covid-19 och därför ger en felaktig bild av antalet passagerare.

| Räknade passagerare år 2019 |        |        |                |        |                |        |
|-----------------------------|--------|--------|----------------|--------|----------------|--------|
|                             | Dygn   |        | KI 06.00-09.00 |        | KI 07.30-08.30 |        |
|                             | Buss   | Pendel | Buss           | Pendel | Buss           | Pendel |
| Påstigande                  | 6 500  | 10 300 | 1 000          | 3 500  | 450            | 1 400  |
| Avstigande                  | 5 800  | 10 500 | 2 000          | 1 400  | 700            | 450    |
| Summa                       | 12 300 | 20 800 | 3 000          | 4 900  | 1 150          | 1 950  |

Tabell: Påstigande och avstigande vid Upplands Väsby station under maximala timmar en vintervardag 2050. Underlaget grundar sig på drygt 60 000 invånare i Upplands Väsby kommun samt antaganden enligt RUFS 2050 för länet. Värdena bedöms vara höga då antalet arbetande i kommunen har ökat mer än nuvarande trend.

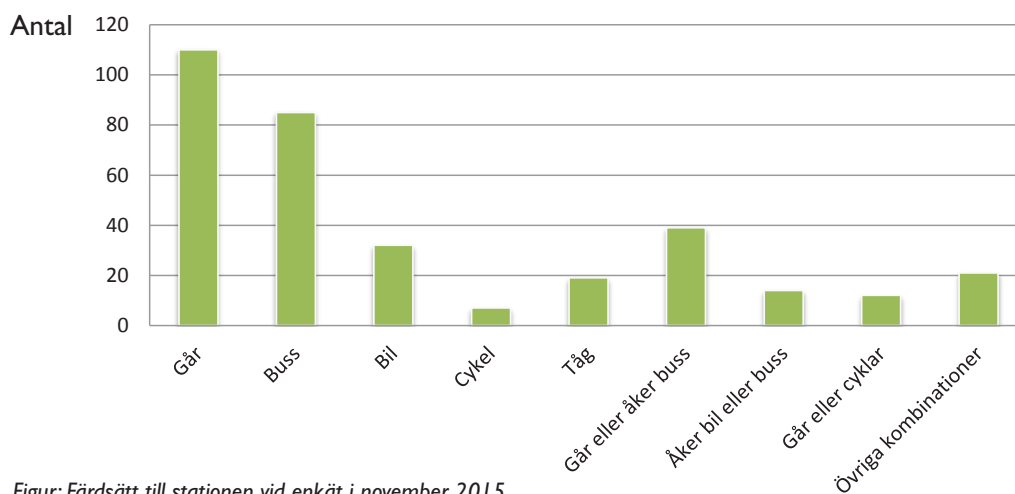
| Bedömt antal passagerare år 2050 |        |        |                      |        |
|----------------------------------|--------|--------|----------------------|--------|
|                                  | Dygn   |        | Förmiddag (maxtimme) |        |
|                                  | Buss   | Pendel | Buss                 | Pendel |
| Påstigande                       | 13 400 | 13 700 | 1 400                | 2 900  |
| Avstigande                       | 15 500 | 12 200 | 2 500                | 1 200  |
| Summa                            | 28 900 | 25 900 | 3 900                | 4 100  |

## Val av färdmedel

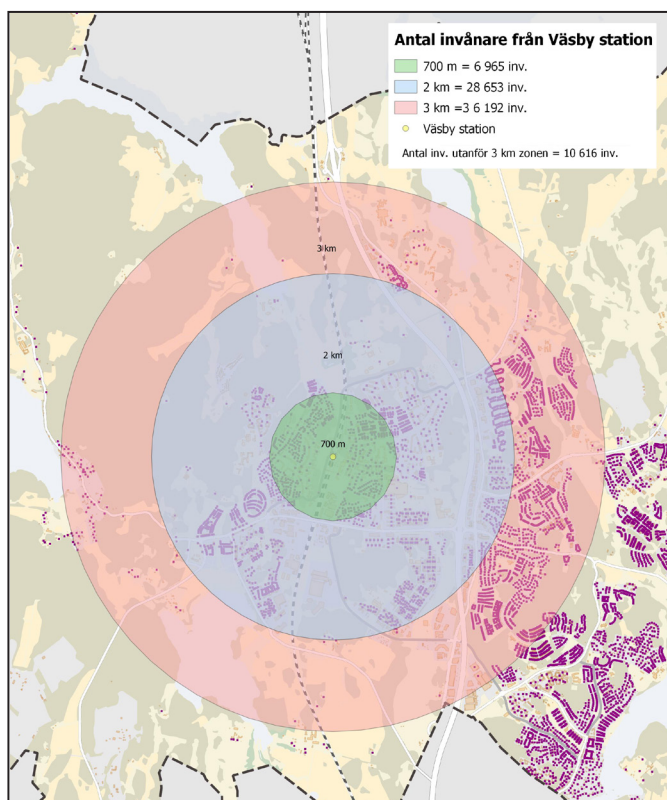
Val av färdmedel påverkas av utbud av olika transportmedel, regularitet och pålitlighet men också av attityder. Enligt resvaneundersökning genomförd av Region Stockholm 2019 så är andelen som väljer att resa med bil i Upplands Väsby fler än genomsnittet i yttre förort (55% respektive 51%). Bland de som väljer att åka kollektivt är andelen samma som snittet (35%) medan andelen cykeltrafikanter är något högre i Upplands Väsby än i

andra kommuner i yttre förort (6% respektive 4%). Med en attraktivare kollektivtrafik bedöms andelen kollektivresenärer inom Upplands Väsby kunna höjas.

Med ledning av statistik från 2015 avseende resande från Upplands Väsby station bedöms ca 65% anlända med buss. Detta är en klart högre siffra än vad som framgår av svaren i genomförd enkät. Här bedöms att bussresenärer inte ansett sig haft tid att svara på frågor och att dessa därför är underrepresenterade i enkäten.



Figur: Färdsätt till stationen vid enkät i november 2015



Figur: Närhet till Upplands Väsby station, 2021

## Matning till stationen

År 2021 hade ca 7 000 invånare (15% av antalet invånare) gångavstånd till pendeltågsstationen, d.v.s kortare än 700 meter. Detta ger att resterande ca 40 000 boende är beroende av matning med cykel, buss eller bil för att nå pendeltåg. Boende i den sydöstra delen av kommunen har närmare till Rotebro station i Sollentuna kommun. Av kommunens ca 47 000 invånare har ca 36 000 invånare (77%) kortare än 3 km till Upplands Väsby station och 84% kortare än 3 km till Rotebro och Upplands Väsby station.

Större arbetsplatser såsom Löwenströmska sjukhuset och delar av Bredden ligger ca 3 km från stationen. Därför bör goda förutsättningar för bussmatning och god standard på cykelstråk och cykelparkeringar prioriteras. Infartsparkering för cyklar och busshållplatser bör förläggas närmare stationen än Kiss&Ride och infartsparkeringar för bil. Bilplatser för rörelsehindrade undantas.

## Befintlig bytespunkt

Resenärerna når bytespunkten från båda sidor av spårområdet. Befintlig bytespunkt omfattas av spårområde, bussterminal på östra sidan, busshållplatser längs Ladbrovägen på västra sidan, station och tillhörande parkeringar för cyklar och bilar.

## Trafikering

Ostkustbanan har idag fyra huvudspår. Förbi Upplands Väsby station används de två yttre spåren för regional-, fjärr- och snabbtåg med maximal hastighet 200 km/timme. De två inre spåren, närmast plattformarna, trafikeras av pendeltåg och godståg med maximal hastighet 160 km/timme respektive 100 km/timme. Mellan pendeltågstationens två plattformar finns idag ett vändspår.

Upplands Väsby station trafikeras av flera pendeltågslinjer. Idag går pendeltåg till Uppsala (via Arlanda), Märsta, Tumba och Södertälje. Tidigare har även regionaltåg till Uppsala och Gävle stannat vid stationen. Förutom pendeltågen trafikeras spåren förbi stationen av Arlanda Express, fjärrtåg, regionaltåg och godståg.

### Tidigare pendeltågstrafik

Under tidigare trafikering gick tåg till Uppsala och Södertälje varje kvart. Dessutom gick snabbtåg (skip-stop-tåg) mellan Märsta och Tumba (Södertälje) alternativt mellan Märsta och Nynäshamn. Snabbtågen stannade inte vid alla stationer t.ex. inte i Rotebro. Detta gav oregelbunden tidtabell med 3 respektive 12 minuter mellan avgångarna. Utvärderingar visade att lösningen fungerade olika bra för olika resenärer.

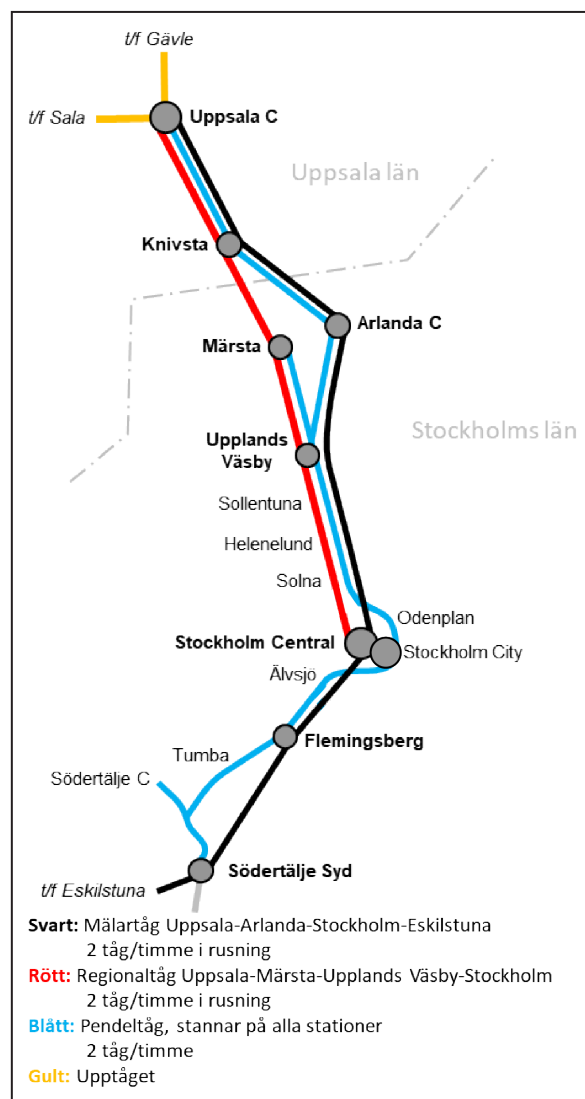
### Befintlig pendeltågstrafik

Nuvarande trafikering innebär kvartstrafik mellan Märsta och Södertälje. Dessutom går tåg med halvtimmetrafik mellan Uppsala och Älvsjö, vilka även passerar Arlanda. I mellantrafik ger detta en oregelbunden tidtabell mellan Upplands Väsby och Stockholm. Under höghastighet upp- och nerhålls regelbunden trafik varje 7-8 minut med hjälp av insatståg.

