

# Väsby Entré/Stationsområdet PLANPROGRAM

Kontoret för samhällsbyggnad januari 2015  
Godkänt av kommunstyrelsen 2015-03-02



Upplands Väsby  
kommun





# Förord

Väsby utvecklas med stormsteg till en modern småstad. Centralvägen är en levande stadsgata som binder samman stationsområdet med vårt populära köpcentrum, badhuset och idrottshallen vid Vilundaparken. Multihuset Messingen vid stationen rymmer Sveriges kanske fräschaste gymnasieskolor, bibliotek med mera och just nu byggs det nya kulturhuset alldeles intill. Exemplen är många.

Och Väsby växer. I Fyrklövern är vi nu i slutskedet inför byggstart i höst med 1700 nya lägenheter och i Eds Allé är detaljplanen färdig för 500–600 nya lägenheter. Totalt planeras i kommunen omkring 5 000–7 000 nya lägenheter och nya verksamheter. Väsby växer med sikte på att passera 60 000 invånare. Miljöfrågorna kräver att vårt växande Väsby blir mindre bilberoende, vilket bland annat innebär att Väsby behöver ett kapacitetsstarkt och modernt stationsområde.

Väsby har ett fantastiskt läge i norra Stockholmsregionen. De stora trafikflödena E4 och järnvägen, Ostkustbanan, skapar förutsättningar för kommunen. Från dagens Väsby Entré/Stationsområdet tar det med pendeltåg 29 minuter till Stockholm, 26 minuter till Uppsala och 8 minuter till Arlanda och resten av världen. Och 0 minuter till den moderna småstaden.

Genom utvecklingen av projektet Väsby Entré/Stationsområdet byggs Runby samman med centrala Väsby. Detta sker genom att Centralvägen förlängs i en ny gång- och cykelbro över järnvägen. Väsby Entré/Stationsområdet innehåller omkring 1 000 nya bostäder på västra sidan och 300 nya bostäder och verksamheter på östra sidan. Utanför programområdet på östra sidan finns färdiga detaljplaner för upp emot 700 nya lägenheter och verksamheter i stationsområdet. Vi kommer att få en ny sammanhängande stadsdel för boende och arbetande. I projektet ingår en ny bussterminal i en trygg inomhusmiljö. Ett sammanhängande stationsstråk skapas från bussterminalen över den nya bron, ner på perrongerna och till en ny infartsparkering för bil på västra sidan. Nya stora infartsparkeringar för cykel är strategiskt utplacerade och kan med fördel kompletteras med ett cykelcentrum.

Planprogrammet har varit ute på samråd hos myndigheter, organisationer, byggintressenter och medborgare under 2014 och det är nu omarbetat med ledning av de synpunkter som inkommit. Nu närmast kommer planprogrammet att ligga till grund för fortsatta förhandlingar med Trafikverket, Trafikförvaltningen (SLL) och byggintressenter. Vi räknar med att den praktiska planeringen med detaljplaner och annat drar igång under 2015. Det planprogram för Väsby Entré/Stationsområdet som du nu har framför dig visar hur vi har tänkt att det ska gå till så här långt.

Väsby ligger rätt!

Upplands Väsby i januari 2015  
**Mathias Bohman**  
Kommunstyrelsens ordförande



# Läsanvisning

**Väsby Entré/**Stationsområdet – eller som vi kallar det i fortsättningen: **Väsby Entré** – är ett komplext projekt. Det består av många delar och ska uppfylla många delmål. Det ska stå stadigt i en stor mängd förutsättningar av skiftande karaktär.

Detta gör att även planprogrammet blir komplext. För att underlätta för dig som läser det har vi delat upp det i följande ordning:

**Vision och mål:** Här läser du om hur stationsområdet ska upplevas år 2040 och hur man kan åstadkomma detta.

**Inledning:** En introduktion till projektet, projektområdet och den formella planprocessen.

**Programförslaget:** Förslaget beskrivs i sin helhet och uppdelat i tematiska avsnitt. Det går bra att läsa avsnitten i vilken ordning som helst. Varje avsnitt avslutas med förslag till politiska ställningstaganden.

**Genomförande:** Här kan du bland annat fördjupa dig i hur och i vilka etapper projektet föreslås genomföras.

**Hållbarhet:** Här läser du mer om den ambitionen som kommunen har i hållbarhetsfrågorna och hur de ska tillämpas i projektet **Väsby Entré**. Här hittar du även den preliminära miljöbedömning som gjorts.

**Förutsättningar:** Här redovisar vi vilka planeringsförutsättningar projektet har haft, till exempel medborgardialogen. Detta kapitel är för dig som vill få djupare kunskap om projektområdet.

**Organisation av arbetet:** Här ser du vilka som har medverkat i projektet och hur arbetet varit upplagt. I en bilaga ser du också vilka källor vi haft och vilka utredningar vi tagit fram.

Syftet med detta planprogram är att vara vägledande för det fortsatta arbetet med detaljplanerna.

# Innehåll

Ordlista	4	<b>Stadsrum</b>	<b>52</b>	<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>81</b>
<b>VISION OCH MÅL</b>	<b>8</b>	Huvudstråket	54	Hållbart realistiskt genomförande	82
Vision Väsby Entré 2040	9	Upplevelsestråk	54	Var i planprocessen står vi?	82
Vision Väsby Stad 2040	9	Ladbrovägen	54	Etappindelning	82
Mål för Väsby Entré	11	Industrivägen	54	Fördelning av ansvar och ägande	83
<b>INLEDNING</b>	<b>12</b>	Torg och platsbildningar	54	Om olika typer av avtal	83
Geografiskt läge	13	Väsbyån	55	Organisation	84
Programområdet	14	Parker och grönområden	56	Ekonomisk bedömningar	84
Projektbakgrund	15	<b>Parkering</b>	<b>58</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>86</b>
Planprogrammets syfte	16	Allmän inriktning	60	Beskrivning av programområdet	86
Planprocessen	16	Parkeringstal	60	Gällande planer	86
Riktlinjer från miljö- och planutskottet	16	Ev anpassning av parkeringstalen	61	Riksintressen	88
Stationsområdets historiska utveckling	17	Infartsparkering	61	Markägoförhållanden	88
<b>PROGRAMFÖRSLAG</b>	<b>18</b>	Samnyttjande	62	Markförhållanden	89
Programförslaget i korthet	19	Parkeringsdäcket	62	Natur- och vattenmiljö	89
Stadsmässighet	22	<b>Miljö, hälsa och säkerhet</b>	<b>64</b>	Kulturmiljö	91
Stadsmässighet i Väsby Entré	23	Luftkvalitet	65	Trafik	93
Kvalitetsprogram	23	Trafikbuller	65	Kommersiell och offentlig service	96
<b>Identitet</b>	<b>24</b>	Vibrationer	66	Rekreation	96
Den moderna småstade	25	Magnetfält	66	Trygghet	97
Mötesplatsen	26	Riskhänsyn – transport av farligt gods	66	Miljö, hälsa och säkerhet	97
En plats med historia	27	Markföroreningar	67	Teknisk försörjning	98
Nya värden och befintliga värden	27	Radon	67	Medborgardialog	98
Orienteringspunkten	28	Vattenmiljö	67	Resenärsundersökning	101
Fortsatt identitetsarbete	29	Naturmiljö	67	<b>ARBETSORGANISATION/ UNDERLAG</b>	<b>102</b>
<b>Stationen</b>	<b>30</b>	Klimatanpassningsåtgärder	67	Arbetsorganisation	102
Spårområdet	32	<b>Teknisk försörjning</b>	<b>68</b>	Framtagna utredningar	103
Passagera över järnvägen	32	Vatten och avlopp	68	Övrigt underlag	104
Busstationen	34	Dagvattenhantering	68	Kommunala planer, program policies och övriga dokument	104
Tågstationen	36	Fjärrvärme	68	Fotografier, illustrationer och kartor	104
Angöring och parkering	38	El/tele/fiberledningar	69		
<b>Trafik</b>	<b>38</b>	Avfall	69		
Gatunät	42	<b>HÅLLBARHET</b>	<b>72</b>		
Övergripande gång- och cykeltrafik	42	Utgångspunkt	72		
Kollektivtrafik	42	Social hållbarhet	73		
Ladbrovägen	43	Ekologisk hållbarhet	74		
Industrivägen	43	Ekonomisk hållbarhet	75		
<b>Bebyggelse</b>	<b>44</b>	Fysisk hållbarhet	76		
Befintlig bebyggelse	46	<b>Behovsbedömning miljö</b>	<b>77</b>		
Ny bebyggelse	47	Platsen	78		
		Planen och påverkan	79		
		Betydande miljöpåverkan	80		
		Miljökonsekvensbeskrivning	80		

# Ordlista

<b>Väsby Entré/</b> Stationsområdet	<b>Väsby Entré/</b> Stationsområdet är ett samlingsnamn för projektet. Vi kallar det fortsättningsvis för <b>Väsby Entré</b> . Projektet <b>Väsby Entré</b> avgränsas formellt enligt programkartan och kallas då även programområdet. I samtal och i allmänna beskrivningar inkluderas ibland även en del områden närmast utanför, till exempel Messingenkvarteren.
Stationsområdet	Stationsområdet är inte geografiskt definierat. Det är ett gammalt sammanfattningsnamn för stationen och området runt stationen och används ibland så även här i planprogrammet.
Stationen	Begreppet kan sägas vara ett samlingsnamn för själva målpunkten eller kommunikationsnoden.
Busstation	Ett samlande begrepp för bussar som angör stationen både på den östra och den västra sidan.
Bussterminal	Den stora terminalen på den östra sidan, som majoriteten av bussarna trafikerar. Den planerade bussterminalen är en byggnad.
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 och spårbil.
Kommunikationsyta	Den yta som binder samman resefunktionerna, till exempel broarna över spåren, trappor och ramper.
Järnvägsparken	Järnvägsparken avgränsas av infartsparkeringen i norr och Centralvägen/bussterminalen i söder och inkluderar bland annat Henriksborg och Villa Korpkulla.
Stadsrum	Stadsrum är allmänt tillgängliga (offentliga rum) till exempel parker och gaturum.
Upplevelsestråk	Upplevelsestråk är leder i kommunen som karakteriseras av natur och löper genom flera kulturhistoriska platser.
BTA	BTA står för bruttoarea och är ett ytmått för en byggnads alla våningsplan.
Parkeringstal	Antal cykel- eller bilplatser per för berörda verksamheter, till exempel yta eller antal lägenheter.



# VISION OCH MÅL

Upplands Väsby – eller kort och gott Väsby – ligger strategiskt i den norra Stockholmsregionen. De stora trafikflödena E4 och järnvägen, Ostkustbanan, går genom kommunen. Från dagens Väsby Entré tar det med pendeltåg 29 minuter till Stockholm, 26 minuter till Uppsala och 8 minuter till Arlanda och resten av världen. Och 0 minuter till den moderna småstaden.

Upplands Väsby kommun är idag en av Stockholmsregionens starkast växande kommuner. Under 2013 passerade invånarantalet 41 000 och år 2040 är ambitionen att vi ska vara 63 000 invånare. Väsby är en av Sveriges mest attraktiva etableringsorter för såväl svenska som internationella företag. **Väsby ligger rätt.**



## Vision Väsby Entré 2040

Väsby Entré är och ska även i framtiden vara navet i Upplands Väsby kommun. Väsby Entré blir en ny stadsdel i Väsby och blir ännu mer än idag ett centrum för resande, kunskap, kultur och näringsliv i den modernaste staden. Den självklara mötesplatsen för väsbyborna, regionala besökare och internationella gäster och en språngbräda till lokala, regionala och internationella in- och utblickar. Väsby station nyttjas redan idag av 24 000 tåg- och bussresenärer dagligen. Antalet resenärer kommer att öka kraftigt med ökat antal boende och arbetande i kommunen och en successiv övergång från bil till kollektiva färdmedel.

Väsby ska fortsätta utvecklas som en plats med hjärta. En trygg, vänlig och öppen plats att bo, leva och verka

i med en mångfald av folkliv, företag, välfärds- och kommersiella servicesamtverksamheter inom kunskap, kultur och fritid. I Väsby Entré kommer det att finnas värdefulla gröna och blå kvaliteter med fornlämningar, Väsbyån, järnvägsparken och härlig natur. Arbetet med att förnya stationsområdet påbörjades i denna omgång på 1990-talet. Det senaste tillskottet, Messingenhuset, gav platsen en ny upplevelse. Framtidens Väsby Entré skapar nu nya och förstärker befintliga värden.

Vår vision är att Väsby Entré ska utvecklas som en plats där färgstarka människor möts och som gör avtryck på den som passerar, besöker, arbetar eller bor i Väsby. Väsby vågar och gör.

### VISION VÄSBY STAD 2040

- Där färgstarka människor möts
- Great place, proud people
- 伟大的地方 骄傲的人

#### 63 000 väsbybor har rätt

- Väsby stad är en plats för folkliv med en mångfald av såväl företag, välfärds- och kommersiell service, kunskap, kultur och fritid.
- I Väsby bryts normer för att skapa nytt boende. Här har tekniken övervunnit bullret. Väsby har ett varierat, utmanande och hållbart boende med livskvalitet.
- I Väsby stad prioriterar vi gröna områden, bänkar, fontäner, ljud, dofter, blommor och belysning som inspirerar oss att mötas, umgås och utvecklas tillsammans.
- Väsby växer med ständigt nya människor som vill bli väsbybor.

#### Ett lärande Väsby

- Alla elever når sin fulla potential. I Väsby får man vara bäst. Väsby skolor har en hög lägsta nivå. På Väsby skolor råder en kultur som ger eleven kunskaper, självförtroende och livsglädje.
- Väsby stad är en studentstad. En väsbystudent kan tack vare goda kommunikationer enkelt plugga på KTH, KI, Stockholms- eller Uppsala universitet eller var som helst i världen – varför inte Harvard och Väsby.

#### Väsby ligger rätt

- Från Väsby har vi nära till världen.
- Tre Väsby är ett. Attityder och tekniska lösningar har överbryggat både motorväg och järnväg och knutit samman staden.
- Väsby stad är lätt att nå, kul att vistas i och en plats du gärna återvänder till.

