



# UPPLANDS VÄSBY TRAFIK- OCH MOBILITETSSTRATEGI







Upplands Väsby  
kommun

**Styrdokument**

Datum:  
2022-01-17

Diarienummer:  
KS/2019:213

**Trafik- och mobilitetsstrategi för Upplands Väsby kommun**

<b>Kategori</b>	<b>Styrdokumentsuppgifter</b>
<b>Nivå</b>	Kommungemensamt
<b>Antagen</b>	Kommunfullmäktige den 14 februari 2022 § 4
<b>Ikraftträdande</b>	Den 21 februari 2022
<b>Giltig till och med</b>	Tills vidare
<b>Ansvarig ägare</b>	Kontors- och samhällsbyggnadschef

## **SAMMANFATTNING**

Upplands Väsby kommun arbetar efter Vision Väsby stad 2040. Visionen syftar till att skapa fokus och samla gemensam kraft för att göra Väsby till en bättre plats att leva och bo på. Trafik- och mobilitetsstrategin är en långsiktig plan för hur trafiksystemet i Upplands Väsby bör utvecklas och anpassas för att samspela med kommunens övergripande vision.

Mobilitet avser möjligheten för människor att förflytta sig själva och gods från en plats till en annan. God mobilitet innebär att transportsystemet ger resenären flexibilitet vid val av resealternativ och möjliggör en kombination av flera färdmedel.

Syftet med en trafik- och mobilitetsstrategi är att ge vägledning i avvägningen mellan transportbehov och stadens övriga behov. Strategin anger också prioritering och balans mellan de olika färdätten utifrån ett helhetsperspektiv.

Trafik- och mobilitetsstrategin är en grund för fortsatt arbete med att ta fram handlings- och åtgärdsplaner i kommunen. I planerna preciseras konkreta åtgärder som behöver vidtas för att närma sig målen inom respektive utpekade målområde i trafik- och mobilitetsstrategin.

Idag är kommunens åtgärdsplaner för respektive trafikslag samlade i Trafikplan 2013 som är en konkretisering av Trafikstrategi 2010. Detta dokument ersätter Trafikstrategi 2010 och lägger grunden för revidering av Trafikplan 2013.

Trafik- och mobilitetsstrategin är uppbyggd av tre delar för att på ett tydligt och enkelt sätt härleda strategin till Vision Väsby stad 2040. Del ett är en tolkning av visionen ur ett trafikperspektiv och målbilden för Upplands Väsby 2040. I del två identifieras de utmaningar som behöver hanteras i strävan att nå visionen. I del tre presenteras inriktningar, mål och strategier för hur Upplands Väsby kan arbeta framåt för att hantera utmaningarna. Målen i del tre är utformade för att vara möjliga att följa upp och för att kunna säkerställa att utvecklingen går i önskad riktning.

# Innehåll

SAMMANFATTNING.....	2
VISION VÄSBY STAD 2040 .....	4
63 000 VÄSBYBOR HAR RÄTT.....	4
ETT LÄRANDE VÄSBY.....	4
VÄSBY LIGGER RÄTT.....	4
VÄSBY VÅGAR OCH GÖR.....	5
VÄSBY TÄNKER LÄNGRE.....	5
BAKGRUND .....	6
VARFÖR EN TRAFIK- OCH MOBILITETSSTRATEGI? .....	6
ÖVERGRIPANDE MÅL.....	7
STYRANDE OCH VÄGLEDANDE KOMMUNALA DOKUMENT.....	9
UTMANINGAR.....	11
STADSBYGGNADSKVALITETER .....	14
STADENS KARAKTÄR .....	14
MOBILITET, RESOR OCH TRANSPORTER .....	15
MILJÖPÅVERKAN.....	17
TILLGÄNGLIGHET .....	19
TRAFIKSÄKERHET .....	20
TRYGGHET.....	21
TRAFIKSLAG.....	22
GÅNGTRAFIK.....	22
CYKELTRAFIK .....	23
KOLLEKTIVTRAFIK.....	25
NYTTOTRAFIK.....	27
BILTRAFIK.....	28
PARKERING .....	30
VIDARE ARBETE.....	32

## **VISION VÄSBY STAD 2040**

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

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

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

### **63 000 VÄSBYBOR HAR RÄTT**

Upplands Väsby har 2040 utvecklats till en modern grön, blandad småstad med ett rikligt utbud av bostäder, verksamheter, service och mötesplatser. En tät sammanhållen bebyggelsestruktur inom tätorten har möjliggjort utrymme för 63 000 Väsbybor till 2040 samtidigt som stora naturområden bevaras. Tätortens tre delar har blivit en enhet med hjälp av nya barriärbrytande länkar över järnvägen och E4 för samtliga trafikslag.

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

### **ETT LÄRANDE VÄSBY**

I Upplands Väsby 2040 går och cyklar barn på egen hand tryggt och säkert till skola och fritidsaktiviteter. Studentbostäder finns i kollektivtrafiknära lägen i den täta stadsbygden. Det finns väl utvecklade cykelstråk till stationen och möjlighet att ta med cykeln på pendeltåget mot Uppsala och Stockholm, Upplands Väsby station är en smidig knutpunkt med säker cykelparkering.

### **VÄSBY LIGGER RÄTT**

Upplands Väsbyns strategiska läge, med närhet till Stockholm, Uppsala och Arlanda flygplats via järnväg och motorväg, innebär en attraktionskraft för både invånare och näringsliv. Väsby stad 2040 är lätt att nå, trevlig att vistas i och en plats som du gärna återvänder till.