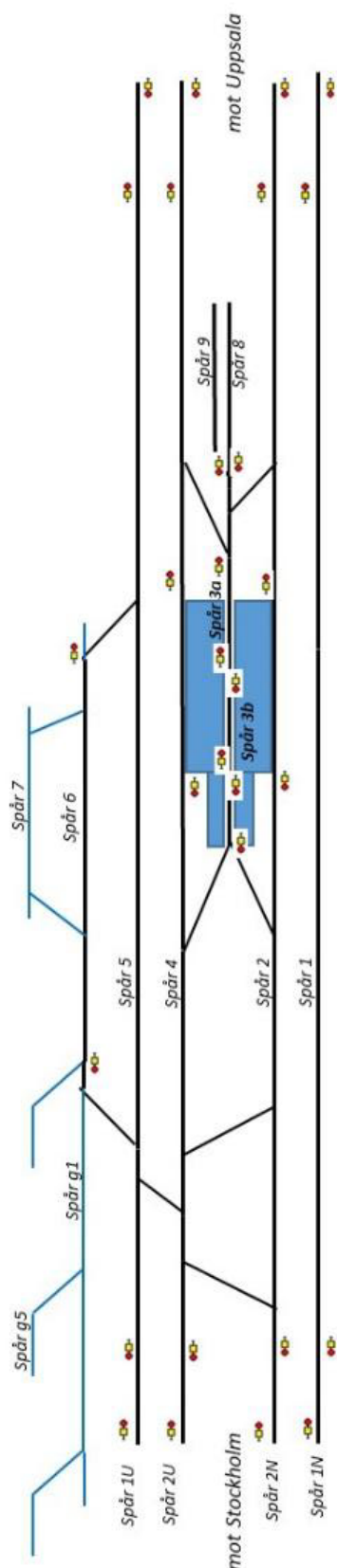
Dagens busstrafik till och från Upplands Väsby station består till största del av matning till pendeltågen men det finns också ett fåtal tvärgående busslinjer. De flesta busslinjerna passerar även Väsby centrum och upprätthåller därmed tillgängligheten till kommunens service från kommunens olika delar.

På grund av de stora barriäreffekterna som järnvägen och E4 utgör, samt då flera kommuner har återvändsgator, är det svårt att skapa ett effektivt och gent busslinjenät i kommunen. Utredningar har gjorts för att finna förbättringar men både idag och i framtiden antas de flesta busslinjerna att nå stationsområdet från den östra sidan av järnvägen.

Regionala bussförbindelser finns med Barkarby, Kallhäll station, Vallentuna station, Arninge och Täby. De regionala tvärförbindelserna är idag bristfälliga.



Figur: Översikt över pendeltågslinjen som går förbi Upplands Väsby Station



Figur: Befintlig stationsprincip ur Funktionsutredning 2017, sidospår i blå färg

## Befintlig anläggning

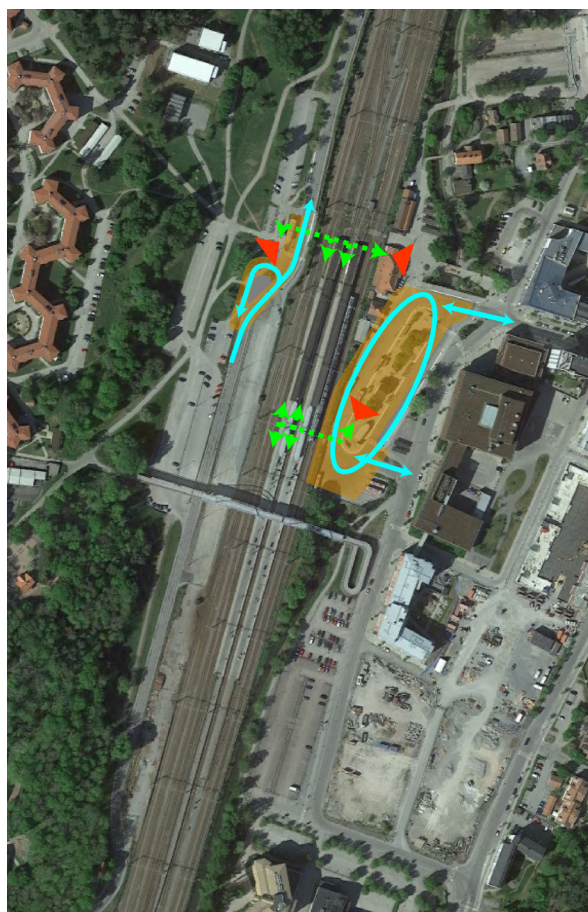
## Spårområdet

Upplands Väsby driftplats består av en pendeltågstation och ett frilastområde. Det finns fyra genomgående spår, två söderut öster om plattformarna och två norrut väster om plattformarna. Båda delområdena är 11,7 meter breda. Ett spår mellan plattformarna har en spårområdesbredd på 3,4 meter. De befintliga genomgående spåren med vändspår och plattformar har idag (2021) ett spårområde som är ca 47 meter brett.

Befintliga plattformar är 9-10 meter breda och 355 resp. 455 meter långa. De norra delarna (ca 280 meter) är av betong, de södra delarna är utbyggda i trä.

## Stationsentrées

Resenärerna når plattformarna via en nordlig stationsentré och en central stationsentré, båda förlagda i tunnel under spåren. Den nordliga tunneln är genomgående medan den centrala tunneln endast förbinder plattformarna med östra sidan av spårområdet.



Figur: Befintlig bytespunkt



Båda stationerna har trappor och hissar mellan biljetthall och plattformar.

### Frilastområdet

Frilastområdet ligger sydväst om pendeltågsstationen och har flera stickspår. Anläggningen används enbart för Trafikverkets interna transportbehov för drift och service av spåren längs banan. Här sker bl.a. lagring av material samt omlastning mellan fordonstrafik och tåg.

Trafikverket har ett fortsatt behov av frilastområde även på lång sikt. Det finns också behov för påstigningsplats för driftfordon, som kan köra både på väg och järnväg, för att kunna drifta och underhålla järnvägsanläggningen.

### Buss

Busshållplatserna finns både på östra och västra sidan av spårområdet. Längs östra sidan är bussterminalen placerad och längs västra sidan finns hållplatser i gatumiljö.

Befintlig bussterminal på den östra sidan om järnvägen är ca 7 800 kvm stor och utformad som en ö-terminal. Bussterminalen saknar idag vänthall. Personalutrymmen finns i en byggnad centralt på mittön. Ytan innehåller:

- avstigningsplatser för två normalbussar,
- nio hållplatslägen för påstignande,
- sex platser för tidsreglering samt
- ca 80 meter för ersättningstrafik.

På den västra sidan finns ett hållplatsläge på var sida om Ladbrovägen och en vändyta, ca 550 kvm stor.

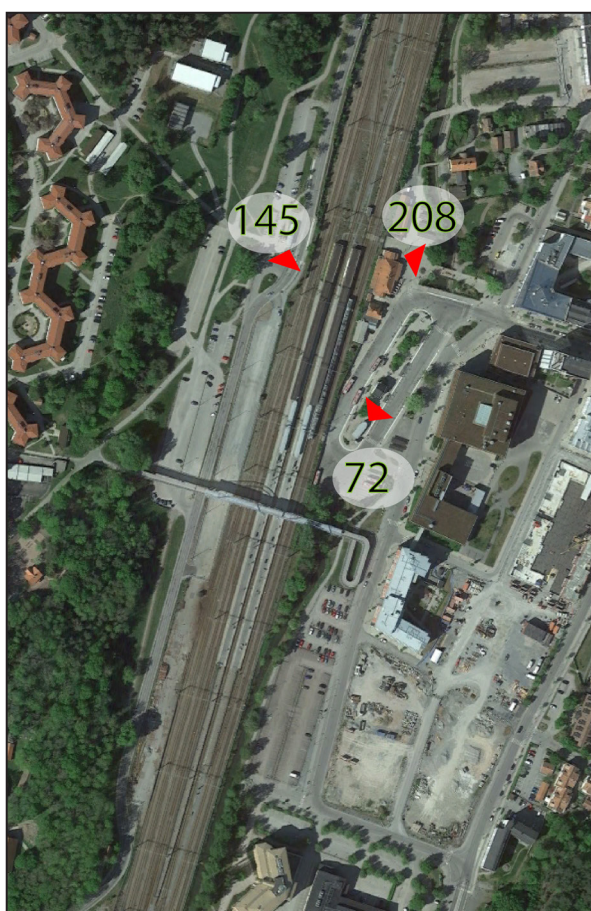
### Infartsparkering för cykel

År 2021 fanns ca 420 cykelplatser i närheten av stationen. Vid den nordöstra ingången ca 210 platser, vid den sydöstra ingången ca 70 platser och vid den nordvästra ingången ca 145 antal platser. De flesta platserna är väderskyddade med goda möjligheter till att låsa fast cykeln.