#### Väsby vågar och gör

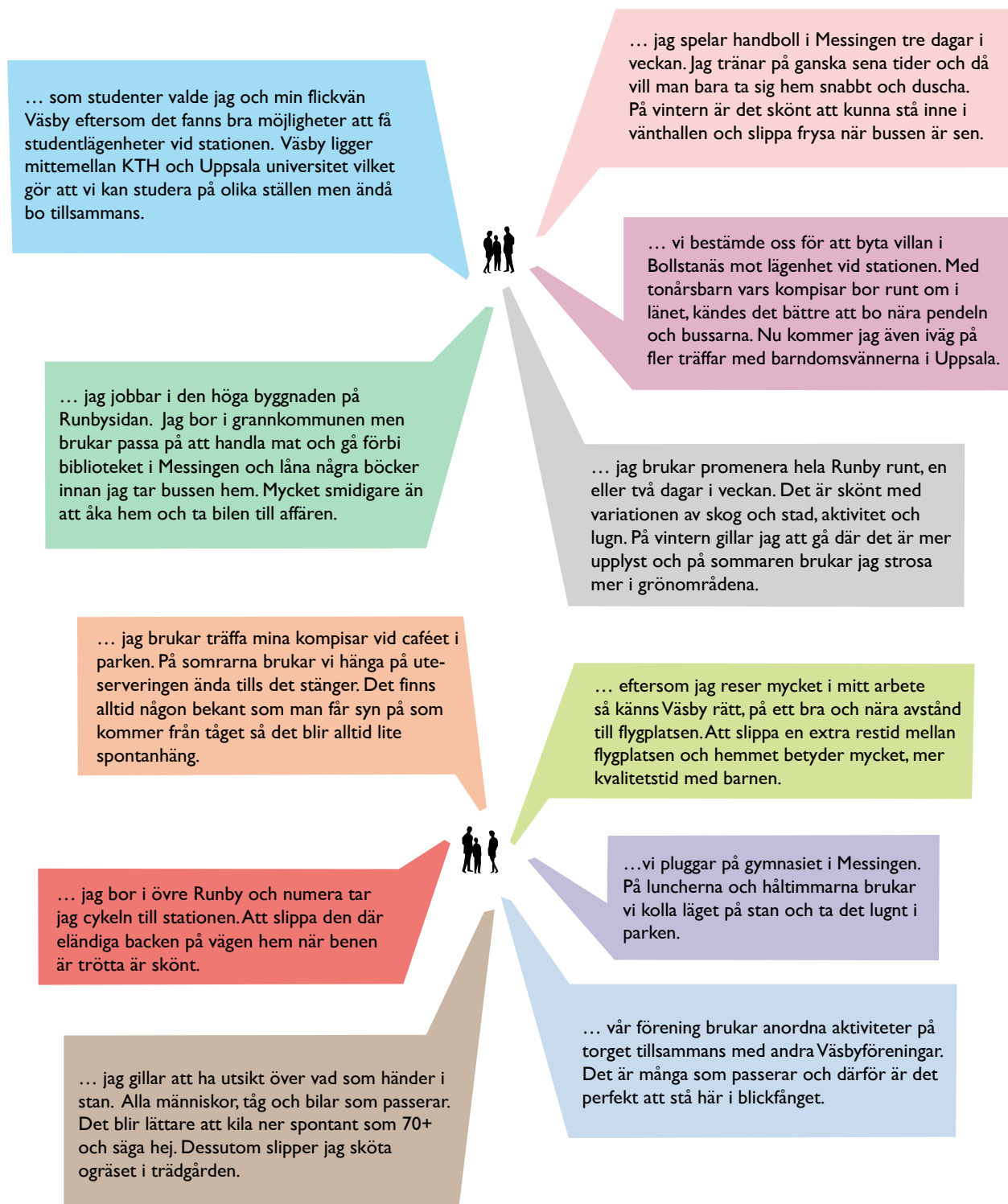
- I Väsby stad finns en stark tradition av att göra det otraditionella. Vi tar till oss nya idéer och provar nytt.
- I Väsby finns modet att ta delaktighet och medskapande på allvar.
- Väsby stad är ingen isolerad ö. Vi samarbetar med andra som också vill utvecklas.
- Väsby är en utmärkt idrottskommun. Framgångsrika klubbar kombinerar bredd och elitsatsningar med stora framgångar.

#### Väsby tänker längre

- I Väsby frodas både stora och små, lokala och globala företag.
- Väsby är ett föredöme i arbetet med miljö och klimatåtgärder. Vi värnar viktiga naturområden. Världen vänder sina ögon hit för att hitta nya lösningar.
- Väsby är en stad med hjärta, en trygg, vänlig och öppen plats att bo, leva och verka i. Här är det enkelt för alla att aktivt delta i samhället oavsett vem du är eller var du befinner dig i livet.

Vision för kommunen som antogs år 2013.

Följande virtuella visionssamtal är inspirerat av de medborgardialoger i olika former som hållits mellan 2010 och 2012.



## Mål för Väsby Entré

Det övergripande målet:  
Skapa en ny stadsdel och utveckla stationsområdet till en av kommunens bärande centrumpunkter.

Väsby tar sitt ansvar i regionen. Stockholmsregionen har uttalade mål om framsynt tillväxt, hållbar i alla avseenden: socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Väsby ligger centralt i den norra regiondelen och har därmed en nyckelroll. Väsby medverkar till att de regionala målen infrias genom sin pågående utvecklingsprojekt inom bostadsbyggande, arkitektur, infrastruktur, näringsliv och utbildning. Ett av projekten är Väsby Entré.

- **En kapacitetsstark och komplett kommunikationsnod med egen identitet**

Väsbystation med 15 000 dagligen av- och påstigande tågpassagerare och 9 000 busspassagerare ska stärkas som regional och lokal bytestpunkt. Stationen ska utformas för en framtida utökad kollektivtrafik med nya tåg och bussförbindelser med möjlighet för såväl pendel- som regional tåg att angöra Väsby. Stationen ska vara en säker, trygg och effektiv bytestpunkt som är attraktiv för resenären, en station med mervärde. Väsby Entré ska vara en av kommunens portar och tydligt visa Väsby identitet och kvalitet.

- **En tät och funktionsblandad stad med utvecklade stråk**

Väsby Entré ska utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel med god arkitektur som binders samman Runby med centrala Väsby. Området ska innehålla en hög andel bostäder samt lokaler för kontor, handel och andra verksamheter. Väsby Entré ska vara

en stark mötesplats för såväl invånare som besökare. Väsby Entré ska präglas av god stadsmiljö som bygger på idén att stadslivet sker i det offentliga rummet – gator, torg, och parker – med medvetet utformade och kontinuerligt sammanhängande utblickar och stråk. Kommersiella lokaler tillsammans med resefunktioner, kultur, skola, bostäder med mera ska bidra till att göra stadsmiljön levande, intressant och rik på upplevelser. Tillgänglighet till och i Väsby Entré ska vara god med goda förbindelser för gående, cykel, kollektivtrafik och bil. Tydliga och gena gång- och cykelstråk till och från stationen samt över järnvägen ska knyta ihop den västra sidan med den östra. Passagerarna över järnvägens ska göras attraktiva och reducera järnvägens barriäreffekt. Rekreativ stråk/upplevelsestråk som löper på båda sidor om järnvägen ska integreras i den nya stadsstrukturen.

- **En stadsdel som bidrar till en hållbar utveckling**

Väsby Entré ska bidra till en hållbar regional och lokal utveckling, socialt, ekologiskt, fysisk och ekonomiskt, genom en tät och funktionsblandad stadsdel i kollektivtrafiknära läge. Utifrån de förutsättningar som platsen medför, t.ex. den livgivande men också störande Ostkustbanan, skapa en bra stads- och boendemiljö. Väsby Entré ska ge förutsättningar för flexibel stads- och bebyggelsestruktur som tål att förändras och utvecklas på längre sikt. Väsby Entré ska ha en hög ambition vad gäller hållbar stadsutveckling bland annat genom att forma som en klimatanpassad stadsdel där grön- och blåstruktur tas tillvara och utvecklas och där en miljövänlig byggnadsstandard förordas. Väsby Entré ska vara ekonomiskt realistiskt för såväl offentliga som privata intressen.

# INLEDNING

Omvandlingen av stationsområdet har pågått under många år. Inriktningen för utvecklingen av området sattes redan i samband med gällande kommunplan som antogs 2005. Projektet Väsby Entré har sedan starten våren 2011 successivt vuxit från ett projekt med fokus på bostäder och verksamheter på västra sidan av järnvägen till fokus på resefunktionerna och stationen. Förstudiearbetet har resulterat i detta planprogram.

## Geografiskt läge

Upplands Väsby är en kommun i nordvästra delen av Stockholms län. Centralort är Upplands Väsby. Kommunen har 41 765 invånare (2014-10-31) och är Sveriges fjärde tätaste tätort.

Motorvägen E4 och Ostkustbanan går genom kommunen på vardera sida om centrala delen av tätorten. Kommunikationerna till Stockholm, Uppsala och Arlanda med tåg och bil är mycket goda.

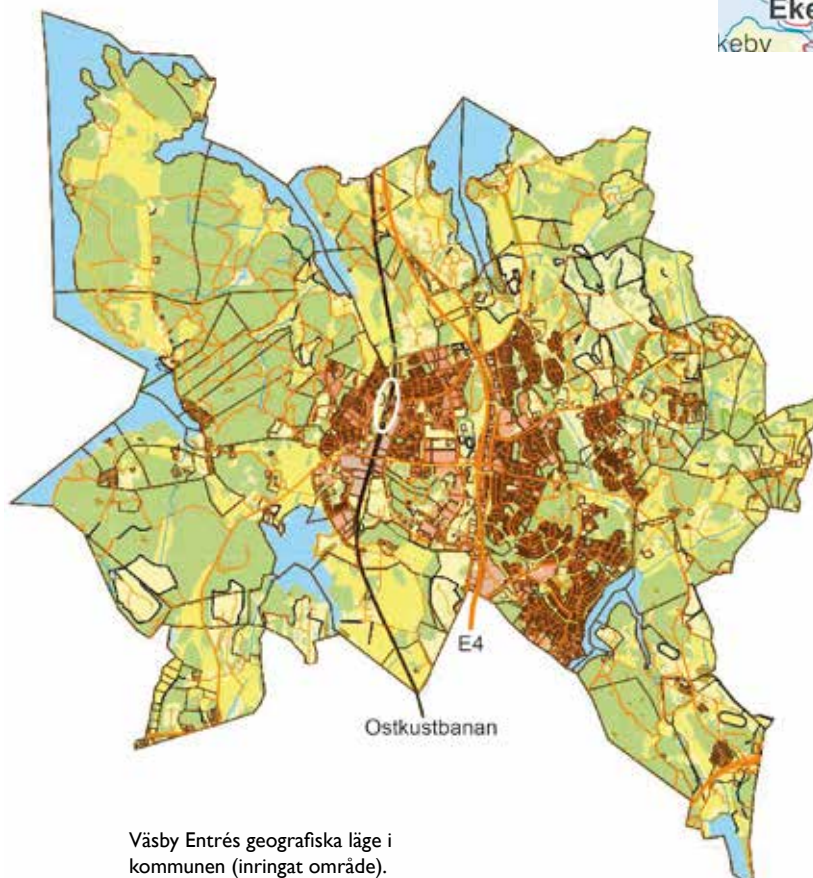
Grönkilarna Järvakilen och Rösökilen sträcker sig genom kommunen. Mälaren samt flera sjöar och vattendrag finns inom kommunen.

Kommunen angränsar till Sollentuna kommun i söder, Vallentuna kommun och Täby kommun i öster, Järfälla kommun och Upplands Bro kommun i väster och Sigtuna kommun i norr.

Järnvägen delar den centrala tätorten i två kommun-delar: Runby, på den västra sidan (6 663 invånare) och Vilunda, på den östra sidan (11 595 invånare).



Upplands Väsby kommun i regionen. © Lantmäteriet.



Väsby Entrés geografiska läge i kommunen (inringat område).



## Programområdet

Programområdet ingår i det område som i den strategiska kommunplanen definierats som centrala Väsby. Upplands Väsby station ligger centralt i programområdet.

Programområdet är cirka 25 hektar stort och sträcker sig cirka 1 200 m i nordsydlig riktning och i östvästlig riktning som mest 375 meter. Området ligger i en dalgång med järnvägens som delar programområdet i en östlig och en västlig sida.

På den östra sidan finns idag infartsparkering, buss-terminal, parkytor samt äldre byggnader. Väsbyån rinner längs med järnvägen, kulverterad under buss-terminalen och öppet vid park- och grönstråket.

På den västra sidan av järnvägen finns infartsparkering samt grönområden med fornlämningar. Ladbrovägen går genom området. Östra och västra sidan förbinds med en tunnelpassage och bropassage för gång- och cykeltrafikanter.



## Projektbakgrund

Planprogrammet tar sin utgångspunkt i den strategiska kommunplanen 2005–2020 (antagen 2005-12-19) och området har tidigare varit föremål för flera utredningar, skisser och arkitektävlingar (European). Ett planprogram för stationsområdet togs fram 2007, som delvis har förverkligats på den östra sidan av järnvägen i detaljplanerna för kv. Messingen 1 och 2. Det föreliggande planprogrammets sätter planprogrammet från 2007.

Skanska Nya Hem AB, Skanska Sverige AB, Veidekke Bostad AB och AB Väsbyhem presenterade år 2010 en idé om att utveckla området väster om järnvägen med bostäder och verksamheter samt att länka ihop området med en ny passage över eller under järnvägen.

- Kommunstyrelsen beslutade den 2 maj 2011 § 85 att ge kommunledningskontoret i uppdrag att genomföra en förstudie för västra sidan av järnvägen och utreda förutsättningarna för bebyggelse och en ny passage.
- Den 2 april 2012 § 48 tog kommunstyrelsen beslut om att utöka projektområdet till att även omfatta den östra sidan av järnvägen.
- Den 27 februari 2013 § 13 beslutade projektets styrgrupp, miljö- och planutskottet, att förstudiearbetet skulle redovisas i ett planprogram.

- Projektets styrgrupp, miljö- och planutskottet, beslutade den 20 mars 2013 § 24 om riktlinjer för planprogrammet.

- Projektets styrgrupp, miljö- och planutskottet, beslutade 27 januari 2014 § 3 att planprogrammet skulle skickas ut på samråd, enligt Plan- och bygglagen, mellan 10 februari och 5 maj 2014.

- Kommunstyrelsen godkändesamrådsredogörelsen och det reviderade planprogrammet den 2 mars 2015.

Projektet går under arbetsnamnet Väsby Entré/ Stationsområdet.

Under 2010–2012 hölls ett antal medborgardialogmöten. Syftet var att bredda kommunens kunskapsunderlag och att ge medborgarna insyn och möjlighet att påverka projektet. Den 20 mars 2014 hölls ett öppet hus i samband med programsamrådet där medborgarna kunde ställa frågor till projektgruppen och ta del av programförslaget genom en fysisk modell för att underlätta förståelsen.



Projektområde 2 maj 2011.



Projektområde 2 april 2012.



Avgränsning av programområde.

## Planprogrammets syfte

Syftet med ett planprogram är att bredda kommunens beslutsunderlag, förbättra kunskandet på en övergripande nivå och underlätta kommande planarbete. Planprogrammet ska i grova drag redovisa utgångspunkter och mål för planen. Genom en bred dialog ska alla berörda få möjligheter till insyn och påverkan innan kommunens ställningstagande är klara.