Ostkustbanan har rustats upp, vilket bidrar till regelbundna tåg och kortare restider till Stockholm och Uppsala. Upplands Väsby station har utvecklats till ett levande resecentrum med ny bussterminal och vänthall, som bidrar till bekväma byten mellan pendeltåg och buss. Regionala stombusslinjer går till Järfälla, Täby och Vallentuna. Infartsparkeringar för cyklar finns vid både resecentrumet och större busshållplatser. De lokala trafiknäten för cykel- och kollektivtrafik har anslutits till de regionala näten. Biltrafiknätet har stärkts med nya lokala och regionala kopplingar. Avlastande länkar för det lokala vägnätet har skapats både på

kommunens västra och östra sida för att skapa god framkomlighet. Det regionala vägnätet har stärkts med en ny trafikplats på E4 norr om trafikplats Glädjen och det lokala bilvägnätet är förstärkt genom en ny koppling öst-väst över E4. Kommunens västra delar har fått bättre tillgänglighet till det regionala vägnätet genom att kopplas direkt mot trafikplats Bredden.

## **VÄSBY VÄGAR OCH GÖR**

Upplands Väsby befinner sig i framkant vad gäller innovation och nya beteenden. Digitalisering som global megatrend har påverkat transportsystemet i kommunen genom ett utbud av mobilitetstjänster av hög kvalitet. Nya mobilitetslösningar och delningstjänster har underlättat för dem som vill kombinera olika transportsätt. En ökning av kombinationsresor innebär ett effektivare utnyttjande av transportsystemet eftersom de olika trafikslagen optimeras i det sammanhang de fungerar bäst.

I den täta staden finns närhet till många målpunkter inom gång- och cykelavstånd vilket innebär bättre förutsättningar för en större andel hållbara transporter, vilket i sin tur leder till en attraktivare miljö att vistas i. Sådana urbana miljöer skapar också en bättre grogrund för utbyten av idéer och kreativitet vilket är av betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Bilen används dock fortsatt för ärenden, reserelationer och tidpunkter då den är överlägsen andra färdssätt.

## **VÄSBY TÄNKER LÄNGRE**

Fler stadsmässiga miljöer har skapats, vilka bidrar till att tätorten knutits samman. Befintliga gator har utvecklats från vägar till urbana stadsrum med ytor för gående, cyklister och vistelse. Mötesplatser har utformats med varierande karaktär och god gestaltning vilket gör dem välkomnande och tillgängliga. Gatornas utformning och karaktär påverkar samspelet mellan trafikanter så att trafikmiljön är säker och upplevs trygg.

Fler stadsmässiga miljöer innebär en ökad närhet till service och verksamheter vilket minskar transportefterfrågan. I planeringen balanseras behoven av resor mot resornas konsekvenser för staden. Det lokala gatunätet kännetecknas av trafik på de oskyddade trafikanternas villkor, där trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister säkerställs genom låga fordonshastigheter. Genom ett ökat fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i utformningen av det offentliga rummet har trafiksystemet skapat förutsättningar för alla att nyttja och delta i staden på sina egna villkor.

## **BAKGRUND**

### **VARFÖR EN TRAFIK- OCH MOBILITETSSTRATEGI?**

Mobilitet definieras som förmågan eller möjligheten till förflyttning. Det relaterar till människors möjlighet att förflytta sig och gods från en plats till en annan, vilket kan innebära såväl daglig pendling som långväga flytt. Mobilitet som angreppssätt inom samhällsplanering är flerdimensionellt. Ekonomiska, sociala och geografiska aspekter påverkar möjlighet till förflyttning. Det kan exempelvis handla om kostnader för att transportera sig, individens hälsa eller kännedom om transportsystemet eller platsens topografi och rumsliga organisering av bostad, arbete och service.

God mobilitet innebär att transportsystemet ger nyttjaren en flexibilitet vid val av resalternativ och möjliggör kombination av flera färdmedel. Ett flexibelt system ger förutsättningar för anpassning till förändringar och skiftande behov, flexibiliteten ökar möjligheten till återhämtning i ett system vid en störning och bidrar till resiliens.

Trafik- och mobilitetsstrategin tar ett helhetsgrepp om trafik och mobilitet och tydliggör hur detta ska bidra till ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Upplands Väsby med utgångspunkt i kommunens övergripande vision Väsby stad 2040. Viktiga frågor som lyfts i trafik- och mobilitetsstrategin rör hantering av transportefterfrågan från en växande befolkning, hur planering av trafik kan bidra till att göra staden mer tillgänglig för fler och hur trafikens konsekvenser för miljö och hälsa kan minska.

## **ÖVERGRIPANDE MÅL**

### **NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL**

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

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

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

### **AGENDA 2030**

Den 25 september 2015 enades FN:s 193 medlemsländer om att anta de globala målen för hållbar utveckling. De globala målen (även kallat Agenda 2030) är en ny agenda för världsomfattande hållbar utveckling och är en efterträdare till de millenniemål som varit aktuella fram till 2015. Syftet med de globala målen är att människor globalt ska kunna enas kring en definition av hållbar utveckling och med hjälp av mål och delmål på sikt kunna mäta hur arbetet fortgår.

Fram till år 2030 har medlemsländerna enats om att åstadkomma fyra saker. Att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor, att främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen.

### **MILJÖMÅL**

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

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

### **MILJÖBALKEN**

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



## **MÅL FÖR FOLKHÄLSA OCH UTSATTA GRUPPER**

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

Riksdagen beslutade år 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten i samhället är högt prioriterat. En viktig del är att ta bort de så kallade enkelt avhjälpna hindren enligt Boverkets föreskrift BFS 2011:13. Målsättningen är att skapa förutsättningar för självständighet och självbestämmande.

## **BARNKONVENTIONEN**

Den 13 juni 2018 röstade Sveriges Riksdag ja till att göra barnkonventionen till lag. Barnkonventionen kommer att bli inkorporerad i svensk lag och börjar gälla från 1 januari 2020.

## **REGIONAL UTVECKLINGSPLAN RUF5 2050**

RUF5 2050 är den gemensamma regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Planen visar regionens långsiktiga utmaningar och uttrycker regionens samlade vilja. I planen slås det fast att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion, vilket bland annat innebär ett hållbart och effektivt transportsystem som gör det enkelt att resa med kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel.