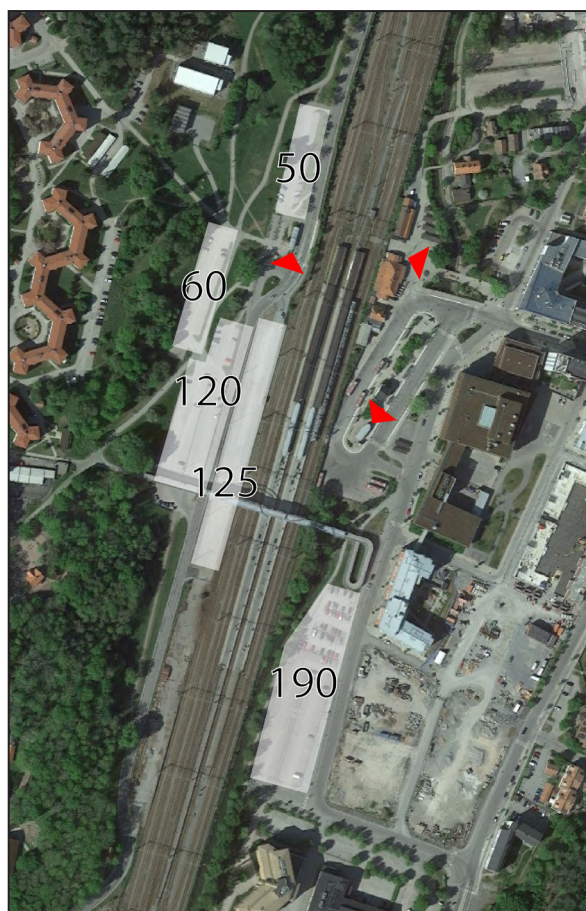
### Infartsparkering för bil

#### Tidigare infartsparkering

År 2016 fanns ca 450 avgiftsfria infartsparkeringar för bil, ungefär hälften på varje sida om spårområdet, se vidstående figur. Öster om spåret, fanns ytterligare ca 60 parkeringsplatser belägna på mark som ägs av Peab. De



Figur: Befintliga cykelparkeringar vid stationen



Figur: Befintlig infartsparkering för bil 2021

avgiftsfria parkeringarna, där man kan stå länge, är attraktiva även för boende och verksamma.

Fram till 2018 har infartsparkeringarna i Upplands Väsby varit avgiftsfria för parkering i upp till 24 timmar. Infartsparkeringarna på den östra sidan om spåren låg direkt angränsande mot avgiftsbelagd parkering.

### Befintlig infartsparkering

Under senare år har flera kommuner i Storstockholmsområdet, t.ex. Sollentuna och Knivsta, infört avgift för infartsparkering. Även Upplands Väsby kommun har under 2018 avgiftsbelagt infartsparkeringar för bilar. Nuvarande avgift är 20 kr/dag under maximalt 12 timmar. Parkeringen har utökats och rymmer 2021 ca 560 bilplatser.

Vid inventering 2015 var 45% av ägarna till parkerade bilar skrivna utanför Upplands Väsby kommun. År 2021, under corona, var andelen 60%. Av de fordon som år 2021 var skrivna på boenden i Upplands Väsby hade en tredjedel kortare än 2 000 meter till stationen och drygt en tredjedel längre än 3 000 meter. Det genomsnittliga avståndet var 2 800 meter.

### Befintlig bilangöring

#### Taxi

Taxi står idag uppställda på en gemensam parkerings- och taxiyta i hörnet mellan det framtida östra stationstorget och Industrivägens norra del.

#### Bilangöring till stationen

Idag finns ingen anvisad plats för bilister att släppa av passagerare till tågen. På östra sidan vänder bilister i korsningen Centralvägen-Industrivägen eller inne i bussterminalen. Alternativt kör de längs Centralvägen/Industrivägen och släpper av längs gatan. På västra sidan används bussvändslingan såsom angöringsyta.

#### Varutransporter

Varutransporter till befintliga kiosker och restauranger på östra sidan om spåren sker idag via bussterminalens körytor.

## Framtida bytespunkt

Detaljplanen möjliggör för ett utökat spårområde, en ny bussterminal med dockningsplatser, busshållplatser längs Industrivägen samt buss- och uppställningsplatser längs Ladbrovägen, ytor för service och handel, nya kommunikationsstråk över spårområdet via broar mellan bussar och spår samt infartsparkering för cyklar och bilar. Längs Industrivägen tillkommer angörings- och lastplatser.

## Trafikering

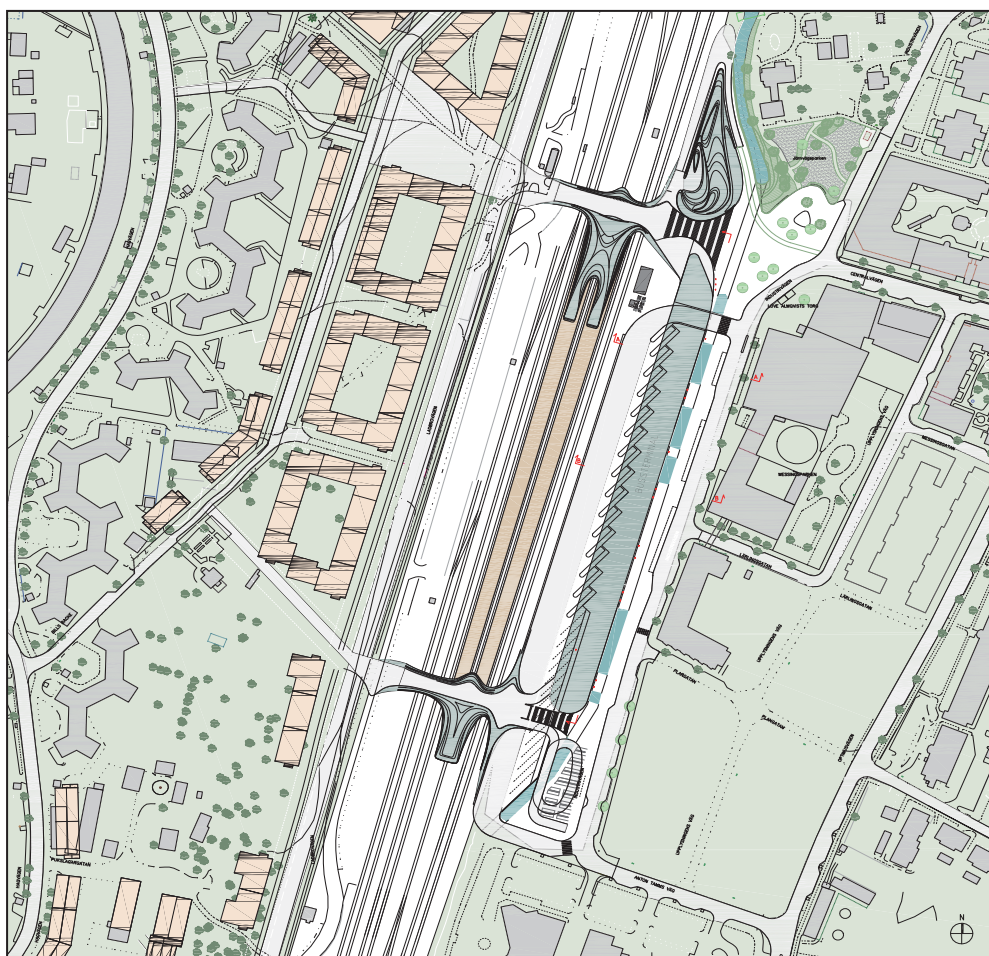
### Framtida tågtrafikering

Framtida trafikering anges ej i strategiska spårstudier, ÅVS eller i riksintressepreciseringen. För 2040 har Trafikverket angivit nedanstående flöden på ca 631 tåg/dygn, vilka innebär en ökning med ca 8% från dagens nivåer, ca 585 tåg/dygn. Snabbtåg och tillkommande regionaltågslinjer är inte inräknade i prognosen. Godstågens längder varierar. Bullerberäkningen är gjord på andra tåguppgifter.



Tabell: Nuvarande spårtrafikering 2021 och 2040, ur excelfil: Trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040, Trafikverkets hemsida 2021 samt till höger direkt från Trafikverket erhållna uppgifter i november 2014

| T21 från excelfil |          |            |                | 2040 från excelfil |          |            |                | Erhållna uppgifter 2014 |          |
|-------------------|----------|------------|----------------|--------------------|----------|------------|----------------|-------------------------|----------|
| 2021 Tågtyp       | Tåg/dygn | Längd, max | Hastig, km/tim | 2040 Tågtyp        | Tåg/dygn | Längd, max | Hastig, km/tim | 2040 Tågtyp             | Tåg/dygn |
| Gods              | 10,7     | 402        | 100            | Gods               | 12,4     | 630        | 100            | Gods                    | 36       |
| Pass              | 73,4     | 274        | 200            | EC250/ER (X60)     | 57,9     | 251        | 160            |                         |          |
| X2                | 167,5    | 93         | 200            |                    |          |            |                | X2                      | 36       |
|                   |          |            |                | X3                 | 150,8    | 93         | 200            | X3                      | 216      |
| X40               | 33,0     | 149        | 200            | X40                | 73,6     | 270        | 200            | X40                     | 48       |
| X50-54            | 21,8     | 116        | 200            |                    |          |            |                | X52                     | 144      |
|                   |          |            |                | X55                | 43,8     | 180        | 200            | X55                     | 48       |
| X60               | 270,3    | 214        | 160            | X60                | 287,6    | 214        | 160            |                         | 400      |
| Övriga            | 7,8      | 126        |                | Övriga             | 5,3      | 240        | 100            | Nattåg                  | 6        |
| Totalt            | 584,5    |            |                | Totalt             | 631,4    |            |                |                         | 934      |



Figur: Illustration av framtida bytespunkt

## Framtida stombusslinje

Ett utvidgat stombussnät planeras för att knyta ihop länets olika delar, skapa kopplingar mellan de radiella stråken och utveckla relationer som idag har lågt kollektivtrafikresande. En av de nya stombusslinjerna som planeras är linje H som har sträckningen Barkarby-Upplands Väsby-Arninge.

Genom stomlinje H kan två utpekade regionala stadskärnor, Barkarby och Arninge, kopplas samman med Upplands Väsby station och Ostkustbanan. Därmed förbättras även kopplingen till Arlanda och Uppsala.