Planprogrammet klargör förutsättningarna samt anger mål och riktlinjer för hur stationsområdet kan utvecklas till Väsby Entré, en levande stadsdel med bostäder, service och verksamheter och välutvecklade kommunikationer.

## Planprocessen

Planprogrammet är ett första steg i planprocessen, vilken regleras i Plan- och bygglagen (PBL). En planprocess sker i flera steg med politiska ställningstaganden mellan varje steg. Ett programsamråd om planprogrammet för Väsby Entré hölls våren 2014 där det gavs möjlighet för allmänhet, myndigheter och andra remissinsatser att komma med synpunkter på förslaget.

Efter samråd tidens slut har inkomna synpunkter sammanställts och planprogrammet har reviderats.

Samrådsredogörelsen och planprogrammet godkändes av kommunstyrelsen 2015-03-02. Planprogrammet ligger till grund för kommande detaljplanarbete i området.

Innan färdig detaljplan ges ytterligare två tillfällen att lämna synpunkter på förslaget, vid plansamråd och under granskning. Ett planprogram är i formell mening interättsligt bindande, utan ett politiskt ställningstagande. Först i detaljplaner och i avtal regleras projektet rättsligt.



Bilden visar de olika skeden som projektet **Väsby Entré** går igenom och var i planprocessen projektet befinner sig.

## Riktlinjer från miljö- och planutskottet

Riktlinjer för upprättande av planprogrammet för Väsby Entré, beslutade av miljö- och planutskottet i mars 2013:

1. Att en ny bussterminal ska ligga på den östra sidan av järnvägen.
2. Att frilastområdet ska bort från stationsområdet.
3. Att kommunen ska verka för att Ostkustbanans expansion (två nya spår) ska ske på den västra sidan av järnvägen.
4. Att Ladbrovägen ska anslutas direkt till Mälärvägen och inte via bostadsområden i Runby.
5. Att Upplands Väsby stationskaha två entréer/spärrlinjer till pendeltågen.
6. Att infartsparkeringar på västra sidan ska lösas genom parkeringsdäck i minst två plan.
7. Att Väsby Entré/Stationsområdet ska innehålla entät och funktionsblandad stad i kollektivtrafiknära läge.
8. Att den nya passagen är en bro mellan östra och västra sidan.
9. Att stationshus, posthus och magasin kommer att behöva omlokaliseras, rivas och/eller återuppföras.
10. Att järnvägsparken i sin helhet ska öppnas upp och bli mer tillgänglig för allmänheten.
11. Att utreda hur stor del av Väsbyån som helt eller delvis kan friläggas och synliggöras på den östra sidan.
12. Att kontoret för samhällsbyggnad får i uppdrag att hitta medfinansierare till projektet.

Ett stort antal utredningar har utgjort beslutsunderlag (se källförteckningen).



## Stationsområdets historiska utveckling

Långt tillbaka i tiden stod stationsområdet under vatten. Vid den äldre järnålderns slut (cirka 500 e.Kr.) hade Väsby börjat antas i sin nuvarande landkontur. Väsbyån blev under den senare delen av yngre järnåldern, även kallad vikingatiden, en viktig transportled mellan Uppsala och Stockholm. Då stod vattnet i området fortfarande 5 meter högre än idag. På den tiden bodde Ingrid med sin man Ingemar och sina söner Dan och Banke i Runby Nedra, numera hembygdsgården. Ingrid lärtista Ladbrostenen till minne av sin familj.

Med landhöjningen förändrades Väsby. Väsby blev ett utpräglat jordbrukslandskap och större delen av marken tillhörde stora gårdarna fram till att järnvägen kom. En ny transportledskapade en ny berättelse. Väsby blev ett stationsområde och ett brukssamhälle. Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala invigdes 1866 och Väsby fick en station. Stationen var tänkt att få ett annat läge först vid Stora Wäsby men Järnvägsstyrelsen beslutade till slut att stationen skulle ligga där den ligger idag och benämnas Väsby station.

När stambanan var klar stod Väsby inför ett nytt kapitel. Framväxte Väsby Verkstäder i början av 1900-talet på den östra sidan av järnvägen och kort därefter flyttade Optimusfabrikendit. Runt stationen bildades ett litet handelskluster i nuvarande järnvägsparken.

1939 ändrade Järnvägsstyrelsen stationens namn till Upplands Väsby station.

1952 slogs de tre socknarna Ed, Fresta och Hammarby och Upplands Väsby kommun bildades. Kommunen döptes efter stationen. Då hade Väsby 6500 invånare.

1959 invigs Arlanda flygplats och 1963 invigs motorvägen genom Väsby.

På 50-talet var området kring Korpkulla på östra sidan av järnvägen samhället Väsby centralpunkt innan Väsby Centrum invigdes 1972. Det moderna centrumet växte fram på Vilundagården, en bit bort från stationen och bilen stod som det självklara transportmedlet. I slutet av 1960-talet började pendeltågtrafikera Väsby. Stationen blev åter en central del av Väsby.

När bostadskvarteret Korpkulla stod klart i slutet av 1980-talet som ett resultat av den första nationella bostadsmässan Bo85 fick stationsområdet ett nytt avtryck. Stationsområdet fick en ny signatur med "pyramiden" i spetsen.

Under 1990-talets senare hälft påbörjades arbetet med att bygga stad mellan Väsby Centrum och stationsområdet, via Dragonvägen och Centralvägen.

När Upptåget introducerades knöts Väsby närmare Uppsala.

Stationsområdet har sedan 10 år tillbaka varit föremål för ett omfattande planeringsarbete med bland annat den internationella arkitekttävlingen European, som föranledde 2007 års planprogram för stationsområdet. Planprogrammet blev startskottet för nyelsen av kvarteret Messingen. Beslutet om att flytta biblioteket och gymnasiet från Väsby Centrum resulterade i att Messingenhuset stod färdigt 2011, som även rymmer flera skolor, multisporthall, konferensdel, pendlarbibliotek, och café/restaurang. Messingenhuset, som tilldelades Stora Samhällsbyggarpriset 2012, har blivit det senaste tillskottet till stationsområdet och Väsby utveckling från förort till modern småstad.

Sedan december 2012 har pendeltågen en högre tur tätt under rusningstid mellan Södertälje och Märsta. Upptåget har ersatts av pendeltågsomtrafikerar sträckan Uppsala-Ålvsjö. Vi har nu 26 min till Uppsala, 29 min till Stockholm och 8 min till Arlanda och resten av världen.



# PROGRAMFÖRSLAG

Planprogrammet vidareutvecklar i grunden intentionerna för området i gällande översiktsplan, strategisk kommunplan 2005–2020. **Väsby Entré** ska innehålla en tät bebyggelsestruktur i kollektivtrafiknära läge. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) har identifierat programområdet som regional stadsbygd med utvecklingspotential.

Planprogrammet ger en flexibel strukturplan för området som klarar scenarier med olika andel bostäder samt lokaler för kontor, handel och övriga verksamheter. Befintliga skogsområden har huvudsakligen behållits och de låglänta grönyttorna bebyggs till stora delar.

Planprogrammets förslag till markanvändning är principiell och exakta lägen på gator och bebyggelse tillåts förändras. Resefunktionerna har studerats mer ingående och dessa förslagsdelar har därför en annan detaljeringsgrad. En mer finmaskig bebyggelsestruktur kommer att arbetas fram i kommande detaljplaneskeden.



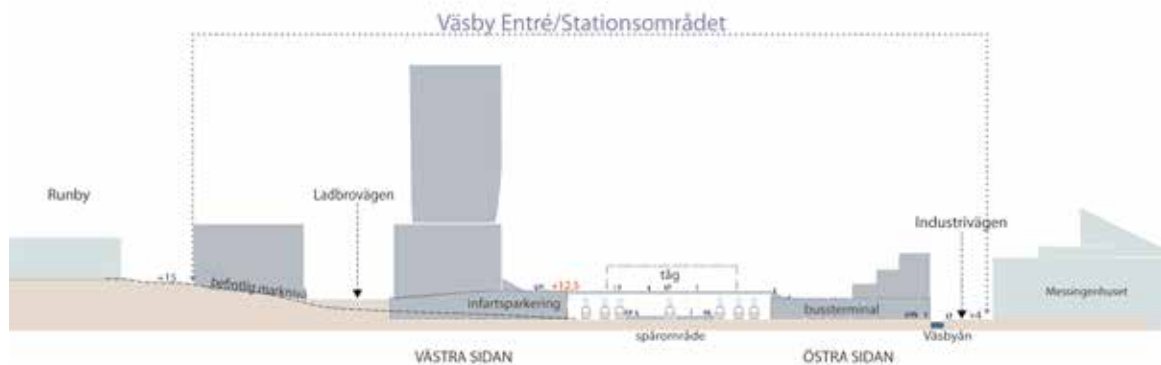
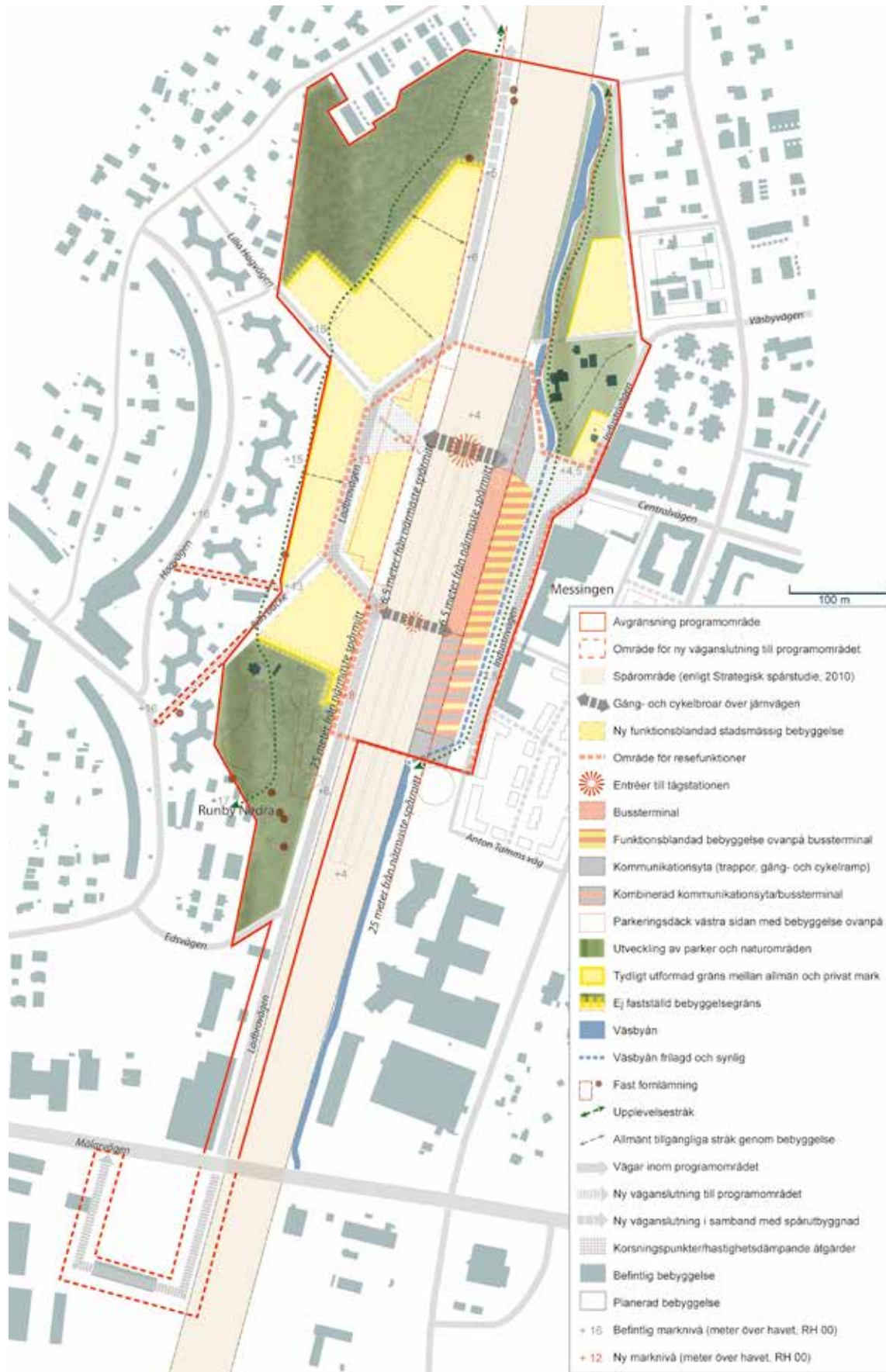


Illustration över hur programförslagets centrala del skulle kunna se ut.

## Programförslaget i korthet

Kommentarer till programkartan på nästa sida:

- Trafikverket planerar att förstärka Ostkustbanan med två nya järnvägsspår. Förslaget lokaliseras dessa spår till den västra sidan. Spårstråkets befintliga gräns på den östra sidan kvarstår. Befintliga stick- och industrispår samt Trafikverkets frilastområde på den västra sidan försvinner. Läs mer under Stationen s. 30.
- En ny bro, den norra bron, föreslås ersätta befintlig tunnelpassage mellan den östra och den västra sidan. Bron ska utgöra en förlängning av Centralvägen men för enbart gång- och cykeltrafik. Bankes bro behåller sin funktion som gång- och cykelbro. Tågplattformarna ås från broarna och de nuvarande tunnelentréerna tas bort. Läs mer under Stationen s. 30.
- En ny bussterminalbyggnad placeras på den östra sidan samt plats anvisas för angöring för ett fåtal busslinjer på den västra sidan. Läs mer under Stationen s. 30.
- Bussterminalen och tågstationens kakoplasihopi en sammanhängande miljö.
- Samtliga infartsparkeringar för bil lokaliseras till den västra sidan, i ett parkeringsdäck. Cykelparkering vid stationen lokaliseras till två punkter på östra sidan och två punkter på den västra. Läs mer under Stationen och Parkering s. 30 samt s. 58.
- Ladbrovägen föreslås få en ny anslutning till Mälärvägen via verksamhetsområdenas söder om Mälärvägen. Anslutningen medger en framtida vägkoppling mot Njursta. Läs mer under Trafik s. .
- Det expanderade spårområdet med förattställverksbyggnaden på den västra sidan måste flyttas eller rivas.
- Villa Karlsro på den västra sidan bevaras.
- På den östra sidan medför den planerade norra bron att posthus, stationshus samt magasin blir föremål för rivning eller omlokalisering. De äldre befintliga byggnaderna i järnvägsparken, bland annat Henriksborg, rustas upp och bevaras. Läs mer under Bebyggelse s. 44.
- Ny funktionsblandad bebyggelse föreslås, uppemot 1000 lägenheter och dryga 30 000 kvm verksamheter kan inrymmas. Läs mer under Bebyggelse s. 44.
- Ny bostadsbebyggelse ska ligga minst 25 m från yttersta spårets mitt. Bussterminal och parkeringsdäck ska ligga minst 6,5 m från yttersta spårets mitt. Läs mer under Bebyggelse s. 44.
- Det "grönblå" upplevelsestråket längs med Väsbymån på östra sidan förstärks. Väsbymån friläggs och synliggörs där ån idag är kulverterad under bussterminalen. Läs mer under Stadsrum s. 52.
- Det "gröna" upplevelsestråket på den västra sidan från Runby Nedra (hembygdsgården) via fornlämningsområdet till skogsområdet och Ladbrostenen i norr förstärks. Läs mer under Stadsrum s. 52.
- Stora delar av skogsområdena på den västra sidan bevaras och görs tillsammans med järnvägsparken mer tillgängliga. Järnvägsparken och naturområdet med fornlämningar på västra sidan öppnas upp och görs mer tillgängliga för allmänheten. Läs mer under Stadsrum s. 55.