## **STYRANDE OCH VÄGLEDANDE KOMMUNALA DOKUMENT**

### **ÖVERSIKTSPLAN VÄSBY STAD 2040**

Upplands Väsby kommuns översiktsplan Väsby stad 2040 antogs i kommunfullmäktige i juni 2018. Översiktsplanen är kommunens verktyg för att ange den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön och ska vara vägledande för efterföljande detaljplanering och lovgivning. Som kommunens hållbarhetsprogram för samhällsbyggnad ska översiktsplanen även tydliggöra vägen mot en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Översiktsplanens bärande princip är att förtäta med stadsmässig bebyggelse i kommunens centrala delar. Det ger möjligheten att utveckla med god tillgång till service och kollektivtrafik samtidigt som stora sammanhängande grönområden med stora ekologiska och rekreativa värden i kommunens yttre delar kan bevaras.

### **TRAFIKPLAN**

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

### **STADSMÄSSIGHETSDEFINITIONEN**

2018 antogs Stadsmässighetsdefinitionen för Upplands Väsby kommun. Styrdocumentet beskriver kommunens tolkning av begreppet stad och varför omvandlingen från förort till stad är angeläget. Stadens förmåga att samla fler människor på mindre yta innebär ett effektivare utnyttjande av resurser. Avstånden minskar och vi får ett bättre socialt, ekonomiskt och kulturellt utbud, bättre underlag för kollektivtrafik, och blir mindre beroende av bilen.

### **POLICY INOM FUNKTIONSRÄTTSOMRÅDET**

Kommunfullmäktige antog 2020 kommunens policy inom funktionsrättsområdet. Syftet med en policy inom funktionsrättsområdet är att hitta förutsättningar för ökad delaktighet och tillgänglighet för alla medborgare med funktionsnedsättning. God tillgänglighet innebär en miljö som alla kan nyttja utan hinder.

### **STYRDOKUMENT FÖR MILJÖPLANERING**

Kommunen är sedan 2010 miljöcertifierad enligt ISO 14001. Ett antal styrdokument finns antagna för miljöplanering.

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

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

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

Dagvattenpolicyn antogs 2016 och anger hantering av dagvatten i planeringsprocessen.

Energi- och klimatstrategin antogs 2017. I dokumentet beskrivs mål och strategier för hur kommunen ska verka för en minskad miljöpåverkan, bland annat genom att öka andelen kollektivtrafik, cykel och gång för de boende i Upplands Väsby.

## UTMANINGAR

För att nå visionen Väsby stad 2040 och visionen för Upplands Väsby trafik- och transportsystem har ett antal utmaningar som behöver hanteras, identifierats.

### VÄXANDE KOMMUN - ÖKAD TRANSPORTEFTERFRÅGAN

Upplands Väsby arbetar mot visionen att kommunen ska växa till 63 000 invånare 2040. Detta betyder att fler människor ska bo, arbeta och besöka kommunen vilket i sin tur innebär fler rörelser och transporter av människor, gods och avfall. Det totala antalet resor kommer att öka och transportsystemet måste klara av ett ökat transportbehov. Denna utmaning behöver dels ses ur ett utrymmesperspektiv, att skapa förutsättningar för tillgänglighet, framkomlighet och tillräcklig kapacitet på kommunens vägnät för de olika transportslagen. Utmaningen behöver också ses ur perspektivet att hantera och begränsa transporternas negativa konsekvenser för människa och miljö. För att klara den ökande trängseln på vägarna måste kommunen arbeta för att göra samtliga transportsätt attraktiva. Förändringar i färdmedelsval kan uppnås genom att skapa positiva incitament för att använda andra färdmedel än bilen istället för åtgärder som syftar till att inskränka bilanvändandet.

När staden växer ökar inte bara den totala efterfrågan på resor och transporter, fler invånare innebär också en större variation av anspråk och efterfrågan. Transportsystemets uppgift är att erbjuda möjligheter för människor med olika förutsättningar att kunna förflytta sig på sina egna villkor. Till utmaningen hör att göra staden mer tillgänglig för fler och skapa förutsättningar för en demokratisk och socialt balanserad stad med goda livsbetingelser för alla. Alla ska kunna nyttja stadens utbud och transportsystemet ur ett tillgänglighetsperspektiv och utan upplevd otrygghet.

### BRISTER I VÄGNÄTET

En utmaning för trafikplaneringen i kommunen är att knyta samman tätorten till en helhet. Trafiksystemet i Upplands Väsby är delvis ett resultat av tidigare funktionsseparering, där friliggande bostadsenkla trafikförsörjs endast via en enskild bilinfart. Denna struktur gör att hela systemet är sårbart då tillgängligheten till målpunkter är beroende av enskilda kopplingar. Stora delar av kommunen är svåra att kollektivtrafikförsörja då det saknas rationella kopplingar för busslinjedragningar. För att undvika trängsel och göra transportsystemet mer robust behöver avlastande länkar tillkomma.

Trots att Upplands Väsby i förhållande till andra kommuner har många löpmeter gång- och cykelväg per invånare saknas det en del länkar mellan målpunkter och gång- och cykelvägnäten leder i många fall trafikanten till onödiga omvägar. Gångvägar och cykelvägar är i många stadsdelar friliggande utan koppling till övrig trafik och bebyggelse, vilket kan skapa miljöer som upplevs otrygga men samtidigt öka trafiksäkerheten. Äldre och barn kan ha lättare att förstå friliggande system med färre intryck att bearbeta och en lugnare miljö. En stor utmaning är att hitta en balans mellan snabba stråk och trivsamma stråk för fotgängare och cyklister.

I tätorten finns idag även ett antal vägar som delvis eller endast har funktionen transportrum, till exempel Väsbyvägen, Bendanvägen och Breddenvägen. Dessa vägar är svåra att nyttja för fotgängare och cyklister vilket innebär en bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för dessa trafikantgrupper.

## MILJÖPÅVERKAN

För att minska koldioxidutsläppen ställs stora krav på omstrukturering av våra transporter, övergång till andra energikällor och minskat resande.