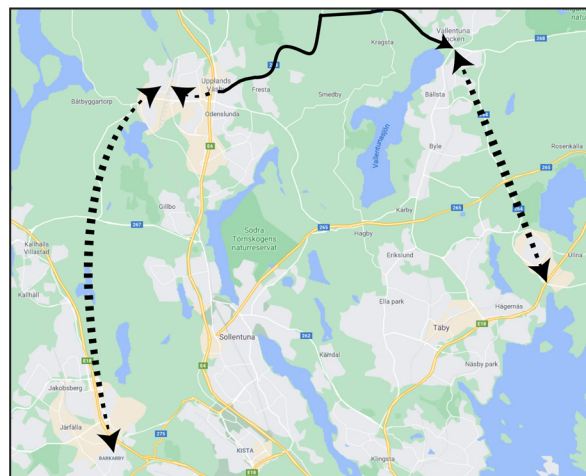
Stombusslinje H planeras att delas upp i två sträckor:

- **Barkarby-Upplands Väsby**  
Sträckan går Anton Tamms väg-Optimusvägen-Mälärvägen västerut mot Stäket och vidare mot Barkarby. Sträckningsstudien genomfördes 2019. Sträckstudien är planerad att starta 2022.
- **Upplands Väsby-Arninge**  
Planerad sträckning går Anton Tamms väg-Optimusvägen-Mälärvägen österut-Tpl Glädjen och vidare V268 till Vallentuna och vidare till Arninge. Sträckan utreds i två delar.  
Försträckan Upplands Väsby-Vallentuna genomfördes en sträckningsstudie under hösten 2020. Under våren 2021 påbörjades sträckstudie 17 och planeras slutföras hösten 2021. Åtgärdsförslag har tagits fram och planering för trafikanalyser av dessa.  
För sträckan Vallentuna-Arninge pågår sträckstudie 12 och planeras avslutas under hösten 2021. I denna delsträcka deltar inte Upplands Väsby kommun.

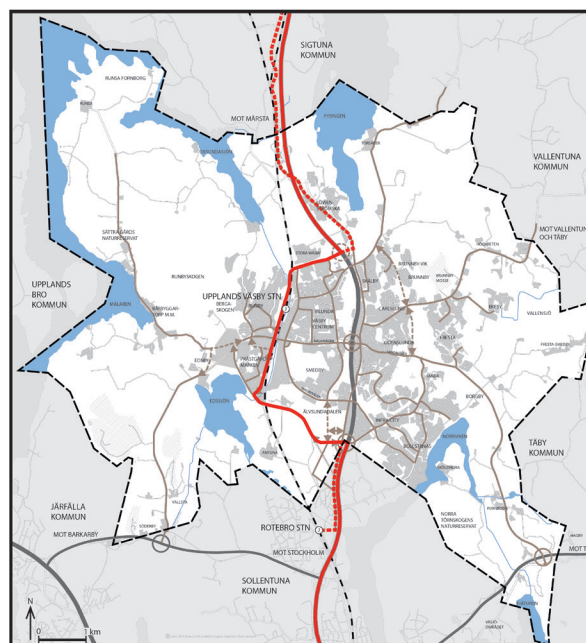
## Ersättningstrafik för pendeltåg

År 2040 antas att det finns en ny trafikplats på E4 i norra delen av kommunen, trafikplats Hammarby. Ersättningsbussar vid tågstopp föreslås därmed enkelt kunna angöra nära spårområdet på västra sidan om stationen. Ersättningstrafiken kan ledas mellan trafikplats Hammarby och trafikplats Glädjen via Mälärvägen, Ladbrovägen och Hasselgatan.

Med utbyggnad av Älvsundadalen planeras Älvsundavägen på sikt kopplas direkt mot trafikplats Bredden. Om/ då Ladbrovägen efter 2040 förlängs söderut till Älvsundavägen kan ersättningstrafiken i stället för trafikplats Glädjen använda trafikplats Bredden. Ersättningstrafiken behöver därmed inte gå via trafikplats Glädjen.



Figur: Preliminär linjedragning för stombusslinje H enligt trafikförvaltningens utredningsplan mellan Barkarby - Arninge. Streckade sträckor är fortfarande under utredning



Figur: Framtida färdvägar för ersättningstrafiken



## Framtida anläggning

### Spårområdet

#### Plattformarna

Befintliga plattformar förutsätts behållas, dessa är 9 - 10 meter breda. Spårområdets bredd i detaljplanen rymmer 12 meter breda och 250 meter långa plattformar.

Befintlig bredd på plattformarna påverkar möjligheterna att anordna trappor och hissar mellan plattformar och broar. Tillsammans med kravet på minst 250 meter plattformslängd styr detta avståndet mellan broarna.

#### Frilastområde

I ett första skede kan frilastområdets funktion behållas. När Ostkustbanan i framtiden utvidgas västerut över befintligt frilastområde behöver funktionen ersättas på annan plats.

#### Utformningskrav från räddningstjänsten

Stationsområdet ska utformas för möjlighet till en effektiv utrymning från spårområdet och med insatsvägar för räddningstjänsten. En insatsväg till spårområdet från öster föreslås från Väsbyvägen norr om Ingridis bro. En insatsväg från väster föreslås från Ladbrovägen söder om Mälarbron. Utrymning av passagerare föreslås ledas via de två broarna.

#### Inom spårområdet/längs spårområdet

Inom spårområdet finns spår och plattformar till tåg samt tekniska byggnader och funktioner kopplat till tågtrafiken. Längs med båda sidor av spårområdet behövs tekniska kiosker på regelbundna avstånd, några är befintliga andra behöver tillkomma.

Inom spårområdet behövs även nödvändig rese- närsservice, kommunikationsytor för tågresenärer, väntutrymmen för tågresenärer och personalutrymmen för spärpersonal. Ovan spåren leder också de två gång- och cykelbroarna, vilka behöver brostöd inom spårområdet.



Figur: Utbredning av Trafikverkets befintliga fastighet och område för framtida genomgående spår

## Avstånd till spår

Fritt utrymme längs med järnväg dimensioneras utifrån faktorer såsom avkörning/urspårningsrisker, elsäkerhet, trädsäkring samt drift och underhåll av både järnvägen och anslutande ytor.

Avstånd mellan yttre spårmitt och byggnadsverks får inte utan åtgärder vara mindre än 15 meter. Avståndet mot spår beror även av nivåskillnad mellan spåren och den aktuella ytan. Avstånd mellan vägbana eller gångbanas närmaste kant ska vara minst 10 meter från spårmitt. Då framtida nivå för dike mot järnvägen inte är känt ska slänt utgå från befintlig marknivå. Släntfot förläggs 6,5 meter från yttersta spårmitt.

Avstånd mellan träd och spårmitt ska av säkerhetsskäl vara minst 20 meter. Träd lägre än 8 meter får finnas mellan 14 och 20 meter från spårmitt. Detta gäller för träd i naturmark. För gatuträd som får regelbunden översyn och skötsel kan undantag göras.

För bostäder, skola/förskola, kontor, handel, centrum och även vistelseytor utomhus där människor antas uppehålla sig mer än tillfälligt ska ett minsta avstånd på 25 meter beaktas.

### Ställningstagande gällande spårområdet

Förbi Upplands Väsby station planeras för åtta spår varav fyra spår som har kontakt med plattformarna. Två av spåren kommer att vara snabbspår. Spåren mellan plattformarna skapar vändmöjligheter vid stationen.

Spårområdet ger möjlighet till 12 meter breda och 250 meter långa plattformar. Spårområdet breddas åt väster till en bred på ca 70 meter.

### Skillnad från plansamråd

I ett första skede behålls befintligt spårområde och befintliga plattformar.

Säkerhetsavstånd till spåren på västra sidan har utökats då byggnadsverk inte tillåts inom 15 meter från yttre spårmitt.

## Framtida broar

Över spårområdet planeras två broar för gående och cyklande samt för resenärer till/från och mellan bussar och pendeltåg. Broarna och dess anslutningar ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Den norra bron, Ingridis bro, planeras att ersätta nuvarande tunnel för gående under järnvägen och dessutom ge en god cykelförbindelse. Läget för Ingridis bro anpassas till Centralvägens linje och spårväxlar. Bron planeras att via en biljetthall ansluta till plattformar för tågtrafiken.

#### Ingridis bro

- leder tågresenärer till/från tågen åt både öster och väster,
- binder samman busshållplatserna öster och väster om spårområdet,
- leder gående och cyklande mellan östra och västra sidan om järnvägen och binder samman Upplands Väsby centrala del.

En ny sydlig bro föreslås ersätta den befintliga Bankes bro. De befintliga plattformarna är smala och anslutning mellan nya Bankes bro och plattformarna kan endast göras i plattformarnas södra ände. Därmed bestäms avståndet mellan Ingridis bro och nya Bankes bro av pendeltågens längd.

Den nya Bankes bro ersätter nuvarande gångtunnel mellan den centrala biljetthallen och befintlig bussterminal på östra sidan och leder dessutom till spårområdets västra sida. Bron planeras att via en biljetthall ansluta till plattformar för tågtrafiken.

#### Nya Bankes bro

- leder tågresenärer till/från tågen åt både öster och väster,
- binder samman busshållplatserna öster och väster om spårområdet,
- ger en gen förbindelse till hållplatser för ersättningstrafiken längs Ladbrovägen,
- minskar avståndet till stationen för verksamheter och boende i sydvästra delen av kommunen med ca 300 meter
- minskar avståndet till stationen för verksamheter och boende sydväst om stationen samt
- leder gående och cyklande mellan östra och västra sidan om järnvägen och binder samman Upplands Väsby centrala del.

### Ställningstagande gällande broarna

Läget för Ingridis bro anpassas till Centralvägens linje och spårväxlar. Läget för nya Bankes bro bestäms av avstånd till Ingridis bro och pendeltågens längd.