Markanvändningskarta.





Bilaga till markanvändningskarta.

## Stadsmässighet

Ett bra samspel mellan en rad kvaliteter krävs för att åstadkomma en attraktiv, funktionell och hållbar stad. En attraktiv stadsmiljö är synonymt med ett befolkat stadsrum som är enkelt att navigera sig i, tryggt att vistas i, enkelt att röra sig i och som är rik på upplevelser. Att bygga stad handlar om att skapa förutsättningar för ett levande gaturum. Bebyggelsens innehåll och utformning utgör en avgörande faktor i arbetet med att uppnå en attraktiv stad. Ett stadsmässigt gaturum är ett finmaskigt nät utan ändpunkter som syftar till att sprida trafikflöden, ge korta avstånd och fler valmöjligheter och skapa korsningspunkter (noder). Förutsättningar för händelser – som handel, platser, viktiga offentliga funktioner uppstår vid noderna. Parker, torg och andra platsbildningar behövs med jämna mellanrum. Det ska vara nära till båda oavsett var i staden man bor eller befinner sig. Gatunätet ska knytas ihop med övriga stadsdelar för att öka tillgängligheten och rörelsen mellan olika stadsdelar.

Kommunen har tagit fram en policy för begreppet stadsmässighet (Stadsmässighet – definition för Upplands Väsby kommun, 2013), som syftar till att ge en bild av kommunens syn på stadsbyggande. Policyn utgör ett styrdokument för planering. Följande grundläggande principer tas upp i definitionen av en stad:

- Befolkade och tilltalande stadsrum – gator och torg, som är stadens mötesplatser, och parker, som är stadens lungor och rekreationsrum.
- Gränsen mellan vad som är allmänt tillgängligt (gata, park, torg) och vad som är privat (kvarterets innergård, tomtmark) är tydligt gestaltad och naturligt begriplig.
- Staden är orienterbar, som besökare förstår jag naturligt hur jag finner de största stråken och de viktigaste platserna.
- Staden är öppen och trygg, inbjuder till kontakt och dialog och ger en känsla av trygghet.
- Variation och mångfald i bebyggelsen, både innehållsmässigt och utformningsmässigt.
- Bottenvåningar i form av verksamheter bidrar till ett levande gaturum.
- Bostads- och verksamhetscentréer vända mot stadsrummet.
- Kvarter utformning som syftar till att uppnå en finmaskig gatunätstruktur.
- Bebyggelse som utgår från stads- och gaturummets proportioner och skala.
- Behovet av "ögon" i form av bostäder som bidrar till en trygg stadsmiljö.

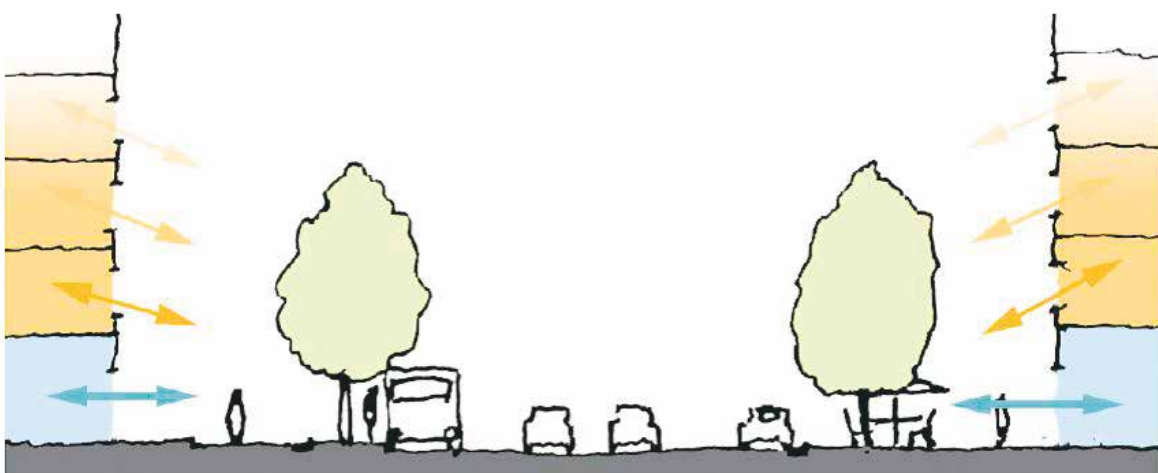


Bild som visar gaturummet med gatuplansverksamheter i blått i direkt interaktion med den gående på trottoaren, och bostäder i orange med visuell kontakt mot gatan.





Exempel på stadsmässig bebyggelse i Väsbys bostadskvarter Kyrkvägen/Dragonvägen. Kvarteret består av bostads- och hyresrätter med verksamheter i bottenvåningen och med variationsrik utformning. I anslutning till kvarteret finns platsbildningar med ytor för uteservering och torghandel. Bostadsentréerna vänder sig mot gatan och gränsen mellan allmän och privat mark är tydligt gestaltad.

## Stadsmässighet i Väsbys Entré

Planprogrammet anger följande aspekter som utgångspunkt för utformningen av ny bebyggelse i Väsbys Entré. Dessa principer finns delvis inarbetade i förslaget till strukturplan och ska finnas med i den fortsatta planeringen av stationsområdet. Programkartan medger en viss flexibilitet och är därmed föränderlig, men ska utgå från följande:

- Resefunktionerna och deras kommunikations samband ska utformas funktionellt och integreras väl med den övriga bebyggelsestrukturen. Trafiken ska lösas på den moderna småstadens villkor med prioritering av gående och cyklande och funktionsblandning.
- Bebyggelsestrukturen ska underordnas gång- och cykelstråken mellan den östra och den västra sidan samt upplevelsestråken i nord-sydlig riktning. Gång- och cykelstråket ska knytas till två punkter, de två broarna, som leder över till den östra sidan. Den norra bron utformas som den primära passagen.
- Bebyggelsen ska ha god arkitektonisk kvalitet och bostadskvarteren ska erbjuda skyddade ytor för samvaro och lek.
- Tydliga och lättöverskådliga stadsrum är viktigt för orientering och trygghet, specifikt för området i direkt anslutning till stationen. Otrygga miljöer och platser som upplevs som baksidor och ska inte förekomma där människor går eller vistas.
- Kontor och andra verksamheter lämpas närmast

järnvägen. Behovet av "ögon" under alla timmar på dygnet i stationsområdet och stationen är dock stor. Bostäder som har utsikt över broarna, stationen och torg- och parkrummen fyller en viktig trygghetsfunktion.

- Ladbrovägens ska verka som pulsåder på den västra sidan och ska samla och knyta samman de öst-västliga gång- och cykelstråken med den nordsydliga genomfartstrafiken. På detta sätt skapas också korsningspunkter och tangerande stråk.
- Verksamheter i bottenvåningarna längs de viktigaste stråken bidrar till ett attraktivt och levande gatuum.

## Kvalitetsprogram

Stadsmässighetsprinciperna för området kommer att fördjupas och beskrivas i:

- Ett kvalitetsprogram ska tas fram för de allmänna ytorna, det vill säga allmän platsmark för vilken kommunen är huvudman för, inför det kommande detaljplanearbetet. Kvalitetsprogrammets ska beskriva förutsättningarna för hur hög kvalitet stadskommunen inom hela programområdet.
- Kvalitetsprogrammet ska kopplas till ett motsvarande program för kvartersmark för västra sidan inför det kommande detaljplanearbetet.
- Ett särskilt program för resfunktionerna ska tas fram inför det kommande detaljplanearbetet för att säkerställa funktioner och flöden.



## Identitet

Den strategiska kommunplanen 2005–2020 har inriktningen att Väsby inte längre skall vara en förort utan skall sträva efter en egen identitet och få karaktär av en modern småstad med en tät stadskärna och med en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser samt med ett rikt utbud av kommersiell och kulturell service. Området kring stationen är en naturlig och viktig del i denna utveckling.

En plats identitet formas av hur människor använder och uppfattar platsen. Det fysiska rummet och det sociala rummet är grunden i denna process. **Väsby Entré** ska få en stark identitet som skapar ett sammanhang för invånare och omgivning. **Väsby Entré** ska attrahera många människor, såväl invånare som besökare, och bli en självklar mötesplats för alla väsbybor. I programmet har avvägningen mellan platsens historiska samband, platsens fysiska förutsättningar och samhällets utveckling varit en viktig del av arbetet med att åstadkomma en vision för hur stationsområdet kan se ut 2040. Medborgardialogen har tjänat som utgångspunkt i identitetsarbetet. Området föreslås genomgå en stor förändring där nya och befintliga värden tillsammans ska ge platsen en karaktär.



Väsby – den moderna småstaden. Visionsbilder för Centralvägen, Messinghuset som har genomförts samt det planerade Kulturhuset på den östra sidan av järnvägen.

## Den moderna småstaden

Väsby ska fortsätta utvecklas till en modern småstad med egen identitet. Med en modern stad menas att den har en modern utformning och känns nutida, aktuell och internationell. Begreppet småstad skall tolkas som att staden skall ha en skala och en utformning som är anpassad till människans skala och som är trygg och tillgänglig för alla. Planprogrammet föreslår flera förändringar. Programförslaget syftar till att skapa en sammanhängande stad och att knyta ihop Runby

med centrala Väsby. Detta innebär en tät bebyggelse med blandade funktioner, väl utvecklade stråk och attraktivastadsrum. Stationsområdet föreslås förändras visuellt och innehållsmässigt. Det öppna landskapsrummet i dalgången kommer att försvinna. Stadslandskapet ska domineras av platsen framöver och platsen kommer att befolkas och få en ökad aktivitet under dygnets alla timmar.



Väsbymåstaden Entré – visionsbilder för Väsbymåstaden Entré framtagna av AIX Arkitekter under 2011 och 2012.



En medborgardialog hölls under hösten 2011 i syfte att samla in tankar och idéer om hur väsbyborna använder och vad de tycker om stationsområdet idag och hur de vill att platsen ska utvecklas. Ett "ordmoln" är en bild med ord där ordens storlek beror på hur frekvent de använts i den text ordmolnet berör. Ju större ord desto fler gånger är ordet nämnt i texten. Stationsområdet har redan genomgått en stor förändring i och med uppförandet av Messinghuset och rivningen av industribyggnader. I dialogen framkom att invånarna tyckte att det har blivit bättre och att Väsbymåstaden ska bygga vidare på den trenden. Läs mer om dialogarbetet under s. 98.



## Mötesplatsen

Väsby Entré ska utvecklas till en av kommunens större mötesplatser där resande och kultur står i centrum. I medborgardialogen framhölls resandet som den primära relationen för väsbyborna till stationsområdet idag. Mer aktivitet i området och fler platser att umgås på efterfrågades.

Fler målpunkter ska göra stationsområdet till en plats att vistas i och inte bara passera på väg till tåget. En

större mötesplats byggs på att ett flertal mötesplatser tillsammans skapar en plats som attraherar många människor. Platser för möten i stadsrummen, såväl som publika byggnaders som privata byggnader kräver ett samspel mellan bland annat kommun, privata aktörer, föreningsliv och affärsidkare. Östra sidan av programområdet har bra förutsättningar med ett flertal etablerade och planerade mötesplatser. På västra sidan skapas nya målpunkter och mötesplatser.



Exempel på mötesplatser som bidrar till en ökad attraktion och en identitet för ett område:

1. Superkilen Köpenhamn, ett urbant parkstråk med tydlig design som skapar ett värde och en identitet för stadsdelen Nørrebro. Medborgarna har varit delaktiga i valen av parkföremål som är hämtade från platser över hela världen. 2. Saluhall på Malmö Centralstation, en matdestination för såväl resenärer och malmöbor. 3. Sergels torg och Kulturhuset, Stockholm. Ett centralt torg som har blivit en samlingsplats och utomhusscenen för kulturevenemang.



Väsbyån, äldre bebyggelse i järnvägsparken och fornlämningsområdet vid Runby Nedra ska tas tillvara.

## En plats med historia

Platsen har i över 1000 år präglats av aktivitet genom det geografiska läget i naturlandskapet. Väsbyån dominerar delvis platsen innan jordbrukslandskapet tog över. Järnvägens betydelse har successivt vuxit och format platsen under de senaste 150 åren och kom-

mer att fortsätta att prägla platsen. Stationen ligger än idag på sin ursprungliga plats, men har förändrats med åren. Platsens historia ska tas tillvara och bli ett värdefullt inslag i den nya stadsmiljön.

## Nya värden och befintliga värden

En plats med tydlig identitet som attraherar många människor kräver en omsorgsfull utformning. Fokus ska ligga på att skapa stadskomplex och upplevelser i stadsmiljöer. Helhetsintrycket är avgörande där en rad komponenter samspelar. Deltagarna i medborgardialogerna identifierade befintliga värden och efterfrågade nya. Väsbyån tillsammans med parker och kulturhistoriskt intressanta miljöer ska framhävas och integreras med nya värden i stationsområdet.

Byggnaders uttryck och användning är starka bidragare till formandet av platsen och hur den upplevs. Likaså är valet av grönska, belysning, sittytor och markbeläggning. En tydlig identitet kräver en hög ambition för utformningen och gestaltningen av platsen, från gatsten till byggnad.

Dagens märkesbyggnader, Messinghuset, kvarteret Korpkulla och det planerade kulturhuset gör ett stort intryck på östra sidan. Fler märkesbyggnader med målpunkter, även på den västra sidan, ska bidra till att skapa en tydlig identitet.

Väl omhändertagna och konstnärligt bearbetade stadsrum med en tydlig koppling till kulturhistorien spelar stor roll för upplevelsen av stadens identitet och skönhet. I förändringen av stad och kultur följer även de konstnärliga uttrycken med.

Stationsområdet ska karaktäriseras av mötet mellan resandet, kulturen och naturen, där äldre bebyggelse möter ny bebyggelse och där stadsrummen utgör stommen.



Väsbyån och upplevelsestråket, Messinghuset, årligt grönbete av fornlämningsområdet möter nya värden.