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i Upplands Väsby kommun. Mer än 60 procent av det sammanlagda växthusgasutsläppet i Upplands Väsby kommer från transportsektorn (Nationella emissionsdatabasen, 2016). Utsläppen inom Upplands Väsby geografiska gränser motsvarar ungefär 1,8 ton CO<sub>2</sub>e per invånare, för att nå kommunens mål om högst 0,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare år 2040 kommer åtgärder att behöva vidtas. Renare bränsle och bättre reningstekniker har lett till att halterna av svaveldioxid, kvävedioxid, bensen och bly generellt sett har minskat, även om det fortfarande finns problem vid vissa platser. Däremot kvarstår problem med ämnen som koldioxid, ozon och partiklar. Vägtrafiken är dessutom en stor källa till buller. Bullerproblematik finns även längs ostkustbanan och som en konsekvens av flygtrafiken till Arlanda.

Ny teknik, som effektiva elbilar, självkörande fordon och delningstjänster, kan innebära positiva effekter ur ett miljöperspektiv. För att stärka ett miljöanpassat transportsystem bör samåkning, bilpooler och alternativa drivmedel uppmuntras. I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för effektiva transportlösningar och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, exempelvis genom laddinfrastruktur.

## KOMMUNENS TRANSPORTSYSTEM – EN DEL AV ETT STÖRRE SYSTEM

Upplands Väsby har god tillgänglighet i nord-sydlig riktning men tillgängligheten till omkringliggande kommuner behöver öka genom förbättrade tvärförbindelser. I dagsläget saknas konkurrenskraftiga regionala kopplingar för kollektivtrafik i tvärförbindelserna. För cykelinfrastrukturen saknas infrastruktur helt mot Järfälla, Täby och Vallentuna. Även för biltrafiken finns brister i förbindelserna till grannkommunerna, exempelvis genom en tidvis överbelastad Norrortsled. Förbindelsen för bil-, cykel- och gångtrafik till Vallentuna planeras av Trafikverket, förvaltningsmyndighet för statlig transportinfrastruktur, att byggas ut för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet.

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

Trots att transportsystemet ofta blir uppdelat baserat på färd sätt eller väghållarskap är det av stor vikt att trafikplaneringen ser till helheten och att transportsystemet betraktas som ett integrerat system. I praktiken upplever inte medborgaren som bor och rör sig i kommunen någon skillnad på väghållarskap. Regionala resor kräver generellt att statliga och kommunala vägar nyttjas för att koppla samman start- och målpunkter. Genom kommunen leds Trafikverkets vägar E4, Norrortsleden, Rotebroleden och Vallentunavägen samt järnväg Ostkustbanan. Genom kommunen sträcker sig det regionala cykelstråket, Märstastråket, mellan Stockholm och Uppsala. Väghållarskapet för det regionala cykelstråket varierar på sträckan mellan Trafikverket och kommunen.

En stor del av kommunens invånare är beroende av ett högfunktionellt kollektivtrafiksystem för att få vardagen att fungera. Region Stockholm är kollektivtrafikmyndighet och det är Trafikförvaltningen som bereder och genomför beslut om inriktning och omfattning av kollektivtrafiken.



Att kommunen inte har rådighet över hela transportsystemet kräver utvecklade  
samarbetsformer med i första hand Trafikverket och Trafikförvaltningen och att ett  
systemtänk finns från båda parter i planeringen.

# STADSBYGGNADSKVALITETER

## STADENS KARAKTÄR

### MOTIV

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

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

### MÅL OCH INRIKTNING

Den övergripande målsättningen är att Upplands Väsby ska förändras från förort till stad. En tät stadskärna ska utvecklas med en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser med ett rikt utbud av kommersiell, kulturell och samhällsservice.

### STRATEGI

Trafikplaneringen i den täta staden anpassas efter stadens villkor. Gator i huvudvägnätet förses med gång- och cykelbanor. Nya gator knyts samman med befintliga så att en tät stadsväv bildas. Gaturummen ska harmonisera med den omgivande bebyggelsen. Vägar omvandlas till gator med plats för samtliga trafikslag och kantas av bebyggelse som vänder sig mot gatan.

Stadsmiljöerna utformas för att bli attraktivare att röra sig och vistas i. Aktiva verksamheter i gatuplan och entréer mot gata är viktigt för att bidra till ett befolkat gaturum. Även E4, järnvägen och större leder behöver lyftas gestaltningsmässigt.

Ett centralt öst-västligt stadsstråk som överbryggar såväl E4 som järnvägen för fotgängare, cyklister och eventuellt bil- och kollektivtrafik ska utvecklas.

Parkering bör som ett styrmedel för att främja ett effektivt markutnyttjande, framförallt i den täta staden.

### UPPFÖLJNING

Uppföljning sker via uppföljning av Översiktsplanen.

## **MOBILITET, RESOR OCH TRANSPORTER**

### **MOTIV**

Begreppet mobilitet avser möjligheten för människor och gods att förflyttas från en plats till en annan. Möjlighet att resa hållbart i vardagen och möjlighet till effektiv godstransport på stadens villkor påverkas av markanvändning och rumslig struktur. En gles struktur med långa avstånd till målpunkter skapar sämre förutsättningar för hållbara transportmedel.

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

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

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

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är ökad mobilitet för invånare och näringsliv. Transportsystemet ska utvecklas för att erbjuda en god transporteffektivitet. Trafikslagen ska fungera tillsammans där varje trafikslag ger ett optimerat bidrag till helheten.

Andelen nya bostäder i goda kollektivtrafiklägen ska vara minst 80 procent.

### **STRATEGI**

Medvetna avvägningar bör göras mellan de förflyttningar som boende och verksamma behöver göra, hur detta behov kan tillgodoses och vad staden och dess gaturum tål. Kapacitetsstarka färd sätt prioriteras.

Samordning mellan de olika trafikslagen gynnas genom att stärka möjligheten till kombinationsresor och satsningar på mobilitetsåtgärder; bland annat infartsparkering för cykel vid större kollektivtrafikhållplatser. Kommunen ska samarbeta med Trafikförvaltningen, exploitörer och arbetsgivare för att finna effektiva transportlösningar, inte minst ska kommunen stötta Väsbyhem i sitt arbete med mobilitetsåtgärder. Mobilitetstjänster i form av cykelpool eller bilpool är exempel på lösningar som kan minska behovet av privatägda bilar, tjänster för delad mobilitet kan exempelvis erbjudas samordnat med parkeringsanläggningar.