### Skillnad från plansamråd

Ingen

## Station för pendeltåg

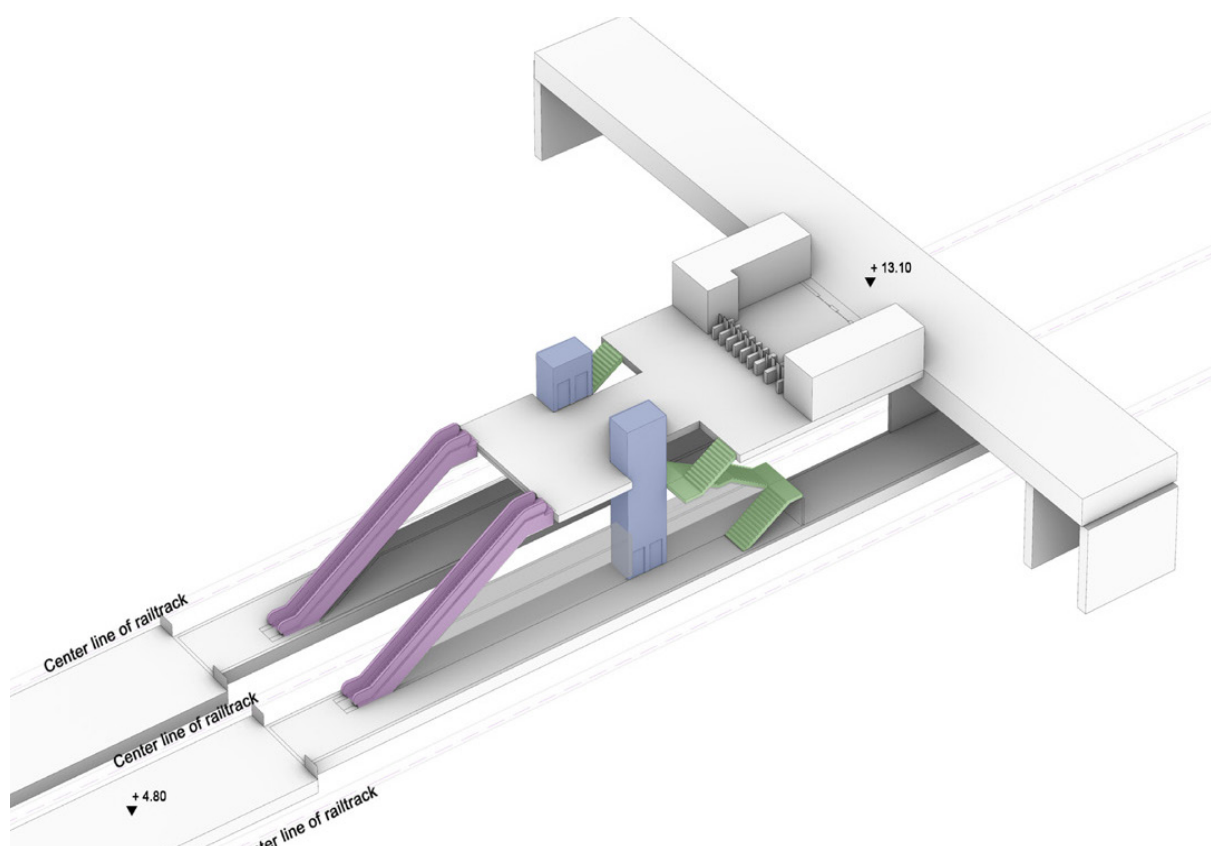
För respektive bro planeras biljetthall och kopplingar ner till plattformarna. Kravet på höjdskillnaden mellan plattformar och ovanförliggande broar och biljetthallar är ca 7,5 meter. Därför behövs minst en uppåtgående rulltrappa, som kompletteras med gångtrappa och hiss.

Stationerna ska ansluta till befintliga plattformar. För att ge säkra passagerarutrymmen vid anslutning med trappor och hissar på plattformen finns inte utrymme att placera trappor och rulltrappor i fil bredvid varandra utan de måste spridas längs plattformen.

Biljetthallarna skall, förutom att ge utrymme för hissar, rulltrappor och gångtrappor, rymma biljettexpedition/spärrkiosk, spärrlinje, sittplatser för väntande samt personalutrymmen. Biljetthallarnas funktioner beskrivs mer utförligt i avsnittet Trafikservice.

### Ställningstagande och skillnad mot plansamråd gällande stationer

Stationerna ska ansluta till befintliga plattformar.



Figur: Illustration av ett förslag till biljetthall och lyftfunktioner vid Ingridis bro



## Kommunikationsstråk

Kommunikationsstråk med behov av trappor, hissar och rulltrappor behövs i flera förbindelsestråk inom bytespunkten. Dessa listas nedan.

### Ingrids bro

Mellan terminalens vänthall och Ingrids bro föreslås tre rulltrappor. Dessa är under natten inte tillgängliga för allmänheten.

Mellan stationstorget och Ingrids bro föreslås trappa och ramp med lutning mindre än 5%. Detta ger tillgänglighet även under kvällar och nätter.

Mellan plattformar och Ingrids bro föreslås en trappa, en rulltrappa och en hiss till varje plattform.

Mellan Ingrids bro och Ladbrovägens östra sida, vid hållplats för norrgående busslinje, föreslås en trappa.

Mellan Ingrids bro och Ladbrovägens västra sida, vid hållplats för sydgående busslinje, föreslås en trappa och en hiss.

### Nya Bankes bro

Mellan terminalens vänthall och nya Bankes bro föreslås tre rulltrappor. Dessa är under natten inte tillgängliga för allmänheten.

Mellan Bankes plats och Bankes bro föreslås trappa och ramp med lutning mindre än 5%. Detta ger tillgänglighet även under kvällar och nätter.

Mellan plattformar och nya Bankes bro föreslås trappa, och hiss till varje plattform.

Mellan nya Bankes bro och Ladbrovägens västra sida föreslås en trappa och en hiss. För att nå ersättningstrafikens hållplats på östra sidan måste gående korsa gatan.

### Utformning av kommunikationsstråk

Utformningen av kommunikationsstråk ska dimensioneras utifrån utrymning. Kraven dimensioneras utifrån bland annat personer per tåg, maximal utrymningstid, kapacitet i trappa.

Det är viktigt att trappors utformning inom stationsområdet ger både god tillgänglighet och god framkomlighet. Detta ställer krav på trappornas bredd och utformning av steg och vilplan.



Figur: Illustrationsfigur över spärrlinje



Rulltrappor och hissar ska utformas enligt trafikförvaltningens riktlinjer. Vilka typritningar som ska väljas för rulltrapporna beror på lyfthöjd, plana steg, hastighet och lutning.

## Vänthall

Vänthallen ska innehålla

- ett fritt passagestråk genom hela hallen,
- plats för sittande väntande,
- plats för köande i fickorna intill dockningsplatserna,
- fast och dynamisk information som visar ankomst- och avgångstider.

Vänthallen beräknas bli ca 170 meter lång och bredden kan komma att variera mellan 6 meter till 12 meter beroende på möblering, utformning av teknikrum och placering av trappor, rulltrappor och hissar. I vänthallens östra del krävs utrymme för trappor och hissar upp till eventuella ovanliggande plan.

Vänthallen planeras ha tre entréer mot Industrivägen. Trappor eller rulltrappor samt hissar ska från vänthallen leda upp till nivå med Ingridis bro och nya Bankes

bro. Vänthallen med yftpaket kommer att vara stängda nattetid.

Hallen bör gestaltas med hög volym och med glasytor mot Industrivägen. För en effektiv användning av den begränsade bredden föreslås dess vägg mot väster och bussarna följa bussfickornas veckade linje.

### Ställningstagande kommunikationsstråk och vänthall

Stationerna ska ansluta till befintliga plattformar. Detta påverkar kraftigt möjligheterna att ansluta med både trappa, rulltrappa och hiss från nya Bankes bro till plattformarna.

### Skilnad från plansamråd

Utformningen av lyftpaket och biljetthallar anpassas till befintliga plattformar och ej nya plattformar.

Vänthallens entréer mot Industrivägen anpassas till gatans framtida utformning.



Figur: Vänthall i Jakobsbergs bussterminal med raka väggar mot både busslägen och gaturum



Figur: Trappa i Trafford, Storbritannien

Figur: Vänthall i Jönköpings bussterminal med z-vägg mot busslägen och lutande yttervägg

## Busstrafik

### Behov av hållplatser

Kommunen har efter plansamrådet tillsammans med trafikförvaltningen arbetat vidare med bussfunktionerna. Detta arbete resulterade i att trafikförvaltningen sammanställde en initial kravlista:

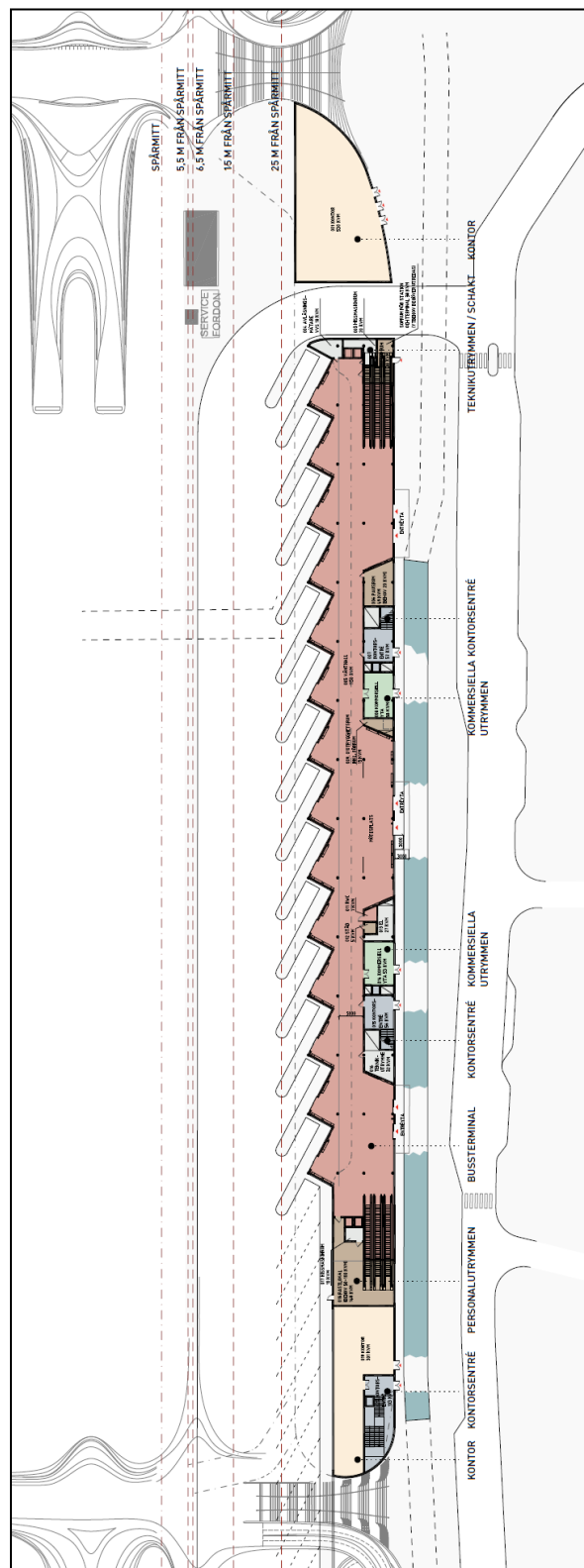
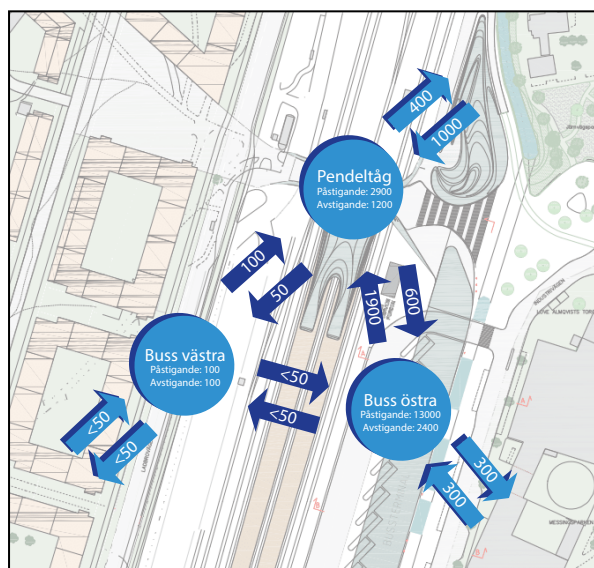
#### Behov på östra sidan