## Orienteringspunkten

Stationen är en av kommunens portar. Årligen passerar hundratals resenärer förbi stationen med tåg och får en snabb glimt av Väsby. Precis som InfraCity är ett landmärke för Väsby längs motorvägen E4 ska Väsby Entré bli en orienteringspunkt och signatur vid järnvägen. Stationen har haft en historisk betydelsefull roll i platsens och Väsbyns historia. För att tillföra platsen en ny karaktär har Zaha Hadid

Architects fått uppdraget att göra en konstnärlig bearbetning av utvalda delar av området. Bland annat bussterminal, bro över järnvägen, skärmar mot järnvägen och en högre byggnad på västrasidan. Zaha Hadid Architects bearbetning visar hur design kan skapa en tydlig identitet för en plats och kommer i den fortsatta arbetsprocessen att verka som ett underlag för identitetsarbetet.



Bilder på undre raden framtagna av Zaha Hadid Architects.

Bearbetningens olika delar ska tillsammans betraktas som ett landmärke, som sträcker sig i både horisontell och vertikal led. Skärmarna mot järnvägen fungerar som ett landmärke för de som passerar i höga hastigheter med tåg och det höga huset fungerar som en mer lokal orienteringspunkt. Bussterminalen tillsammans med entréerna till tågen kopplar samman stationen rent fysiskt i tydlig design.

Förslaget visar på en variationsrik form och skala men behåller samtidigt en tydlig helhet för platsen, som är viktigt för en stations orienterbarhet. De historiska referenserna till vikingatiden och konstruktionen av deras båtar har varit tydliga i Zaha Hadid

Architects designprocess. Den viktiga farled som Väsbyån en gång var är en viktig del av Väsbyns historia och järnvägen symboliserar idag det Väsbyån en gång stod för.

Zaha Hadid Architects idéskiss föreslår trä som beklädnad på stationens inre böljande tak och väggar, vilket förstärker associationerna till den historiska farleden. Den konstnärliga bearbetningen ger ett exempel på hur de kulturhistoriska rötterna kan omformas och uppstå i ett nytt sammanhang där den nya bebyggelsen bildar en ny landskapsform. Designen är djärv och otraditionell, i enlighet med kommunens öppenhet för att pröva nya idéer och design som berör.



Centralvägen år 1985, år 2011 och vision av Zaha Hadid Architects.

## **Fortsatt identitetsarbete**

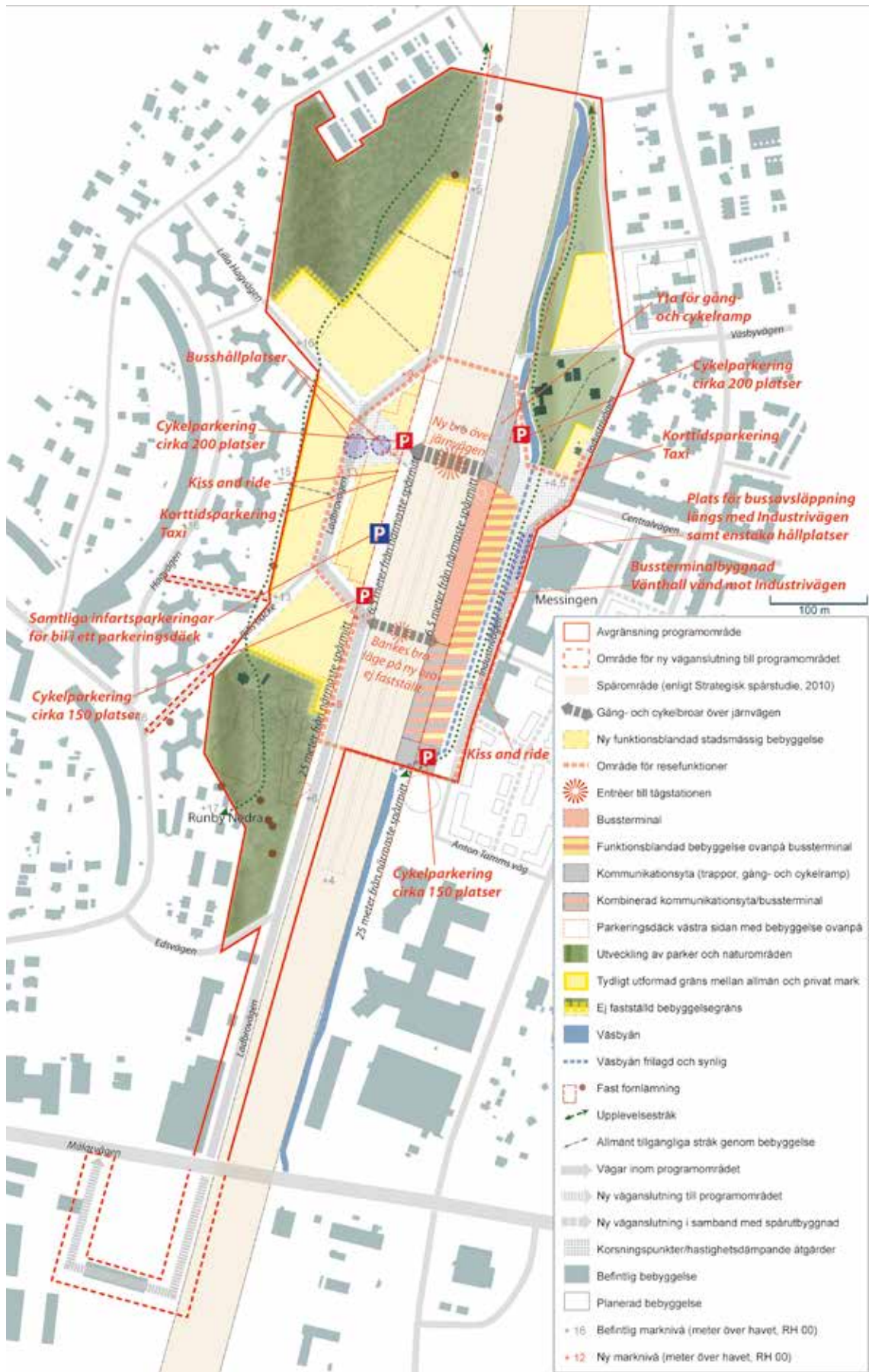
Ett kvalitetsprogram för allmänna ytor ska tas fram. Kvalitetsprogrammet ska beskriva hur hög kvalitet åstadkommes för de allmänna ytorna inom programområdet, bland annat genom att ange inriktningar för det fördjupade identitetsarbetet som sker i den fortsatta planprocessen. Kvalitetsprogrammet utgår från planprogrammet som tar fasta på att ta tillvara och utveckla befintliga värden och skapa nya.

## Stationen

Upplands Väsby station är en stor bytespunkt i länet och resandeströmmarna förväntas öka kraftigt i framtiden. Genom Upplands Väsby passerar Ostkustbanan som är ett av Sveriges mest trafikerade järnvägsstråk och en viktig nationell transportkorridor. Stationen ska vara dimensionerad för en ökad andel trafik och resenärer med möjlighet även för regionaltåg, spårbilar samt regionala stombusslinjer att ansluta. **Väsby Entré** är också en viktig kommunikationslänk mellan kommunens västra och centrala delar.

Tillgänglighet, säkerhet, trygghet och tydlighet är ledord för den moderna stationen. En attraktiv kollektivtrafik för väsbybon och resenären ökar förutsättningarna för fler att använda kollektivtrafiken som färdmedel i stället för bilen. Resenärens behov står i fokus och utformningen är viktig för att underlätta resan. Snabba byten mellan trafikslag kräver tydliga och gena kopplingar samt nära tillgång till parkering för cykel och bil. En station med mervärde skapar en attraktiv mål- och bytespunkt.

Trafikfunktionerna ska integreras i staden på ett effektivt och smart sätt och bidra till en levande stad. **Väsby Entré** som kommunikationsnod ska verka som en generator för att åstadkomma en aktiv och upplevelserik stadsmiljö.





## Spårområdet

Ostkustbanan är av riksintresse. Trafikverket planerar att bygga ut Ostkustbanan med två nya spår och har genomfört en strategisk spårstudie 2010. I studien har spårområdet breddats på den västra sidan. Spårskissen bygger på att befintliga stick- och industrispår på västra sidan samt frilastområdet tas bort. Den totala bredden på det framtida spårområdet varierar mellan 63 och 71 meter, där området är som bredast i den norra kurvande delen. Trafikverket befinner sig i ett tidigt skede i planeringen av Ostkustbanans expansion. Spårområdet och riksintresset har därför inte fastställts geografiskt. Kommunen avser att med planprogrammet få till stånd en geografisk avgränsning av riksintresset.

Trafikverket har påbörjat arbetet med att revidera den

strategiska spårstudien. Spårstudien kommer att ligga till grund för den geografiska preciseringen av riksintresset (spårområdet) som Länsstyrelsen gör i samråd med Trafikverket. Arbetet med spårstudien beräknas vara klart under 2015. Planprogrammet utgår från den nuvarande strategiska spårstudien.

Spårområdet utgör idag en stor barriär mellan kommundelarna på ömse sidor av järnvägen.

I syfte att undersöka om spårområdet kan göras mer effektivt utan att viktiga funktioner går förlorade har kommunen genomfört en separat spårstudie. Planprogrammet utgår dock tills vidare från Trafikverkets framtagna spårstudie enligt ovan.

## Passagera över järnvägen

Idag finns två passager över/under järnvägen inom programområdet avsedda för gång- och cykeltrafikanter, en tunnel och en bro. Inför arbetet med planprogrammet har en ny passage över eller under järnvägen studerats.

Dagens befintliga tunnelpassage, i Centralvägens förlängning, ersätts med en bro för gång- och cykeltrafik, som vi kallar den norra bron. En bro bedöms vara fördelaktigare i stadsmässigt, trygghetsmässigt, geotekniskt och ekonomiskt perspektiv. Att reducera barriäreffekten är en viktig aspekt. Med en bro länkas västra och östra sidan också samman tydligare, rent visuellt. Programförslaget visar trappor, hissar och ramper där tillgänglighetskrav är uppfyllda för gående och cyklister. Den föreslagna norra bron lokaliseras i Centralvägens förlängning för att skapa en tydlig och naturlig länk mellan den östra och den västra sidan. Nuvarande stationshus (stationshus, posthus och godsmagasin) kommer att flyttas eller rivas.

Bankes bro, som ligger vid perrongernas södra del, ska finnas kvar som gång- och cykellänk mellan den västra och den östra sidan. Om den befintliga bron kan behållas eller om en ny bro ska byggas kommer att studeras i ett senare skede. Det exakta läget på bron

är därför inte fastställt. Nya entréer (spärrlinjer) till tågplattformarna ordnas på den nya norra bron och på Bankes bro. De befintliga tunnelpassagera tas bort. Utformning och exakta lägen kommer att studeras vidare.

I ett tidigare skede har det studerats om det är möjligt/lämpligt med busstrafik på någon av broarna. Det konstaterades då att en bussbro inte är motiverad på grund av tekniska och utrymmesmässiga skäl. Restidsvinsterna för busstrafiken och resenärerna endast bli marginella. Alternativet har därför avskrivits.

En överdäckning eller nedgrävning av järnvägen har inte studerats i programarbetet. Med hänvisning till aktuella projekt i Sundbyberg och Stockholm Central bedöms en sådan lösning vara för kostnadskrävande för att kunna motiveras. En överdäckning från norra bron till Bankes bro skulle sannolikt fördyra projektet med flera miljarder. Alternativet har därför avskrivits men kan möjligen aktualiseras i framtiden vid väsentligt högre markvärden.

En nedgrävning skulle innebära mycket stora ingrepp och bedöms bli för kostnadskrävande och har därför avskrivits.

## Hur kan en ny bro över järnvägen utformas?



Referens: Ålvsjö resecentrum – exempel på en väderskyddad gång- och cykelbro över spårområdet som förbinder bussstation med pendeltågstation.



Referens: Stratford, London – exempel på väl tilltagna ytor för trappor som leder upp till bron över spårområdet. Trapporna fungerar som kommunikationsyta såväl som sittplats med utsikt över ett torg.



Referens: Stratford, London – exempel på öppen gångbro över järnvägen som ger en tydlig kontakt mellan båda sidor om järnvägen. Skärmar på broarna ger intrycket av byggnadsfasader och är transparenta.



Exempel på utformning av norra bron över spårområdet. En öppen bro som skapar en överblick och kontakt mellan den östra och den västra sidan. Trapporna förbinder bron med torget och har placerats centralt i Centralvägens siktlinje. Tillsammans med en gång- och cykelramp (nederst i bild) och buss-terminal med rulltrappor (till vänster i bild) skapas flera valmöjligheter för gångtrafikanten. *Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.*

## Busstationen

Den nya bussterminalen placeras på den östra sidan, där huvuddelen av bussar som trafikerar stationen angör. Enstaka linjer, både befintliga och planerade, ges utrymme för angöring till stationen på den västra sidan av järnvägen med hållplatserna i anslutning till den norra bron. Bussarna på västra sidan kommer att ges möjlighet att vända inom programområdet.

Bussterminalen utformas enligt dockningsprincip. Terminalen är dimensionerad för 13 hållplatslägen för att klara framtida ökad busstrafik. Planprogrammet medger även två hållplatslägen längs Industrivägen för regionala genomgående bussar.

Bussterminalens trafiklösning har i programskedet studerats relativt ingående för att säkerställa utrymmebehovet, bland annat med hänsyn till Väsbyån. Bussarsomgång stationen från Centralvägen släpper av passagerarna på Industrivägen vid norra delen av terminalbyggnaden. Bussarsomgång söderifrån släpper av passagerarna i dockan.

Alla bussar kör in och ut i terminalens södra del. Vänthall och verksamhetslokaler förläggs mot Indu-

strivägen och bidrar då till ett aktivt gaturum längs Industrivägen. Vänthallen kommer att få tydliga och gena kopplingar till både den norra bron och Bankes bro för att skapa bra bytesvägar mellan buss och tåg.

Terminalbyggnaden föreslås i övre plan innehålla bostäder eller verksamheter.

Terminalen kan utföras som en hel byggnad, där även bussarnas rörelseytor ligger inomhus, det är denna lösning som är illustrerad i bilderna i planprogrammet. Men den kan alternativt bara vara inbyggd längs Industrivägen, med bussarnas rörelseytor ute i det fria, mot järnvägen, liknande dagens terminal i Jakobsberg. I båda fallen föreslås en flerplansbyggnad utmed Industrivägen, som innehåller vänthall i gatuplanet och bostäder och/eller verksamheter i de övre planerna. Terminalen ska även innehålla personalutrymmen.

Utrymme för ersättningsbussar ska anordnas.

Alla bussytor kommer att ses över inför detaljplansskedet i samråd med SLL Trafikförvaltningen.