Markanvändningen behöver samverka med transportsystemet för att bidra till ett resurseffektivt samhälle. Ny bebyggelse, service och verksamheter planeras på ett sådant sätt att de skapar underlag för utökad kollektivtrafik både lokalt och regionalt. Butiker, samhällsservice, parker, skolor ska finnas tillgängligt i närmiljön.

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

Elever uppmuntras att gå eller cykla till skolan med hjälp av trafiksäkra och inbjudande gång- och cykelstråk.

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

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

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker genom trafikmätningar, resvaneundersökningar och trafiknätsanalyser. En plan för mobilitetsåtgärder tas fram.

## MILJÖPÅVERKAN

### MOTIV

Klimatförändringar påverkar förutsättningen till liv och välbefinnande på jorden. Den största orsaken till de klimatförändringar vi ser i dag är människans utsläpp av växthusgaser. Vid klimattoppmötet i Paris 2015 kom världens länder överens om att hålla temperaturökningen väl under två grader, med sikte på att begränsa den till 1,5 grader. För att kunna begränsa uppvärmningen till 1,5 grader måste utsläppen globalt minst halveras till 2030 och nå nära noll absolut senast 2050.

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

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

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

### MÅL OCH INRIKTNING

Den övergripande målsättningen är att människors hälsa förbättras genom att trafikens miljöpåverkan, genom buller och utsläpp till luft och vatten, minskar.

De sammanlagda koldioxidutsläppen från transportsektorn i kommunen ska minska.

### STRATEGI

En effektiv markplanering skapar förutsättningar för att bevara grönytor och minska klimatpåverkan. För att ge möjligheter till hållbara transporter och lägre utsläpp per person ska det huvudsakliga bostadstillskottet ske genom förtätning av den täta stadsbygden enligt översiktsplan och kommunen ska verka för att andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller gång för boende i Upplands Väsby ökar.

Parker och grönytor ska vara en del av den täta stadsbygden och träd och grönska bör vara en del av gaturummet. Rening av trafikförorenat dagvatten kan exempelvis ske genom öppen dagvattenhantering eller vegetation.

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

Kommunen ska följa utvecklingen kring innovativa lösningar kopplat till teknik- och fordonsutveckling. Det kan till exempel röra sig om tystare fordon, tystare markbeläggningar, hållbara drivmedel eller möjligheter att påverka partikelutsläpp. Nya lösningar kan också



gälla öppet dagvatten, ekodukter, rening av trafikförorenat dagvatten, öppet dagvatten eller vegetation som avskärmar buller och fångar upp utsläpp och partiklar.

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker genom trafikmätningar, bullerkartläggning, partikelmätningar, vibrationsmätningar och mätning av föroreningar i grundvattnet.

## **TILLGÄNGLIGHET**

### **MOTIV**

I stadsbyggnadssammanhang definieras ibland tillgänglighet som ”den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av”. I detta avsnitt innebär tillgänglighet hur väl anpassad den bebyggda miljön är för stadens alla invånare. Det är viktigt att ta hänsyn till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i planeringen för att skapa ett trafiksystem som kan nyttjas av alla.

En person med funktionsnedsättning har någon form av fysisk, psykisk eller intellektuellt nedsatt funktionsförmåga. Funktionshinder är den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen. God tillgänglighet innebär en miljö som alla kan nyttja utan hinder.

En tillgänglig miljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga grupper av människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av att miljön är otillgänglig. Tillgänglighet för alla är ett jämlikhetskrav och en demokratifråga. Tillgänglighet skapar möjligheter för fler att röra sig i det offentliga rummet vilket också gör det till ett verktyg för att skapa levande stadsmiljöer.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att transportsystemet ska utformas på ett sådant sätt att alla människors grundläggande transportbehov tillgodoses.

### **STRATEGI**

Gatu- och parkmiljöer behöver vara tillgängliga och användbara för alla. Genom ett ökat fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska utformningen av det offentliga rummet skapa förutsättningar för alla att nyttja och delta i staden på sina egna villkor.

Barnperspektivet ska alltid beaktas i planeringsprojekt.

Kommunens arbete med tillgänglighet bör utgå från ett systematiskt arbetssätt. Tillgänglighetsinventeringar bör genomföras regelbundet och inventeringarna bör bland annat inkludera tillgänglighet till sjöar och rekreationsområden för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Trafikmiljön utformas för att vara självförklarande och enkel att förstå. Gaturum där många funktioner samsas om samma yta kan försvåra för i synnerhet barn och äldre. Naturliga ledstråk bör värnas.

### **UPPFÖLJNING**

Tillgänglighetsinventering behöver genomföras och uppföljning sker av inventeringens resultat.

# **TRAFIKSÄKERHET**

## **MOTIV**

Sveriges riksdag har beslutat att det svenska trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från Nollvisionen. Nollvisionen innebär att människor inte dör eller blir allvarligt skadade i trafiken. Grundtanken är att ingen ska behöva riskera allvarlig skada när man förflyttar sig.

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

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i samhället, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras också livskvaliteten för kommunens invånare och stadens gatuliv blir rikare.

## **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att transportsystemet ska vara utformat på ett sätt som innebär att alla medborgares grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett trafiksäkert sätt.

Ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken.

## **STRATEGI**

Vid avvägning mellan motstridiga anspråk ska säkerheten för oskyddade trafikanter prioriteras framför framkomlighet för motorfordon. Åtgärder i närmiljön kring skolor ska särskilt beaktas och prioriteras. Även åtgärder i anslutning till målpunkter som är av betydelse för i synnerhet barn, unga och äldre bör prioriteras. Det kan till exempel röra sig om idrottsanläggningar, natur- och rekreationsområden och platser för allmän service och omsorg.

Lokalgator utformas för låga hastigheter för biltrafiken och hög framkomlighet för gående.