- Avstigningshållplats för tre ledbussar vid stationen
- Dubbelhållplatser för ledbussar i båda riktningarna längs Industrivägen, alternativt 4 enkla hållplatser
- Dockningsterminal med 12 påstigningshållplatser
- 12 paus-, rast- och elladdningsplatser samt
- 4 reglerplatser

#### Behov på västra sidan

- En hållplats för ledbussar med möjlighet till tidsreglering i varje riktning
- Möjlighet för vändande linje längs Ladbrovägen
- Två hållplatser med plats för två ledbussar i varje riktning för ersättningstrafiken.
- Två uppställningsplatser för två ledbussar i varje riktning
- Tillkommande hållplats på Jupitervägen för att betjäna södra delen av planområdet
- I Kv. 1 planeras det att anläggas en toalett för busschaufförerna då det är långt till rastlokalen på andra sidan spårområdet

Listan har legat till grund för de alternativ till utformning av bussterminalen som studerats under utredningens gång. Resonemang, diskussioner och revideringar har skett tillsammans med trafikförvaltningen inför valet av presenterat förslag.



Figur: Illustration av bussterminal 2021, Rundquist Arkitekter

Figur: Beräknade bytesflöden resenärer 2050, förmiddagens maximala timme, 2020 WSP

## Framtida bussfunktioner öster om järnvägen

### Inbyggd terminal

En inbyggd terminal planeras mellan järnvägen och Industrivägen. Terminalen föreslås utformas som en dockningsterminal med 14 hållplatslägen och 15 reglerplatser samt uppställningsplatser. Bussar kör in i terminalen i södra änden och ut i norra. Förbipasserande bussar ska inte störas av utbackande bussar från ett hållplatsläge.

Med det begränsade utrymmet mot spåren får bussuppställningen en flack vinkel och terminalen blir långsträckt. Övertäckning med en lättare konstruktion kan övervägas för att underlätta vinterväghållning och minska behov av uppvärmning av körytan.

### Personalutrymmen

Terminalen ska innehålla personalutrymmen för förare, varierande ytbehov har angetts från 70 kvm till 120 kvm. Bussförarna ska kunna röra sig säkert mellan personalrum till tidsregleringsplatser. Personalytan kan inrymmas på nedre och/eller övre plan i terminalens södra ände. Från övre planet kan förarna få utblick över terminalen. Eftersom terminalen är lång är det viktigt att toaletter för bussförare och annan personal anordnas på mer än en plats i byggnaden.

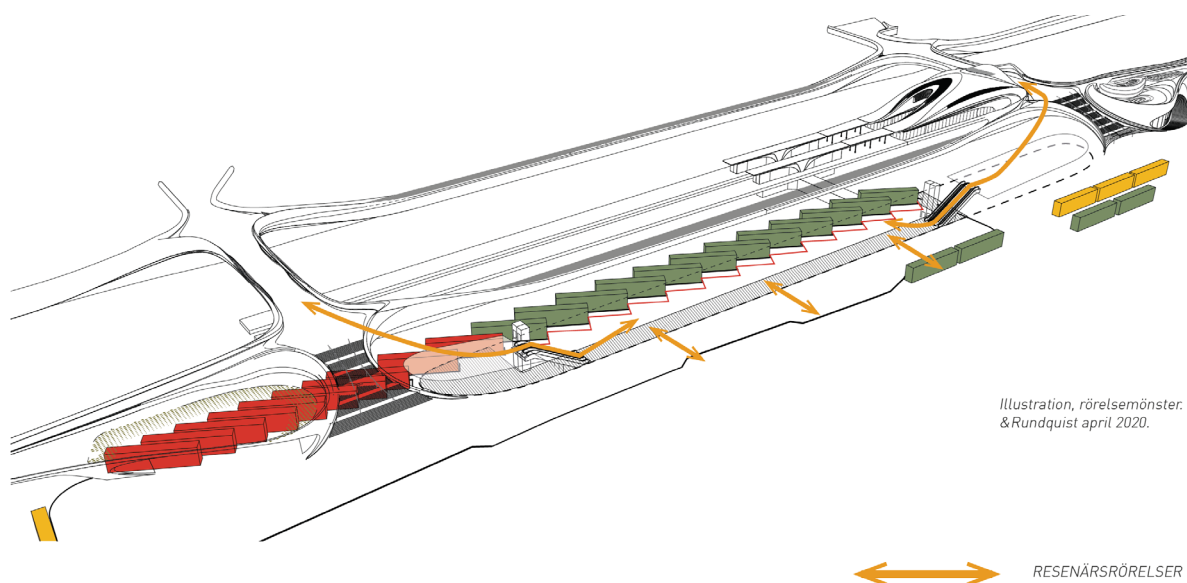
### Hållplatser utanför terminalen

Längs Industrivägens västra sida planeras kantstenshållplatser för avstigning. Eftersom nattbussen inte planeras att gå in i terminalen utan ska passera längs Industrivägen

nyttjar den samma hållplatsläge för södergående turer. För nattbussens norrgående turer behövs en kantstenshållplats på Industrivägens östra sida.

### Verksamhet ovan bussterminalen

Över vänthallen utreds att placera en byggnad för kontor eller allmänna ändamål. I båda fallen behövs entréer mot Industrivägen. Av tillgänglighetsskäl krävs även bilangöring längs gatan vilket minskar tillgänglig bredd för terminalens eller för gatans funktioner.



Figur: Illustration av bussterminal 2021, Rundquist Arkitektur

## Framtida bussfunktioner väster om järnvägen

### Ladbrovägen

Längs Ladbrovägen planeras en dubbelhållplats i båda riktningarna för ersättningstrafik samt en enkelhållplats i båda riktningar för lokaltrafik. Söder om nya Bankes bro planeras för en dubbel uppställningsplats i norrgående riktning och vid Kv. 1 för en dubbel uppställningsplats i sydgående riktning.

Längs den nya anslutningen mot Jupitervägen planeras för en hållplats för ledbuss i varje riktning.

### Ställningstagande gällande bussfunktioner

Ersättningsbussar föreslås ledas längs Ladbrovägen.

Väderskydd av terminalens köryta bör utredas och ställas mot ökade driftskostnader för vinterväghållning. Kostnader för framtida ökade drift- och underhållskostnader för bussterminal och passagerarutrymmen ska beräknas.

### Skillnad från plansamråd

På grund av trafikförvaltningens utrymmeskrav bakom bussuppställningsplatser i dockningsterminalen så har bussterminalen efter samrådet utformats med infart i söder och utfart i norr. Vid plansamrådet var bussterminalen utformad med vändmöjlighet inne i bussterminalen. Då var både in- och utfart placerad i söder. Detta skapar större utrymmen inom bussterminalen än tidigare.

Industrivägens körbanebredd har ökat efter krav från trafikförvaltningen.

Tidigare hållplatslägen för busstrafik längs stadsstråket utgår. Alla hållplatslägen och reglerplatser på den västra sidan placeras längs Ladbrovägen.

## Trafikservice

### Biljettexpeditioner

Biljettexpedition behövs vid de två spärmlinjerna till plattformarna och ska vara utformade för såväl stående som rullstolsburna resenärer. Dessutom ska det finnas en tillgänglighetsanpassad toalett för resenärerna.

Den personal som bemannar biljettexpeditionen bidrar till trygghet på stationen och kan ge hjälp vid nödsituationer. Biljettexpeditionen skall placeras så att den ger personalen överblick över hela hallen.

### Städrum och trygghetsrum

Bägge biljetthallarna samt bussterminalen förses med 8- 10 kvm stora städrum utformade och rustade för att rymma eldrivna städmaskiner. I direkt anslutning till biljetthallarna byggs också s.k. trygghetsrum med en yta på ca 5 kvm vardera.

### Personalutrymmen

Personalutrymmen behövs både vid biljettexpeditionerna, i bussterminalen och för busslägen väster om järnvägen.

I direkt anslutning till biljettexpeditionen ska det rymmas personalutrymmen, med omklädningsrum, toalett med dusch och pausrum.

I bussterminalen krävs personalutrymmen som rymmer pentry, pausrum, omklädningsrum, toaletter och dusch. Utrymmet kan troligen placeras i terminalens södra del.

För att begränsa gångavståndet vid kortare raster föreslås även en separat personaltoalett i terminalens norra ände och väster om järnvägen i Kv. 1 nära bussarnas uppställningsplatser längs Ladbrovägen.

### Biljettautomater

Biljettautomater placeras i de två biljetthallarna samt på två platser i bussterminalens vänthall. På varje plats krävs två automater, en placerad för stående och en för rullstolsburna, vilket ger totalt åtta automater.

### Spärrar

Spärrar placeras väl synliga, helst i direkt anslutning till biljettexpeditionerna. Minimum åtta spärrar varav två breda behövs i den norra biljetthallen och minimum sex spärrar varav två breda i den södra biljetthallen.

### Vägvisning och informationsskyltar

Biljetthallar och bussterminal skyltas enligt Trafikverkets standard för resenärshänvisning och säkerhet. Detta inkluderar rörliga skyltar som visar avgångstider för pendeltåg och trafikförvaltningens bussar samt eventuella trafikstörningar etc. Större informationsskyltar för nästa avgång med pendeltåg bör finnas vid varje brofäste samt i busster-



minalen. Väggburna informationstavlor med tidtabeller, kartor m.m. placeras i anslutning till biljettautomater.

## Övrig service och handel

Övrig service och handel kan innebära mindre butik eller servering, t.ex. barista, salladsbar, pocketshop, blomsterhandel eller kemptvätt, men även cykelverkstad.