Studerad principlösning för bussterminalen. Bild: AIX Arkitekter.



## Hur kan en ny bussterminal utformas?



Referens: Cityterminalen Stockholm. Exempel på bussytor utomhus och med inbyggd bussterminal. Kontoren i de övre våningarna vänder sig mot den stora hallen och blir en del av terminalen. Generös takhöjd med ljusinsläpp.



Referens: Jakobsberg bussterminal. Exempel på en docknings-terminal med inbyggd vänthall med dubbel takhöjd och stora ljusinsläpp mot gatan. Terminalbyggnaden har elva stycken dockningslägen och är cirka 150 meter lång.



Referens: Uppsala resecentrum. Exempel på sitt- och vistelseytor utomhus i direkt anslutning till resecentrumbyggnaden.



Väsby bussterminal. Exempel på utformning av bussterminal. Bussterminalen i denna bild är helt inbyggd och vänthallen har vänts mot Industrivägen med bebyggelse ovanpå terminalen. Bussterminalen som inrymmer 13 stycken dockningslägen blir 150–200 meter lång. Den långa volymen har brutits upp i mitten som bidrar till variation. *Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.*



## Tågstationen

I begreppet tågstation ingår fyra delområden; ankomstzon, kommunikationsyta, serviceyta och plattformar. Trafikverket äger järnvägsanläggningen (spårområde och plattformar) och förvaltar tillsammans med SLL Trafikförvaltningen olika delar av tågstationen. Kommunen kommer i det fortsatta planeringsarbetet att fördjupa dialogen om den framtida tågstationens utformning. Då kommer kommunen att utgå från att entréerna flyttas från dagenstunneln till den föreslagna norra bron samt Bankes bro. Den norra bron utformas som primär entré till staden.

I ankomstzonen ingår angöring till stationen för övriga trafikslag. Angöring för cykel, buss, spårbil och bil möjliggörs på båda sidor av järnvägen. Se avsnitt angöring och parkering, sidan 36.

Kommunikationszonen är den yta som förbinder plattformar med serviceyta och ankomstzon. Kommunikationsytan mellan plattformar och serviceyta förvaltas av SLL Trafikförvaltningen. Den norra bron och Bankes bro är en del av kommunikationsytan mellan serviceyta och ankomstzon och är ett kommunalt ansvar tillsammans med Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen. Snabba byten mellan tåg och cykel, buss och bil kräver väl disponerade, tydliga och tillgängliga kommunikationsytor. Kommunen eftersträvar en hög kvalitet på kommunikationsytor och

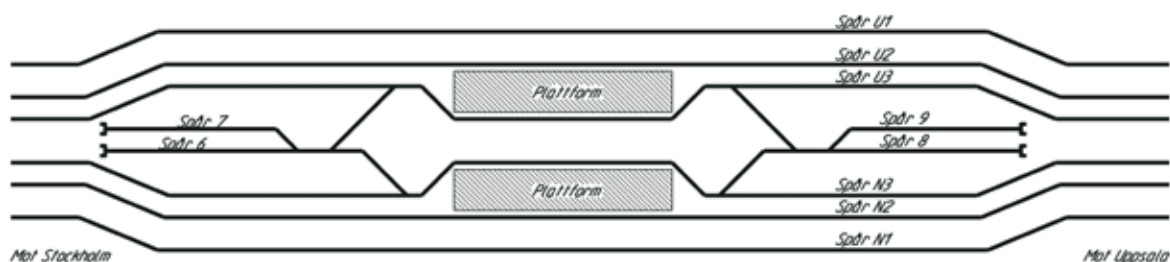
väntutrymmen, till exempel väder- och bullerskyddade väntytor. Kommunikationsytorna ska dimensioneras för framtida resandeströmmar. Trafikverket äger och förvaltar utrustningen på plattformarna.

Stationens serviceyta innehåller resenärsservice såsom biljettservice och spärklinjer. Plats för kommersiella verksamheter ska möjliggöras i anslutning till spärklinjerna. Entréerna till pendeltågen med spärklinjer och väntutrymmen ska dimensioneras efter framtida resandeströmmar.

I Trafikverkets idéstudie för två nya spår har ett spårupplägg med nya plattformar skissats. De två plattformarna har dimensionerats till 12 meters bredd med en längd på 450 meter. Plattformslängderna bygger på att Upptåget och pendeltåg ska kunna stå inne samtidigt vid samma plattform. Upptåget ersattes 2012 av pendeltåg. Dagens pendeltåg är cirka 214 m långa och framtida pendeltåg beräknas bli upp till 240 m långa. Det nya spårområdet möjliggör även ett spår- och plattformsupplägg enligt Trafikverkets principstation för regionaltåg med två plattformar för regionaltåg samt en plattform för pendeltåg.

Kommunen kommer i det fortsatta arbetet att verka för ett spårupplägg med Upplands Väsby station som regionaltågstation.

Framtida järnvägsanläggning - Alternativ 1



Ett förslag på stationsutformning som studerats i kommunens separata spårstudie, i syfte att få till en mer yteffektiv anläggning som möjliggör regionaltågstopp. Bild: Tyréns

## Hur kan en ny tågstation utformas?



Referens: Solna station, norra entrén. Exempel på utformning av kommunikationsyta och väntyta med sittmöjlighet i samma plan som tågplattformarna. Foto: AIX Arkitekter



Referens: Station Liège-Guillemins. Exempel på en station som utgör en tydlig entré för staden och fungerar som orienteringspunkt.

Referens: Station Triangeln, Malmö. Exempel på entré till tågen med kommunikationsyta och serviceyta med av biljettautomater.



Tågstationen, **Väsbys Entré**. Exempel på gestaltning av tågstationen med större och till viss del väderskyddad yta på plattformarna beklädda i trä. Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects

## Angöring och parkering

Bra angöring för olika trafikslag är en av de viktigaste aspekterna vid utformningen av den nya bussterminalen och stationen. Med angöring avses här i planprogrammet kortvarigastopp för att släppa av och ta emot passagerare och varor. Mer långvarig uppställning av fordon till exempel för infartsparkering behandlas mer ingående i avsnittet Parkering.

### Cykel

Cykelangöringen är dimensionerad för ett framtida behov med en sannolikt kraftigt ökad efterfrågan. Cykelstråk ska ansluta direkt till cykelparkeringarna som placeras på nära avstånd till tåg och buss. Olika typer av cykelparkering blandas, till exempel infartsparkering och besöksparkering.

Yta reserveras vid fyra–fem punkter i direkt anslutning till broarnas samt bussterminalen. Det totala behovet av cykelparkeringar i anslutning till bussterminalen och stationen uppskattas till totalt ca 700 platser, för att möta framtida efterfrågan. Attraktiva cykelparkeringar är väderskyddade, väl belysta och öppna för insyn.

### Bil

Så kallad kiss & ride, kortvariga stopp för att släppa av och ta emot passagerare, placeras på båda sidor av

järnvägen i anslutning till båda broarna. Korttids-parkering lokaliseras i anslutning till järnvägsparken och på gatumark på västra sidan. Samtliga infartsparkeringar för bil placeras på den västra sidan. Läs mer under avsnittet Parkering, sidan 56.

### Taxi

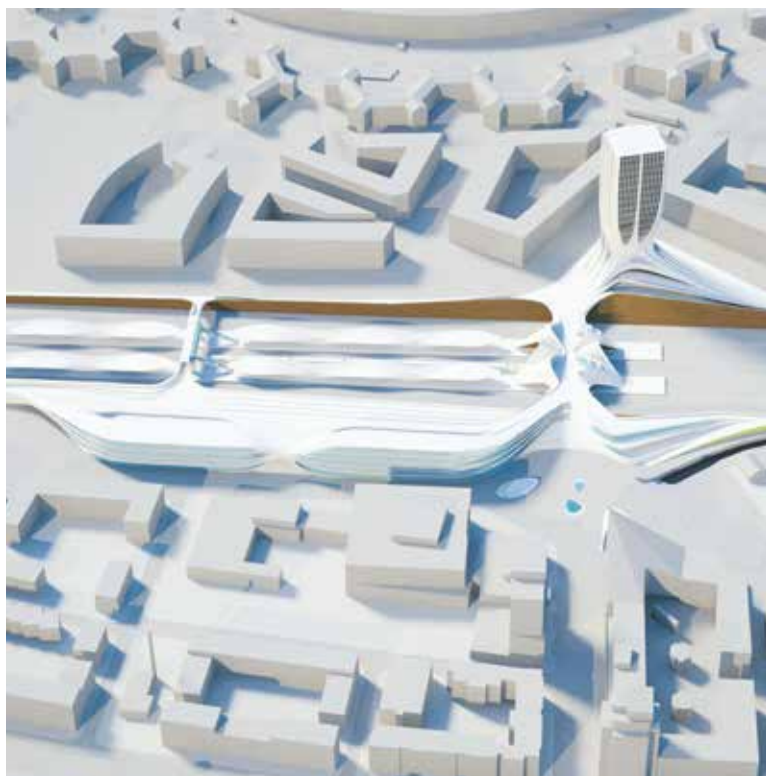
Yta för taxizon möjliggörs på båda sidor av järnvägen i anslutning till den norra bron. En lämplig plats på den östrasidan är i anslutning till järnvägsparkens sydöstra ände.

### Spårbilar

Ett spårbilsnät för Upplands Väsby har studerats i en fristående utredning. Utredningens föreslagna spårbilsnät innebär att spårbilarna angör stationen både på den östra och den västra sidan.

## Fortsatt arbete

Den fortsatta planeringen av resefunktionerna kommer att ske i samråd med Trafikverket och SLL Trafikförvaltningens samt övriga berörda. Resefunktionerna kommer att studeras närmare i ett särskilt program för att säkerställa funktioner och flöden och för att underlätta kommande detaljplanearbete.



Bilden förklarar hur resefunktionerna har kopplats samman tredimensionellt. Bussterminal på östra sidan (byggnad i vitt närmast i bild) kopplas samman med den nya bron (norra bron), Bankes bro samt de nya entréerna till tågstationen. På den västra sidan inryms infartsparkering under den skissade bebyggelsen. Cykelparkering knyts till broarna. Konstnärlig bearbetning Zaha Hadid Architects

## Riktlinjer

- Kommunen ska verka för att de två nya järnvägsspåren ska förläggas på den västra sidan av det nuvarande spårområdet.
- Frilastområdet tas bort.
- Kommunen ska verka för ett yteffektivt spårområde som kan rymma en regionalstågstation.
- Den nya norra bron i Centralvägens förlängning ska vara en gång- och cykelbro.
- Bankes bro blir kvar som gång- och cykelförbindelse, men bronns läge kan komma att förändras.
- Entréer till tågplattformarna ska placeras både på den norra bron och Bankes bro.
- Bussterminalen ska ligga på den östra sidan och ett fåtal linjer ska dessutom angöra stationen på gatumark både på den västra och den östra sidan.
- Kommunen ska verka för en hög kvalitet på stationens kommunikationsytor och väntutrymmen, till exempel väder- och bullerskyddade kurer.
- Goda angörings- och parkeringsmöjligheter för cykel, bil, taxi ska erbjudas i anslutning till stationen.
- Ett särskilt program för resefunktioner ska tas fram.

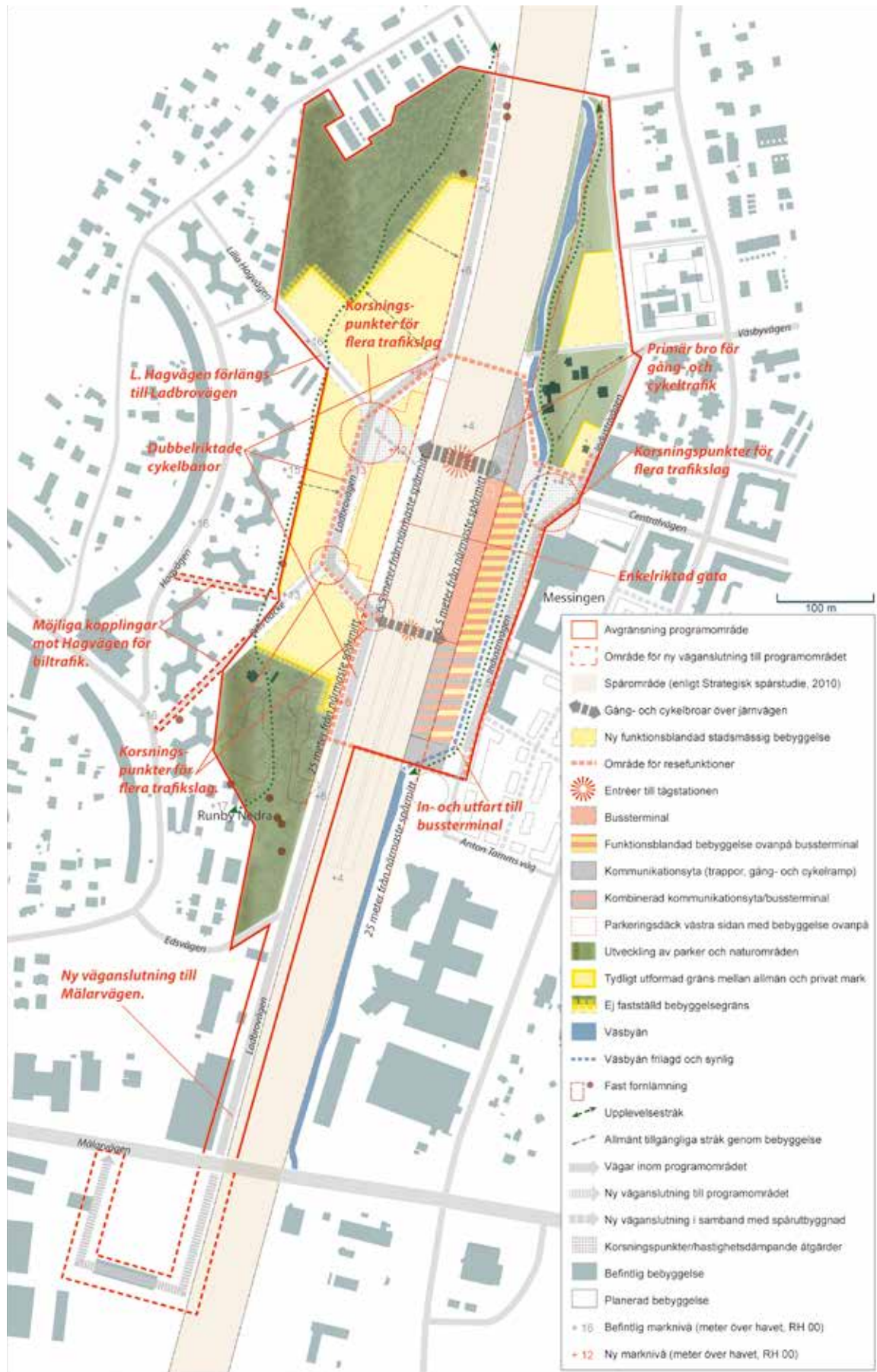


## Trafik

I kommunens trafikstrategi 2010, trafikplan 2013 och strategisk kommunplan 2005–2020 fastslås att gång- och cykeltrafiken ska främjas och en ökad rörlighet mellan de östra och västra delarna av kommunen ska eftersträvas. Ett väl fungerande samspel mellan alla trafikanter och trafikslag krävs.