Huvudgator förses med gång- och cykelbanor, gående och cyklister ska ges god framkomlighet vid passager och säkerheten för oskyddade trafikanter prioriteras.

Gående och cyklister behöver ges förutsättningar att fungera som egna trafikslag, i huvudcykelnätet ska trafikslagen separeras för att förebygga konflikter mellan gående och cyklister.

Genom ett ökat fokus på barn och äldre ska transportsystemet utformas till en trafiksäker miljö för alla.

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker genom analys av trafikolyckor vid årsslut och trafikmätningar. En plan för trafiksäkerhet tas fram.

## **TRYGGHET**

### **MOTIV**

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

Upplevd trygghet är en viktig aspekt i den attraktiva och levande staden. Stadsmiljöer som upplevs trygga med mötesplatser för människor i olika åldrar och med olika intresseinriktningar skapar stadsliv och stimulerar utomhusaktiviteter. En miljö som upplevs trygg bidrar till ett jämlikt samhälle, där ingen begränsas i sitt livsutrymme.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att den offentliga miljön i kommunen ska vara utformad så att samtliga medborgare känner sig trygga under dygnets alla timmar. Det offentliga rummet ska ge goda förutsättningar för invånarna att kunna och vilja röra sig.

### **STRATEGI**

Ett befolkat gaturum med anslutande bostadsbebyggelse bidrar till upplevd trygghet. Stadens gator bör innefatta samtliga trafikslag, vilket bidrar till att det offentliga rummet befolkas. Därmed skapas förutsättningar för möten, verksamheter och framför allt trygghet. Biltrafikflöden i låga hastigheter bidrar till stadslivet och ökar den upplevda tryggheten.

Trafiksystemet ska vara tydligt och enkelt att orientera sig i. Det ska finnas möjlighet att kunna tillgodogöra sig information om hur systemet fungerar och den fysiska strukturen bör ge individen möjlighet att göra olika vägval utifrån dennes preferenser och förutsättningar.

Nybyggnation av planskildheter bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt. I de fall då planskildheter krävs ska broar prioriteras framför tunnlar. I tunnlar ska höga krav ställas på belysning, gestaltning och överskådlighet. Ett åtgärdsprogram för trygghet i planskildheter tas fram.

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

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

### **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via bokslut i samråd med Trygghetssamordnare.

# TRAFIKSLAG

## GÅNGTRAFIK

### MOTIV

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

Genhet, närhet och valmöjligheter till målpunkter är av stor vikt för gående då de är känsligare än övriga trafikslag för avstånd. Med genhet menas förhållandet mellan den faktiska vägen och fågelvägen mellan två punkter. God genhet uppnås med hjälp av en finmaskig gatustruktur, medan motsatsen ges vid exempelvis bostadsenkla eller större bostadsområden utan genomsläpp. Som gångtrafikanter är det även viktigt att den omgivande miljön är tillgänglig, inbjudande och upplevs trygg.

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

### MÅL OCH INRIKTNING

Den övergripande målsättningen är att det offentliga rummet ska ge goda förutsättningar för invånarna att kunna och vilja gå. Att gå och cykla ska vara självklara färdmedel för kortare resor och som del av kombinationsresor, det vill säga resor som består av fler än ett färdmedel.

Andelen gångtrafik ska öka.

Andelen barn som tar sig till fots till skolan ska öka.

### STRATEGI

Utgångspunkt är ett finmaskigt gångnät för att erbjuda vägval, genhet, orienterbarhet och därmed underlätta för människor att röra sig fritt i stadsstrukturen. Gångnätet ska vara sammanhängande mellan alla kommundelar, stora arbetsområden, Väsby centrum och stationen.

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

Fler ytor där människor vill vistas och röra sig kan skapas genom att gaturummet omdisponeras. Gående ska ges god framkomlighet vid passage av huvudgator.

Det ska finnas god beredskap i kommunen för drift och underhåll för gångtrafiken året om.

### UPPFÖLJNING

Uppföljning sker via trafikmätningar, resvaneundersökningar och analys av trafikolyckor. En plan för gångtrafik tas fram.



## **CYKELTRAFIK**

### **MOTIV**

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

Om andelen cyklister ökar i förhållande till andra färdmedel frigörs kapacitet i trafiksystemet.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att cykelnätet ska vara säkert, gent, inbjudande och upplevas tryggt. Särskild hänsyn ska tas till barn och ungdomar och deras målpunkter.

Andelen cykeltrafik ska öka.

Andelen barn som cyklar till skolan ökar.

I kommunens täta delar ska ingen boende ha längre än 300 meter till huvudcykelnätet.

### **STRATEGI**

Samtliga huvudgator för biltrafik ska vara försedda med separerade cykelbanor. Huvudcykelnätet ska vara separerat mellan cyklister och gående. De cykelstråk som går mellan regionala målpunkter bör ges en utformning som lämpar sig för längre resor med högre hastighet än det lokala cykelnätet och också koppla på ett smidigt sätt till de lokala cykelvägarna.

Huvudcykelnätet ska vara särskilt prioriterat, gent och sammanhängande mellan kommundelar, arbetsområden, Väsby centrum, Upplands Väsby station och andra viktiga målpunkter.

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

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

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

Kommunen ska verka för implementering av ett system för hyrcyklar.

Det ska finnas god beredskap i kommunen för drift och underhåll för cykeltrafiken året om, huvudcykelvägnätet prioriteras framför lokalnätet.

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via trafikmätningar, resvaneundersökningar och analys av trafikolyckor. En plan för cykeltrafik tas fram.

## **KOLLEKTIVTRAFIK**

### **MOTIV**

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

Kollektivtrafik är en allt viktigare faktor i valet av lokalisering för arbetsplatser och människors val av arbetsplats. Med god kollektivtrafik kan nya företag lockas till kommunen och befintliga företag ges bättre förutsättningar att växa. Dessutom saknar en tredjedel av Sveriges vuxna befolkning körkort och barn, ungdomar och äldre är i många fall helt eller delvis beroende av kollektivtrafik.