Ytor som kan vara lämpliga för service och handel är:

- Broplanet intill rulltrapporna mellan bussterminalen och norra biljetthallen
- Torgplanet ut mot stationstorget norr om bussarnas utfart
- I vänthallen längs östra fasaden
- Markplanet i vänthallens södra del, om personalutrymmen för bussförare placeras på övre plan
- Del av cykelgaraget vid stationstorget kan användas för cykelservice
- Del av något bilgarage på västra sidan kan användas för cykel- och bilservice.

En utredning har gjorts av vilka lägen som kan vara intressanta för kommersiell service, Spacescape 2020. Den utgår från bedömda framtida gångflöden i området.

I de fall kommersiella behov konkurrerar med trafik- och resenärsservice ska de senare prioriteras. Vid lokalisering av ytor för handel och service måste behovet av transporter beaktas. Service, handel och serveringar kräver även tillgång till miljörum i gatuplanet.

### Ställningstagande till trafikservice, service och handel

Trafik- och resenärsservice prioriteras före kommersiella behov.

Vid placering av service och handel behöver transportbehovet beaktas.

### Skillnad från plansamråd

Ny utformning av bussterminal och terminalbyggnad ger större utrymmen än tidigare för service och handel.

## Framtida cykelparkering

### Behov av cykelparkering

Enligt trafikförvaltningens riktlinjer bör infartsparkering för cykel anläggas för 30-40 % av antalet påstigande. 30 % skulle idag motsvara ca 3 000 cykelplatser och enligt framtida prognos 2050 ca 4 100 cykelplatser.

Trafikförvaltningens riktlinjer ligger högt. Nuvarande antal cykelplatser motsvarar ca 5 % av antalet påstigande på pendeltåget under ett vardagsdygn. Upplands Väsby ligger dock på en låg nivå jämfört med andra tätorter. Om andelen cyklande till pendeltåget ökar till 15 % 2050 ger det ett behov av ca 2 000 cykelplatser. Om Väsbyborna börjar cykla i samma omfattning som de bättre cykelstäderna, t.ex. Umeå, skulle det behövas 3 000 cykelplatser.

Behovet av antalet platser i olika lägen är svårt att förutse. Behovet kan variera beroende av typ och storlek på bostäder men också av hur tät busstrafik som erbjuds. Därför bör möjligheter hållas öppna för att utöka antalet cykelplatser. Detta kan göras genom utökad markparkering eller parkering i flera plan. Detaljplanen planeras för en successiv utbyggnad av cykelparkeringar och i första skedet ska det rymmas 1 000 cykelplatser med möjlighet att utöka till det dubbla.

### Framtida cykelparkering

Inpendlande cyklister väntas komma från både öster och väster. Parkering för cyklister behövs vid alla fyra entréerna till stationen. De första 1 000 cykelplatserna har fördelats på de fyra brofästena enligt prognoser för framtida boende vid ca 60 000 invånare i kommunen. De flesta cyklisterna väntas i framtiden komma från den östra sidan av järnvägen, se nedanstående tabell under respektive plats. För att ge god standard vid framtida ökad andel cyklande eller fler invånare bör detaljplanen ge möjlighet till utökning av antalet cykelplatser.

Tabell: I ett första skede föreslås 1 000 platser för cyklar

|                                                       |                                                  |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>Ingrids torg</b><br><b>160 cyP/ 225 kvm</b>        | <b>Stationstorget</b><br><b>400 cyP/ 560 kvm</b> |
| <b>Sydvästra brofästet</b><br><b>140 cyP/ 200 kvm</b> | <b>Bankes plats</b><br><b>300 cyP/ 280 kvm</b>   |

### Stationstorget

Vid Stationstorget planeras för ca 400 cykelplatser med möjlighet till utökning. Platser för gymnasieskola och andra verksamheter kring torget tillkommer.

Cykelparkeringen föreslås i nära trappa och ramp till Ingridis bro.

### Ingridis torg

Vid Ingridis torg är det inledande behovet ca 160 cykelplatser för infartsparkering med möjlighet till utökning. Cykelparkering för verksamheter kring torget tillkommer.

Cykelparkeringar föreslås främst på Ingridis torg, men även under Ingridis bro längs Ladbrovägen.

### Bankes plats

Vid Bankes plats är behovet ca 300 cykelplatser för infartsparkering med möjlighet till utökning.

Cykelparkeringen föreslås nära trappa och ramp till nya Bankes bro.

### Sydvästra brofästet

På den västra sidan om den södra bron är behovet ca 140 cykelplatser för infartsparkering med möjlighet till utökning.

Cykelparkeringar föreslås på två nivåer, både på brostråket och längs Ladbrovägen.

### Standard

Enligt trafikförvaltningens riktlinjer ska infartsparkering för cyklar placeras inom 25 meter från stationsentré.

Cykelparkeringarna ska ha gen anslutning till cykelnätet, ge enkel och snabb parkering, vara väderskyddade, ha goda möjligheter att låsa fast cykeln, vara behagligt belysta och vara öppna för insyn. I närheten av cykelplatser bör finnas cykelpump samt skåp för förvaring.

Vid utformning av parkering föreslås ett c/c mellan cyklarna på ca 50-55 cm. Med smalare mått kan det vara svårt att ställa in cyklarna, med bredare mått finns risk att utrymmet mellan används för en *extra* cykel. Cykelraderna behöver vara ca 1,8 meter djupa och gångarna mellan cykelraderna 2,0 meter, vid tvåplansställ minst 2,5 meter.

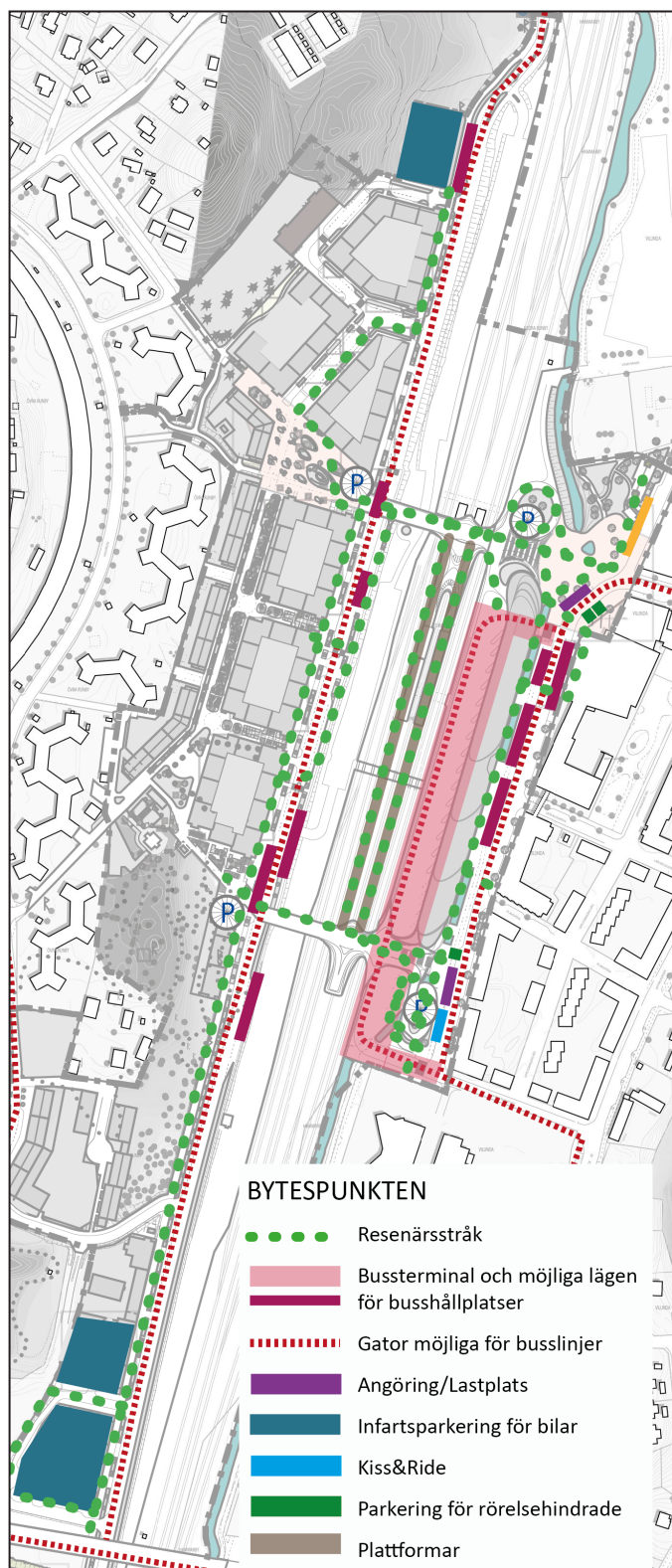
### Ställningstagande till cykelparkering och cykelstråk

Utrymme för totalt ca 1 000 cyklar i ett plan bedöms behövas vid de fyra stationsentréerna. Dessa ska lätt kunna utökas till ca 2 000 cyklar, delar av dessa kan vara i två plan.

Cykelparkering ska enligt trafikförvaltningens riktlinjer placeras inom 25 meter från stationsentréer, men detta är ej möjligt med ett stort antal cykelplatser.

### Skillnad från plansamråd

Efter krav på prioritering av utrymmen för vistelse på torgen har reserverat utrymme för cykelplatser minskats från 3 000 cykelplatser till 2 000 cykelplatser.



Figur: Bytespunkten och dess delområden

## Bilangöring

### Angöring och lastplats

En del av kollektivtrafikresenärerna kommer att ha behov att angöra med bil. Det är viktigt att det reserveras särskild plats för detta ändamål, annars finns risk att bilisterna inkräktar på bussarnas hållplatsytor. Angöringsplats planeras inom 25 meter från entré.

För att hantera avfall- och varutransporter till stationen planeras lastplatser längs Industrivägen.

### Taxi

En taxistation planeras nära den mest använda entrén mot stationstorget på den östra sidan. Placering öster om stationen motiveras av närhet till bussterminalen samt att centrum nås enklare från den östra sidan.

Taxistationen planeras för minst fyra taxibilar och ska vara väl synlig från entrén. Sikten mellan entrén och taxiuppställningen bör vara fri så att ovana resenärer lätt hittar taxistolpen.