I kommunens huvudvägnät prioriteras trafiksäkerhet för gående och cyklister samt framkomlighet för kollektivtrafik och biltrafik. I lokalvägnätet är god framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter prioriterat. Detta innebär en konflikt mellan olika trafikslag som kräver särskilda lösningar.

Trafiken i programområdet utgörs av flöden till och från stationen, genomfarts- trafik och trafik till och från andra målpunkter i området.



## Gatunät

Det befintliga gatunätet på den östrasidan bibehålls. En ny lokal gata från Industrivägen till Tegelvägen planeras i samband med detaljplan för kv. Tegelbruket.

Ladbrovägen byggs om och dras i en ny sträckning. Vägen kommer att gå utmed järnvägen och flyttas in i bebyggelsen på en kortare sträcka. Vägen ingår i kommunens huvudvägnät. I söder ges Ladbrovägen en ny anslutning till Mälarvägen, via en ny cirkulationsplats. Anslutningen möjliggör en framtida väganlutning till Njursta. Norr om programområdet går Ladbrovägen över järnvägen (Ladbron). En ny trafikplats vid motorvägen E4 Hammarbys samt vidare

koppling mot väg 268 till Vallentuna utreds för närvarande och kan i framtiden komma att anslutas till Ladbrovägen.

För att koppla samman Runbys gatunät med Väsby Entrés förlängs Lilla Hagvägen som lokal gata till Ladbrovägen. Ytterligare en bilkoppling till Runby mellan Ladbrovägen kommer att utredas. Edsvägen som idag kopplas samman Mälarvägen med Ladbrovägen kommer att finnas kvar, huvudsakligen avsedd för biltrafik från Runby, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Ett mer finmaskigt gatunät i programområdets västra del kommer att tas fram i nästa planskede.

## Övergripande gång- och cykeltrafik

Det föreslagna gatunätet bygger på trafikplanens principer att samla gång- och cykel, bil och kollektivtrafik i samma gaturum, men i så hög uträkning som möjligt med separata gång- och cykelbanor. Gång- och cykelstråken i området förstärks med hänsyn till framkomlighet, säkerhet och miljö. Broarna över järnvägen är avsedda enbart för gång- och cykeltrafik. Gående och cyklister kommer på den västra sidan att korsa Ladbrovägen till och från stationen. Detta kräver stor omsorg vid detaljutformningen. Ladbrovägen beräk-

nas få över 10 000 fordon per dygn, vilket är ungefär dubbelt så mycket som till exempel Centralvägen har idag. Separata dubbelriktade cykelbanor föreslås på Ladbrovägen. Lilla Hagvägen och Billsbacke utformas till gång- och cykelgator utan separata cykelbanor. Cyklister och gångtrafikanter samsas om utrymme på Industrivägen i syfte att få ned hastigheterna på cyklisterna på grund av korsande gångflöden.

## Kollektivtrafik

Idag har tåget 15 000 av- och påstigande passagerare dagligen. En stor andel stiger om till buss. Bussarna har 9 000 av- och påstigande dagligen. Stationen är en stor bytespunkt mellan tåg och buss. Planeringen tar höjd för att resandeströmmarna fördubblas till någon gång under 2020-talet. Bussterminalen är möjlig att angöra från alternativa kollektivtrafikstråk som trafikplanen pekat ut. På västra sidan möjliggörs angöring till stationen med busshållplats lägen på eller i anslutning till Ladbrovägen. Gatunätet möjliggör

vändning för bussarna. SLL Trafikförvaltningen planerar för ett utökat regionalt stombussnät. Regionalbussarna ska ansluta till stationen. Möjlighet ska finnas för framtida regionalbussar att angöra både västra och östrasidan av stationen. Ett framtida spårbilsnät inom kommunen har utretts. Eftersom spårbilar inte kräver stora utrymnen bedöms villkoren kunna uppfyllas i programområdet. Detta får studeras vidare i kommande skeden.

## Ladbrovägen

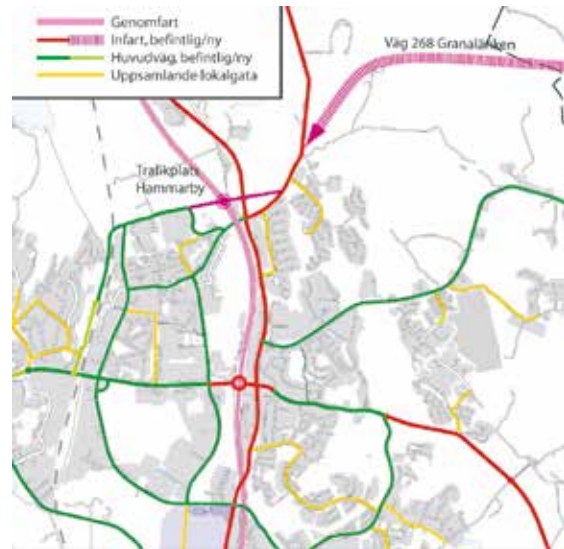
För att avlasta trafik från Mälärvägen i centrala Väsby föreslår trafikplanen en ny anslutning för Ladbrovägen till Mälärvägen.

En trafikfördelningsanalys som omfattar Ladbrovägen, Mälärvägen och Älvsundavägen har genomförts under hösten 2014. Trafikprognosen för Ladbrovägen visar på 9 100 fordon/dygn och utgår från ett scenario där Väsby har 60 000 invånare (Vision 2040) och att Bredden trafikplats samt Hammarby trafikplats med Granalänken är utbyggd. Idag har Ladbrovägen cirka 2 800 fordon/dygn.

In- och utfarterna till däckat ska lokaliseras i norra respektive södra änden av däckat för att minimera söktrafiken. Exakt placering ska detaljstuderas i nästa skede. För att stadskomma ett fungerande flöde för buss- och biltrafik till och från stationens samt övriga målpunkter krävs möjlighet att vända i programområdet.

Trafikplanen föreslår en hastighetsbegränsning på 40 km/tim för huvudväg och därgatång när bebyggelse. Vid viktiga gång- och cykelstråk som korsar bilstråk med över 6 000 fordon/dygn föreslår trafikplanen att biltrafikens hastigheter sänks till 30 km/tim eller 40 km/tim. Sådana korsningspunkter finns där gång- och cykeltrafiken vid norra bron och Bankes bro ansluter till Ladbrovägen. Enligt trafikplanen ingår Ladbrovägen i huvudvägnätet där god framkomlighet för kollektivtrafik och bil- och lastbilstrafik ska prioriteras.

I strategisk kommunplan 2005–2020 beskrivs även Njurstalänken, en framtida koppling mellan Ladbrovägen och Älvsundavägen. Ladbrovägens nya dragning ska möjliggöra en bra anslutning till Njurstalänken och Älvsundavägen.



Vägnät för alternativet "Troligt vägnät 2030", redovisat i Trafikplanen.

## Industrivägen

Industrivägen uppskattas år 2030 (enligt Trafikplanen) trafikeras av cirka 4 000 fordon/dygn, varav hälften busstrafik. Industrivägens nya utformning visas i avsnitt Stadsrum sid 50.

## Fortsatt arbete

En fördjupad trafikanalys som omfattar programområdet ska tas fram inför detaljplanarbetet. Ett kvalitetsprogram för allmänna ytor ska tas fram inför detaljplanarbetet. Kvalitetsprogrammet ska bland annat studera utformning av gator.

Ett särskilt program för resefunktioner ska tas fram där utformning av ytor för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik ingår.

## Riktlinjer

- Ladbrovägen får en ny anslutning till Mälärvägen.
- Ladbrovägen får en ny sträckning genom programområdet.
- Stråken för gång- och cykeltrafik förbättras.
- Korsningspunkterna på Ladbrovägen genom programområdet studeras särskilt med hänsyn till trafiksäkerheten.
- Runby sammanlänkas programområdet genom nya vägkopplingar.
- Ett kvalitetsprogram som avser allmänna ytor ska tas fram.

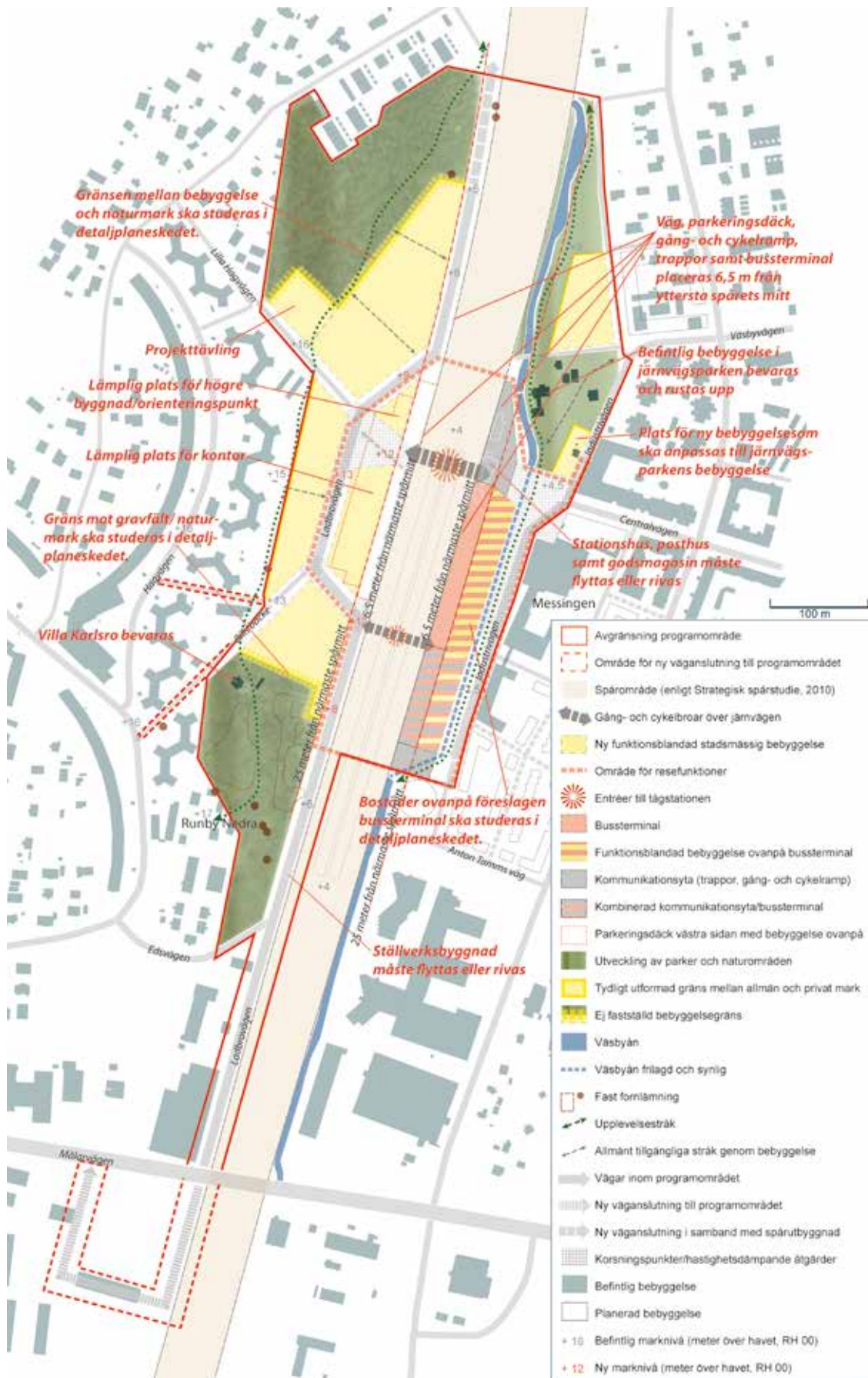


## Bebyggelse

En stad kännetecknas bland annat av hög täthet där människor som bor och arbetar i staden gör den levande och trygg under dygnets alla timmar. Där förutsättningarna för ett livskraftigt butiks- restaurang-, kultur- och serviceutbud finns ska sådana verksamheter eftersträvas för att göra staden till en attraktiv plats. Variationen i bebyggelsen, både innehåll och utformning bidrar till en mångfald i stadsmiljön.

**Väsby Entrés** geografiska läge i den centrala delen av Väsby ger goda grundförutsättningar för att infria visionen om en modern småstad. Stationen verkar idag som en motor och genererar rörelse till och från stationsområdet.

Tillsammans med bostäder samt lokaler för kontor, handel och övriga verksamheter ska den nya funktionsblandade bebyggelsen bidra till en ökad aktivitet i Runby och centrala Väsby och göra **Väsby Entré** till en attraktiv och hållbar del av Väsby.





Stationshus



Godsmagasinet



Posthus



Henriksborg

## Befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelsen utgör en viktig del av platsens historia och ända sedan järnvägen invigdes har stationsområdet fungerat som en viktig målpunkt. Den nya norra bron över järnvägen ska vara en tydlig förlängning av Centralvägen över till den västra sidan. Bron med tillhörande ramper och trappor medför att stationshuset, posthuset och godsmagasinet kommer att behöva flyttas eller rivas. Möjlighet att flytta dessa byggnader till en annan lämplig plats ska undersökas inför eller i detaljplanearbetet.

Den äldre bebyggelsen i järnvägsparken föreslås bevaras och varsamt rustas upp. Uthuset som tillhör Henriksborg och villa Korpkulla bevaras. Byggnadernas funktion och användning kommer att studeras vidare, men lämpas sig väl för verksamheter som café/ restaurang eller affärsverksamheter.

Villa Karlsro, lokaliserad på den västra sidan av järn-

vägen bevaras. Byggnadens funktion och användning kommer att studeras vidare.

Den planerade utökningen av spårområdet på den västra sidan medför att ställverksbyggnaden hamnar i Ladbrovägens nya läge och byggnaden måste därför flyttas eller rivas. Förutsättningarna kan komma att förändras i samband med att Trafikverket reviderar den strategiska spårstudien. Ladbrovägens anslutning till Mälarvägen påverkar även fastigheter söder om programområdet.

I programområdet på västra sidan finns 54 studentlägenheter med tillfälligt bygglov på 5 år till 2018-04-30 med möjlighet till förlängning på ytterligare 5 år. Lägenheterna ägs av Bo i Väsby AB.

Befintlig kiosk och stationsbyggnad för taxi kommer att försvinna. Utredning för omlokalisering pågår.