För att kollektivtrafiken ska kunna fylla sin funktion krävs att resenärer uppfattar kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ till bil. Det är därför viktigt att i samhällsplaneringen beakta hela kollektivtrafikresan från dörr till dörr, inklusive gångvägar, cykelvägar, hållplatsutrymmen, biljettförsäljning med mera. Om fler väljer att resa kollektivt minskar trängseln och framkomligheten ökar för övrig trafik, exempelvis näringslivets transporter.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är ett miljöanpassat transportsystem med högvärdig kollektivtrafik som är konkurrenskraftig och tillgänglig för alla.

Andelen resande med kollektivtrafik ska öka.

### **STRATEGI**

Kommunen ska ta sitt ansvar för utveckling av kollektivtrafik genom bebyggelse- och vägnätsplanering. Nya bostäder ska i första hand lokaliseras i det som i översiktsplanen definieras som tät stadsbygd. Större verksamhetsområden ska i första hand lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Kommunen ska i samarbete med Trafikförvaltningen verka för en effektiv kollektivtrafik. Det innebär att utveckla ett tydligt linjenät där varje linje ger ett optimerat bidrag till helheten.

Pendlingsmöjligheter utvecklas för att säkra tillgängligheten till resten av regionen. Regionala linjer bör vara snabba och kapacitetsstarka, en låg restidskvot är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bil mellan viktiga målpunkter. En kapacitetsstark busstrafik prioriteras i trafiksignaler och med särskilda busskörvägar och bussgator där det finns behov och möjlighet. Noggrann avvägning behöver göras där oskyddade trafikanter har anspråk på att korsa ett viktigt kollektivtrafikstråk.

Lokala linjer bör anpassas efter barns, äldres, personer med funktionsnedsättnings behov. De lokala linjerna syftar till att förbinda olika bostadsområden med varandra och med lokala målpunkter och service, skolor och rekreation. En god tillgänglighet prioriteras framför låg restidskvot på lokala linjer.

Kommunen ska i samråd med Trafikförvaltningen verka för att nya innovativa kollektivtrafiklösningar utreds.

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

Med tillskott av ny bebyggelse och god vägnätsplanering kan förutsättningar för ett rationellt kollektivtrafiksystem skapas. En nord-sydlig länk i de östra delarna, från Almungevägen via Vallentunavägen till Sandavägen samt en ny koppling över E4 som knyter samman Vallentunavägen och centrum bör utredas. I den täta staden ska ett stadsmässigt kollektivtrafikstråk utvecklas i förbindelsen Väsby station – Väsby centrum – Bredden – Älvsundadalen – Rotebro station.

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via resvaneundersökningar, restidsanalyser och trafiknätsanalyser. En plan för kollektivtrafik tas fram.

## **NYTTOTRAFIK**

### **MOTIV**

För att samhället ska fungera krävs att nyttotrafik kan ta sig fram i gatunätet. Med nyttotrafik menas samhällsnyttiga transporter av varor eller personer. Att delar av gatunätet går att trafikera med stora fordon är ofta en förutsättning. Fastigheter behöver daglig service för till exempel varutransporter och avfallshantering. Därtill finns krav på både tillräckligt breda körytor och snabba färdvägar för utryckningsfordon. Dessa krav gör att gatunätet inte alltid kan utformas så snävt och småstadsmässigt som önskas.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att nyttotrafiksystemet ska vara tillgängligt, funktionellt och anpassat efter omgivande bebyggelse och vistelsemiljö. Gatunätet ska vara tillgängligt för varutransporter och framkomligt för utryckningsfordon.

### **STRATEGI**

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

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

För att minska antalet tunga transporter till och från de centrala delarna kan kommunen verka för att godstransporter samordnas via en omlastningsterminal.

Förutsättningar för att nyttotrafiken ska kunna ta sig fram säkras, huvudvägnätet bör erbjuda en högre standard för tunga transporter. Noggrann avvägning behöver göras där oskyddade trafikanter har anspråk på att korsa huvudvägnätet. Den tunga trafiken ska begränsas på lokalgator för att undvika onödig påfrestning i form av buller, koldioxid och partikelutsläpp samt för att skapa trafiksäkra miljöer. Fordon kan behöva anpassas till bebyggelsemiljön.

Nytablering av transportintensiva verksamheter ska i första hand lokaliseras utanför den täta stadsbygden. Personalintensiva verksamheter ska i första hand lokaliseras på platser med god tillgång till kollektivtrafik. Avvägningar mellan verksamhetens påverkan i form av tunga transporter och personalens transportbehov behöver göras i varje enskilt fall.

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

### **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via trafiknätsanalyser, trafikräkningar och bullerkartläggning. En plan för nyttotrafik tas fram.

## **BILTRAFIK**

### **MOTIV**

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

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

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

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

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att trafiksystemet ska vara balanserat avvägt mellan resebehov och dess konsekvenser för omgivande bebyggelse och vistelsemiljö.

### **STRATEGI**

Vägnätets struktur ska vara sammanhängande, orienterbart och utan återvändsgator. För att knyta samman bostadsområden som idag är friliggande enklaver behöver vägnätets struktur utvecklas mot att bli ett sammanhängande stadsnät.

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

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

På kommunens lokala vägnät ska framkomlighet och säkerhet för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Gator och passager för oskyddade trafikanter utformas så att gällande hastighetsbegränsning säkerställs.

I strävan efter en balanserad avvägning mellan resebehov och dess konsekvenser för omgivningen behöver trafikplaneringen aktivt arbeta målstyrt, men även ta hänsyn till

prognoser i dimensioneringen av vägnätet. Trafikmodeller är ett viktigt instrument för att bedöma trafiksystemets kapacitet men utbyggnaden ska inte enbart dimensioneras efter modeller.

För att stärka ett miljöanpassat transportsystem bör samåkning, bilpooler och alternativa drivmedel uppmuntras. Delningstjänster såsom bilpoolssystem och lösningar som gynnar elbilar ska premieras. I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för effektiva transportlösningar och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, exempelvis genom laddinfrastruktur.