### Parkering för rörelsehindrade till stationen

Plats för rörelsehindrade reserveras på den norra delen av angöringsytan vid Bankes plats. Ramp upp till gångbanan anläggs från angöringsfickans norra del.

### Ställningstagande till bilangöring

Taxistation planeras att anläggas nordost om stationstorget, längs Industrivägens norra del.

Utrymme för privatbilar att släppa av resenärer anläggs på västra sidan om Industrivägen, i höjd med nya Bankes bro. På den västra sidan om järnvägen planeras ingen ordnad plats för Kiss&Ride, de flesta dagar kan ersättningstrafikens hållplatslägen användas för angöring.

### Skillnad från plansamråd

Ingen bilangöring planeras vid stationstorget utan förläggs mellan Plangatan och Anton Tamms väg på den västra sidan av Industrivägen i höjd med nya Bankes bro.

## Infartsparkering för bil

### Framtida behov

Infartsparkeringar är en tjänst som bör erbjudas de som bor långt från matande busstrafik med god turtäthet. Infartsparkeringarna bidrar endast till en liten del av det totala antalet resenärer från Upplands Väsby station. Trafikförvaltningen ställer inga krav på infartsparkering vid Upplands Väsby station.

Ca tre fjärdedelar av de boende och verksamma inom Upplands Väsby kommun har mer än 1 km till stationen. Dessa kommer i de flesta fall att cykla, ta buss eller bil när de ska resa till/från Upplands Väsby station. Cykel- och busstrafik kommer att prioriteras, men behov finns också för infartsparkering för bilar.

Enligt trafikförvaltningens riktlinjer kan infartsparkering behövas för boende utanför tätort som har längre än 900 meter gång- eller cykelväg till hållplats med minst 30-minuterstrafik vid högtrafik. I Upplands Väsby beräknas att 700-800 invånare har dessa förhållanden. Med ett antagande om 2,35 personer per hushåll (genomsnitt 2020) och att 30% av hushållen skulle behöva en infartsparkering för bil så ger detta ett behov på ca 100 platser. Om istället 50% av hushållen antas infartsparkera är behovet ca 160 bilplatser.

### Stadsmiljö vid stora parkeringsytor

Stora ytor för infartsparkeringar upplevs ofta som otrygga platser. Bilister passerar på morgonen och på eftermiddagen, men under dagen står ytan öde med parkerade fordon. Den ofta centralt belägna ytan blir uppbokad utan aktiviteter under större del av dagen och på kvällar och nätter ödslig och tom, vilket skapar otrygghet.

### Läge och utformning

Infartsparkering för biltrafik planeras erbjudas i parkeringshus inom området. Ett nordligt läge i ett parkeringshus i Kv. 1. Ett sydligt läge i garage eller parkeringshus i Kv. 18 eller Kv. 19.

Under ett okänt antal år då Ostkustbanan ännu inte byggts ut kan ca 300 bilplatser för infartsparkerare ordnas på det spårområde som inte nyttjas, d.v.s. på den yta som idag är Ladbrovägen.

Avståndet från stationen till cykelparkeringar och busshållplatser är kortare än till infartsparkeringen för bilar vilket gynnar cyklande och busspendling. Framtida efterfrågan på infartsparkering kan komma att dämpas av längre gångavstånd från parkeringen till stationen.

Parkering reserverad för kollektivtrafikresenärer ska ligga på kvartersmark.

Då infartsparkeringen byggs ut bör efterfrågan av laddservice med el till fordon utredas och beaktas.

### Ställningstagande infartsparkering

Infartsparkering för bil föreslås att begränsas till 160 bilplatser och vara placerade i Kv. 1 samt i Kv. 18 eller 19.

Infartsparkeringen föreslås fortsatt vara avgiftsbelagd. Avgiften bör sättas så att det oftast finns ett fåtal platser lediga.

### Skillnad från plansamråd

Tidigare planerades det för att ersätta 510 bilplatser för infartsparkering under Mälarbron, väster om järnvägen. Istället föreslås 160 bilplatser och placering i Kv. 1 samt i Kv. 18 eller 19.



# ORDLISTA

## **BTA**

Bruttoarea beräknad på byggnaders yttermått och antalet våningsplan.

## **Busstation**

Ett samlande begrepp för anläggningar för bussar som angör stationen både på den östra och den västra sidan om järnvägen.

## **Bussterminal**

Den stora terminalen på den östra sidan, som majoriteten av bussarna trafikerar. Bussterminalen består av körytor, angöringsplatser, tidsregleringsplatser, vänthall och personalutrymmen.

## **Bytespunkt**

En station med bytesmöjligheter till samma eller övriga trafikslag

## **Gaturum**

Utrymmet mellan byggnaders fasader, vilket bl.a. kan inkludera gångytor, vistelseytor, parkstråk och körytor samt i vissa fall förgårdsmark.

## **Järnvägsparken**

Järnvägsparken avgränsas av infartsparkeringen i norr och Centralvägen/bussterminalen i söder och inkluderar bland annat Henriksborg och Villa Korpukulla.

## **Kommunikationsytor**

Ytor som binder samman resefunktionerna, till exempel broarna över spåren, trappor och ramper.

## **P-tal (parkeringstal)**

Angivet minsta antal bilplatser som bör anläggas i förhållande till byggda ytor. Anges t.ex. för bostäder, handel, service, kontor och dylikt.

## **Resefunktioner**

I begreppet ingår alla större funktioner som är knutna till stationen såsom tågstation, busstation, infartsparkering för cykel och bil samt angöringsytor för cykel, bil, taxi.

## **Resenärsservice/trafikantservice**

Primär reseservice är t.ex. biljettförsäljning, biljett-automater, informationsdisk, trafikinformation, toaletter och väntutrymmen. Utökad resenärsservice är t.ex. bagageförvaring, kiosker, matställen, bankomater, växlingskontor, biluthyrning, hotell och butiker.

## **Station**

Begreppet ett samlingsnamn för själva målpunkten/kommunikationsnoden. I begreppet station ingår oftast ankomstzoner, serviceytor, kommunikationsytor och plattformar.

## **Väsby Entré**

Väsby Entré är namnet för projektet.

## **Väsby stationsområde**

Används i denna rapport som en förenklad benämning på det område som behandlas i detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde

## **ÅVC**

Återvinningscentral hanterar återvinning av fler fraktioner än förpackningar, t.ex. grovavfall elektronik, farligt avfall. I detta dokument talas endast om mini-ÅVC, som ska kunna ta hand om bärbara ting.

## **ÅVS (avfall)**

Återvinningsstation, kvartersnära insamling för hushållens förpackningar och returpapper.

## **ÅVS (ett utredningsskede hos Trafikverket)**

En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som Trafikverket tillsammans med regioner och kommuner i ett tidigt skede genomgår för att skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

# UNDERLAG

Underlag till arbetet har hämtats från olika rapporter och samarbete med olika organisationer.

## Avfall

Handbok för avfallsutrymmen, Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation, Avfall Sverige 2018

## Räddningstjänsten

PM Framkomlighet för räddningstjänstens fordon, Södertörns brandförsvärsförbund, 2011-07-04

Utrymning med räddningstjänstens stegutrustning, Vägledning för dimensionering inom Brandkåren Attundas (BA) utryckningsområde, 2015-10-10

Utrymning med hjälp av räddningstjänstens utrustning, Vägledning vid utformning av byggnadstekniskt brandskydd, Storstockholms brandförsvär, 2017-03-29

## Spår och station

Funktionsutredning Spår, Väsby Entré, Tyréns AB, 2017

PM Risk - studie av alternativa utföranden, Brandskyddslaget, 2017-10-15

Väsby Entré, påverkan på Ostkustbanan som riksintresse - Utrymning från spårområdet, Brandskyddslaget, 2016-03-11

Riksintresseprecisering Ostkustbanan, delen Solna-Uppsala, Trafikverket Rapport 2016:102

Avtal pendeltågstationer, Svenska Staten genom Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden, 2015

Åtgärdsvalsstudie - Utveckling av pendeltågstrafiken - Slutrapport, Trafikverket, 2020

Möten med Trafikverket

Mötesanteckningar från möte med Trafikverket, Projekt Väsby Entré - Detaljplan för östra Runby med stationsområde, 2020-02-24

Trafik och transportprognoser, Trafikverket, visat och hämtat den 2021-08-11 från:  
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

## Trafikförvaltningen

Utredning av terminalbehov, Sweco 2012

Mailkonversation med Elenor Sibborn, Stombusslinje H stråk- och sträckningsstudier, 2021

Kravlista - Terminal Upplands Väsby, Trafikförvaltningen, 2019-09-11

Riktlinjer Utformning av terminaler, Trafikförvaltningen, 2020-01-13

Riktlinjer Infartsparkering (RiPark), Trafikförvaltningen 2019-06-03

Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss), Trafikförvaltningen, 2019-05-20

Typritning rulltrappor - 0021-6500-0053, SL, 2016-11-22

Studie av terminaltyper - Upplands Väsby, Underlag för beslut av typutformning för bussterminal, Upplands Väsby kommun och Trafikförvaltningen, 2019-12-13

## Cykel

Regional cykelplan för Stockholms län, Trafikverket, 2014

## Parkering

Riktlinjer Infartsparkering, Trafikförvaltningen, 2019-06-03

Utökat ägardirektiv för Väsbyhem AB, beslutat i KF 15 juni 2020

## Trafikflöden

Väsby Stationsområde - Stadsanalyser av Detaljplan för östra Rundby med Väsby stationsområde och Detaljplan för Optimus, Spacescape, 2020-06-01

Analys av framtida biltrafikflöden av M4traffic (Anders Bernardsson)

## Utformning

Förprojektering av gata och bussterminal, WSP, 2021

Levererat material från Rundquist arkitekter, 2021

Väsby Entré - Schematic Design 02 Report, Zaha Hadid Architects, 2019-04-18

### **Kommunens ledande dokument**

Väsby stad 2040, Översiktsplan för Upplands Väsby kommun, Upplands Väsby kommun, 2018

Trafikstrategi, 2010 och arbetsmaterial till Trafikstrategi 2017, Upplands Väsby kommun

Trafikplan 2013, Upplands Väsby kommun









Upplands Väsby kommun • 194 80 Upplands Väsby • telefon 08-590 970 00

besöksadress: Anton Tamms väg 1 • [upplands.vasby.kommun@upplandsvasby.se](mailto:upplands.vasby.kommun@upplandsvasby.se) • [www.upplandsvasby.se](http://www.upplandsvasby.se)