Parkering för bil ska planeras utifrån en princip om att stödja ett effektivt markutnyttjande och främja god transporteffektivitet i kommunen. Samlade parkeringsanläggningar kan exempelvis erbjuda tjänster för delad mobilitet, i syfte att få fler att välja andra färdmedel än bil.

## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via trafikräkningar, hastighetsmätningar, trafiknätsanalyser, bullerkartläggningar, analys av trafikolyckor och parkeringsbeläggningsstudier. En plan för biltrafik tas fram.

## **PARKERING**

### **MOTIV**

Planering och reglering av parkeringsplatser är ett av kommunens viktigaste verktyg för att styra trafiken, både på kort och på lång sikt. Efterfrågan på parkering, färdmedelsval och destinationsval beror i stor utsträckning på hur kommunen väljer att dimensionera och reglera parkeringsplatser. Parkering är därför ett värdefullt styrmedel för att öka tillgängligheten till olika målpunkter i kommunen och har stor påverkan på karaktär, trygghet, trafiksäkerhet och miljö. En parkeringsyta som inte används är en resurs som kan användas till annat ändamål än parkering, till exempel bostäder, parker eller andra anläggningar.

Parkeringsregleringar kan ge flera fördelar redan på kort sikt genom minskad trängsel, minskad miljöbelastning och ökad tydlighet. I ett längre perspektiv kan en tydlig parkeringspolitik minska behovet av egen bil. För vissa är bilen det enda färdmedlet, om fler som har möjlighet väljer andra färdmedel än bil finns förutsättningar för god tillgänglighet till parkering för de som måste använda bil.

### **MÅL OCH INRIKTNING**

Den övergripande målsättningen är att främja en god sammanvägd tillgänglighet och bidra till en attraktiv stadsmiljö.

Parkering ska planeras utifrån en princip om att stödja ett effektivt markutnyttjande, bidra till ökad transporteffektivitet och hållbara resor i kommunen.

### **STRATEGI**

Samlade och samnyttjade parkeringsytor i strategiska lägen möjliggör en effektiv markanvändning. Genom ett kostnadseffektivt användande av parkeringsplatser vill kommunen skapa möjlighet till ett ökat byggande av attraktiva bostäder med lägre hyror, kommunen ska bland annat stötta Väsbyhem i sitt arbete med detta. Samlade parkeringsanläggningar erbjuder med fördel även tjänster för delad mobilitet, i syfte att minska efterfrågan på resor med bil.

Vid om- och nybyggnation ska kommunen sträva efter att hitta en balans mellan bilparkeringsefterfråga och en effektiv markanvändning. För cykelparkering handlar det om att se till att det finns många och attraktiva cykelparkeringar så att cyklandet kan öka.

Medveten lokalisering av parkering på allmän plats ska ske i syfte att säkerställa tillgänglighet till inrättningar av betydande allmänintresse, exempelvis vid vårdcentral, bibliotek och stationsområde. Parkeringsutbudet balanseras mot möjligheterna att ta sig fram enkelt och säkert till fots och cykel. Framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras framför parkering för personbil.

Vid viktiga kollektivtrafikhållplatser, exempelvis pendeltågsstationen, kan parkeringsplatser anläggas som infartsparkering. För cykel är det viktigt att parkeringen är säker och upplevs trygg, för bil är det viktigt att parkeringen regleras på rätt sätt så att de som bor inom gång- eller cykelavstånd inte tar bilen till parkeringen eller att parkeringen utnyttjas som boendeparkering. Säker cykelparkering bör även finnas på attraktiva platser i närheten av andra större målpunkter i kommunen.



## **UPPFÖLJNING**

Uppföljning sker via parkeringsbeläggningsstudier och resvaneundersökningar. En plan för parkering tas fram.

## VIDARE ARBETE

Trafik- och mobilitetsstrategin bidrar, tillsammans med kommunens översiktsplan och andra styrdokument, till att utveckla kommunen i önskad riktning med visionen som ledstjärna. Trafik- och mobilitetsstrategin är ett långsiktigt dokument med ett tidsperspektiv som sträcker sig fram till 2040.

För att strategierna som formulerats i detta dokument ska få effekt i den löpande verksamheten krävs ett metodiskt arbete. Trafik- och mobilitetsstrategin lägger grunden för fortsatt arbete med att ta fram handlingsplaner och åtgärdsprogram i kommunen. De kan handla om ett enskilt trafikslag eller omfatta en eller flera stadsbyggnadskvaliteter.

Trafik- och mobilitetsstrategin anger att följande handlingsplaner ska tas fram:

- Mobilitetsåtgärder
- Trafiksäkerhet
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Parkering
- Nyttotrafik

Det fortsatta arbetet med planer och program bör utgå från en ingående beskrivning av nuläge och förutsättningar för att därefter precisera konkreta åtgärder som behöver vidtas för att närma sig målen inom respektive utpekade målområde. Planer och program utgör grunden för kommunens operativa arbete inom trafikområdet. Respektive handlingsplan ska beakta barnrättsperspektivet och barn ska involveras i processen kring framtagandet av dessa planer.

För att få genomslag behöver trafik- och mobilitetsstrategin integreras i de kommunala förvaltningarnas verksamhetsplanering, budget och organisation. Att kunna följa upp och utvärdera olika åtgärders effekter är betydelsefullt för att tydliggöra kopplingen mellan strategi, åtgärd och resultat. Uppföljning av mål och indikatorer i trafikstrategin bör ske regelbundet i samlad form, förslagsvis i ett trafikbokslut.

Det kommer inte att vara möjligt att kvantitativt följa upp alla mål. I trafik- och mobilitetsstrategin finns en övergripande målsättning för varje stadsbyggnadskvalitet och trafikslag som kommer att bedömas som ett inriktningsmål i vidare arbete och där det är möjligt finns kvantitativt mätbara mål som lyder under inriktningsmålet formulerade.

Under rubriken uppföljning i respektive kapitel ges förslag på metod eller verktyg som kan användas i uppföljningssyfte, återkommande finansiering för uppföljning är en förutsättning för att trafik- och mobilitetsstrategin blir ett levande dokument.



Upplands Väsby  
kommun