Villa Karlsro



Ställverksbyggnaden



Studentlägenheterna



## Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

En kulturmiljöbedömning av programförslaget har genomförts. Utredningen visar på både positiva och negativ konsekvenser för kulturmiljön. Förståelsen för stationssamhällets framväxt försvagas då stationshusen och ställverksbyggnaden flyttas eller rivs.

De byggnaders som bevaras och har ett kulturhistoriskt värde kommer att gesskyddsbestämmas i kommande detaljplaner. Läs mer om kulturmiljö i avsnittet Miljö, hälsa och säkerhet, på sidan 62.

## Ny bebyggelse

På både den östra och den västra sidan av järnvägen föreslås funktionsblandad bebyggelse i form av resefunktioner, bostäder och lokaler för kontor, handel och övriga verksamheter. Området på den västra sidan föreslås innehålla en högre andel bostäder, cirka 850 stycken. Tillsammans med cirka 150 nya bostäder på den östra sidan uppskattas Väsby Entré sammanlagt tillföra kommunen upp emot 1 000 nya bostäder.

Väsby Entrés centrala läge lämpar sig väl för studentbostäder, seniorbostäder, till exempel vård- och omsorgsboende och trygghetsbostäder. Området har nära till service och kommersiellt utbud och har bra tillgång till kollektivtrafik.

Antalet bostäder påverkas av andelen yta för kommersiella lokaler och andra verksamheter, samt den tillkommande bebyggelsens täthet, skala och lägenhetsstorlekar. Antalet bostäder kan också påverkas av den riksintressepreciseringsområde som ska göras för Ostkustbanan. Avståndet mellan järnväg och bebyggelse är också en avgörande faktor.

### Avstånd mellan bebyggelse och järnväg

Planprogrammet förutsätter att bostäder placeras så nära som 25 meter från närmaste spårmit. Två riskanalyser som avser urspårnings- och transportavfarligt gods har tagits fram. Utredningarna indikerar att ett avstånd på minst 25–30 meter behövs mellan järnväg och bostadsbebyggelse.

För att åstadkomma en effektiv bytespunkt krävs korta avstånd mellan resefunktionerna (busstation, tågstation, infartsparkering med mera). Planprogrammet utgår från att bussterminalbyggnad, kommunikationsytor, parkeringsdäck samt gata kan placeras så nära som 6,5 meter från närmaste spårmit.

Riskreducerande åtgärder krävs. Läs mer i avsnittet Miljö, hälsa och säkerhet, på sidan 62.

### Ny bebyggelse på östra sidan av järnvägen

Sammanlagt kan cirka 150 nya bostäder tillkomma på den östra sidan av järnvägen.

- Bussterminalen kommer att bli en långsträckt byggnad. För att bryta ned skalan måste stor vikt läggas på byggnadens utformning och gestaltning. Butiker, vänthall och entréer ska exponeras mot Industrivägen för att skapa en levande bottenvåning. Bostäder eller verksamheter föreslås ovan på bussterminalen. Möjligheten till detta ska studeras vidare i kommande planarbete. En viktig aspekt att uppmärksamma är risk- och bullerfrågan. Befintlig parkering (130 platser) söder om Bankes bro försvinner och infartsparkeringarna flyttas till västra sidan.
- Ny bebyggelse i järnvägsparken ska anpassas till befintlig bebyggelse i järnvägsparken. Byggnadens funktion och användning kommer att studeras vidare, men lämpas sig väl för verksamheter som café/ restaurang och affärsverksamhet.
- Ny bebyggelse norr om järnvägsparken, huvudsakligen bostäder med verksamheter i bottenvåningen. Närheten till järnvägen ställer krav på bullerdämpande åtgärder men även på byggnadernas placering och utformning. Ett grönområde ska sparas närmast Väsbyån.

De befintliga tennisbanorna kommer att försvinna. Kultur- och fritidsnämnden har beslutat (2014-02-25) att planera för en ny anläggning i Stora Väsby.

Befintlig parkering mellan järnvägsparken och tennisbanorna (100 platser) försvinner och infartsparkeringarna flyttas till västra sidan.

Den nya bebyggelsens anpassning till de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna i järnvägsparken ska studeras i detaljplaneskedet.

### Ny bebyggelse på västra sidan av järnvägen

Sammanlagt kan upp till 850 nya bostäder tillkomma



på den västra sidan av järnvägen.

- Ett större parkeringsdäck placeras centralt på den västrasidan närmast järnvägen. Topografin medger en yteffektiv lösning som innebär att parkeringsdäcket bildar en ny marknivå på västra sidan. Ovanpå däcket placeras ny bebyggelse. Övrig bebyggelse och broarna över järnvägen ansluter till den nya markhöjden däcket skapar. Den nya markhöjden är inte fastställd. Läs mer under avsnittet Parkering, sidan 56.
- Ladbrovägen, Lilla Hagvägen och Billsbackeformar strukturen på den västra sidan som bebyggelsen ska förhålla sig till. Den nya bebyggelsen placeras i gatuliv i syfte att skapa en tydlig karaktär av stads-gator. Ett sekundärt finmaskigt gatunät kommer att utformas i detaljplaneskedet samt även kopplingar ut till grönområdena.
- Närmast järnvägen behöver bebyggelsen fungera som bullerskärm för bakomliggande bostäder och bostadsgårdar. Buller- och säkerhetsaspekter gör att stor omsorg måste läggas på bebyggelsens utformning och gestaltning.
- Ett nytt bostadskvarter föreslås i en del av det nordvästraskogsområdet, längs med Lilla Hagvägen. Antalet lägenheter och exakta gränser ska studeras i detaljplaneskedet. Kvarteret föreslås bli föremål för en markanvisningstävling.
- De befintliga studentbostäderna i nordvästradelen av programområdet är uppförd med tidsbegränsat bygglovs och kan på sikt sättas med ny bebyggelse.
- Ny bebyggelse placeras i en del av det sydvästra skogsområdet. Bebyggelse ska förhålla sig till det fastställda skyddsavståndet till gravfältet.
- Exakta gränser mellan bebyggelse och grönområden samt befintlig bebyggelse, som stjärnhusen vid Hagvägen och Villa Karlsro, ska studeras i den fortsatta planläggningen.

Gränser mot allmänna grönområden bör utföras på ett sätt som skapar en tydlig och avläsbar skillnad mellan vad som är allmänt och privat, företrädesvis i form av en smal gata, en gång- och cykelväg eller ett dike.

#### Skala

Bebyggelsen tillåts få en varierad skala, med tonvikt på 4 till 6 våningar. Den högre bebyggelsen kan komma att prövas mot järnvägen och mot Ladbrovägen. Lägen där byggnadernas placering inte påverkar skuggförhållanden eller på annat sätt negativt påverkar helheten kan byggnadshöjden vara högre. På västrasidan

med ges plats för ett landmärke, en högre byggnad som skafungeras som mål- och orienteringspunkt för stationen och Väsby Entré. Landmärkets innehåll och höjdfastställs i detaljplaneskedet men byggnaden bör innehålla en högt placerad utsiktspunkt som är tillgänglig för allmänheten.

Trafikbullret kommer att bli en avgörande aspekt för skalan och utformningen av bebyggelsen.

#### Bullerskärmar

Parkeringsdäcket på västra sidan bildar en vägg mot järnvägen på upp till 8 meter. Beroende på bussterminalbyggnadslösning kan även den östrasidan få en motsvarande vägg. Bullerväggar/skärmarsom placeras ut med järnvägen ska stor omsorg läggas på utformning och gestaltning.

#### Byggnadernas miljöklassificering

Detska eftersträvas att byggnaderna i området uppfyller aktuell vedertagna kriterier för miljöklassning. För närvarande finns till exempel Miljöbyggnad, Svanen, LEED eller BREEM.

#### Service, handel och verksamheter

Baserat på kommunens befolkningsprognos och särskild gjord utredning förväntas Upplands Väsby kommuns totala kontorsbehov öka med 25 000 kvm eller mer till år 2020, dock beroende på det konkreta framtida etableringsintresset. Stationsområdet som möjlig lokaliseringsförening växande kontorsyta förutsätter en flexibel bebyggelsestruktur som kan anpassas till framtida behov och efterfrågan. Större enheter med kontor, handel och verksamheter bör placeras närmast järnvägen.

På den västra sidan föreslås en dagligvaruhandel på 2 000 – 3 000 kvm, lokaliserad i anslutning till den norra bron och gångtrafikflödena där. Stationens flöde av resenärer ger också goda förutsättningar för ett utbud av resandeservice av mindre enheter med varierat innehåll inne i stationsbyggnaderna. Handelsfrågorna har utrett och föreslagna utbudens storlek och karaktär har anpassats så att de ger tillräckligt förstärkt service utan att äventyra viktiga befintliga utbud.

Verksamheter i bottenvåningarska eftersträvas utmed de större gångtrafikintensiva stråken, till exempel Ladbrovägen, och vid knutpunkter.

#### Skolor

1 000 lägenheter motsvarar cirka 100 förskoleplatser. Det finns behov av förskola i området. Lokaliseringen måste studeras vidare, men en eventuell förskola pla-

ceraslämpligen i något bostadskvarter eller bostadshus nära grönområde för att kunna nyttja detta för utevistelse och lek.

Enligt kommunens lokalförsörjningsplan råder för närvarande en överkapacitet på grundskolor fram till 2022. Vid hög befolkningstillväxt kan dock behov av en ny skola uppkomma. Området kring stationen är då lämpligt för en eventuell etablering med hänsyn till läget nära kommunikationer.

Behov och eventuell placering måste studeras vidare inför kommande detaljplanearbete.

## Fortsatt arbete

Avståndet mellan järnväg och ny bebyggelse behöver utredas vidare i ett kompletterande utredningsarbete om risker och störningar. Detta ska göras i samarbete med Trafikverket och i samråd med Länsstyrelsen samt övriga berörda. Planprogrammet utgår från att parkeringsdäck, bussterminal, kommunikationsytor samt gata kan placeras så nära som 6,5 m från närmaste spårmitt. Detta avstånd blir utgångspunkt för utredningsarbetet.

Ett kvalitetsprogram för kvartersmark ska tas fram för den västra sidan av järnvägen.

## Riktlinjer

- **Väsby Entré** ska innehålla en tät och funktionsblandad stad med effektiv markanvändning i kollektivtrafiknära läge.
- Den äldre bebyggelsen i järnvägsparken ska bevaras och varsamt rustas upp.
- Stationshus, posthus, godsmagasin och ställverksbyggnad ska flyttas eller rivas.
- Bostadsbebyggelse placeras så nära som 25 meter från närmaste spårmitt.
- Bussterminal, kommunikationsytor och parkeringsdäck placeras så nära som 6,5 meter.
- Byggnadernas gestaltning ska utgå från kommunens stadsmässighetsdefinition och hålla hög arkitektonisk kvalitet.
- **Väsby Entré** ska inrymma upp emot 1 000 lägenheter.
- Ett kvalitetsprogram för kvartersmark på västra sidan ska tas fram.

## Hur kan ny bebyggelse utformas?



Referens: Frösunda, Solna. Exempel på bebyggelse med jämn takhöjd där den översta våningen är indragen. Kvarteret har 6 våningar med lokaler i bottenvåningen. Kvarteret har uppdelade fasadpartier i olika färgsättning, material samt fönstersättning som bidrar till att skapa en variation och enhetlighet.



Referens: Hammarby sjöstad, Stockholm. Exempel på tydlig gräns mellan allmän platsmark och kvartersmark där förgårdsmark ingår.



Referens: Södra Rosendal, Uppsala. Exempel på en omväxling av byggnadsvolymer i form av skala och placering i gata av respektive volym. Illustration: Utopia/ByggVesta



Referens: Swedbanks huvudkontor, Sundbyberg. Exempel på en större kontorsvolym som brutits upp för att skapa volym. Byggnaden vänder sig mot järnvägen på ena sidan och mot en stadsgata på andra sidan. Illustration: 3XN



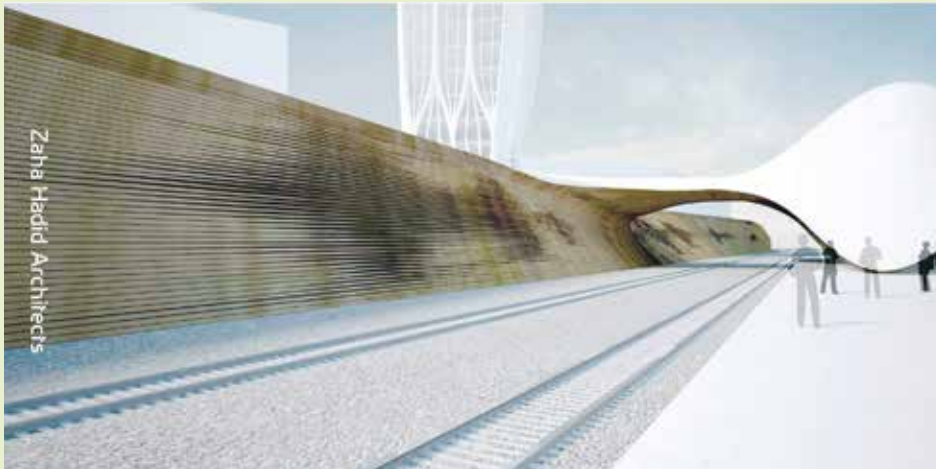
Referens: Kv. Trappgaveln, Sollentuna. Exempel på bebyggelse med en mer varierad fasadvolym. Kvarterets skala varierar. Kvarteret mot stadsgatan har 6 våningar med lokaler i bottenvåningar samt bostadsentréer. Olika varianter på indragna våningar högst upp skapar en variation. På andra sidan finns villabebyggelse och kvarteret trappar därför ner i skala för att möta villabebyggelsens skala.

Foto: Mikael Levander.



Referens: Kyrkvägen, Väsby. Exempel på bebyggelse med jämn takhöjd där delar av den översta våningen är indragen. Kvarteret har 5 våningar med lokaler i bottenvåningen och enstaka balkonger vända mot gatan. Kvarteret har uppdelade fasadpartier i olika färgsättning, material samt fönstersättning som bidrar till att skapa en större variation. Gränsen mellan kvarter och allmän platsmark är tydligt definierad.





Bullerskärmar, **Väsby Entré**. Exempel på hur väggar som uppstår till följd av parkeringsdäck och bussterminal kan gestaltas. Väggarna har stor potential att få ett konstnärligt uttryck och bli en signatur för **Väsby Entré**. Väggarna som tillformar sig på bilden består av trä och skapar ett organiskt uttryck.

*Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.*



Högre byggnad, **Väsby Entré**. Exempel på hur en högre byggnad skapar en tydligare visuell samband mellan den östra sidan och den västra sidan. Byggnaden signalerar att staden fortsätter på den västra sidan. *Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.*



Exempel på ny stadsmässig bebyggelse som möter skogsområden på västra sidan, med en tydlig gräns för vad som är privat och allmänt tillgänglig mark. *Illustration: AIX Arkitekter*

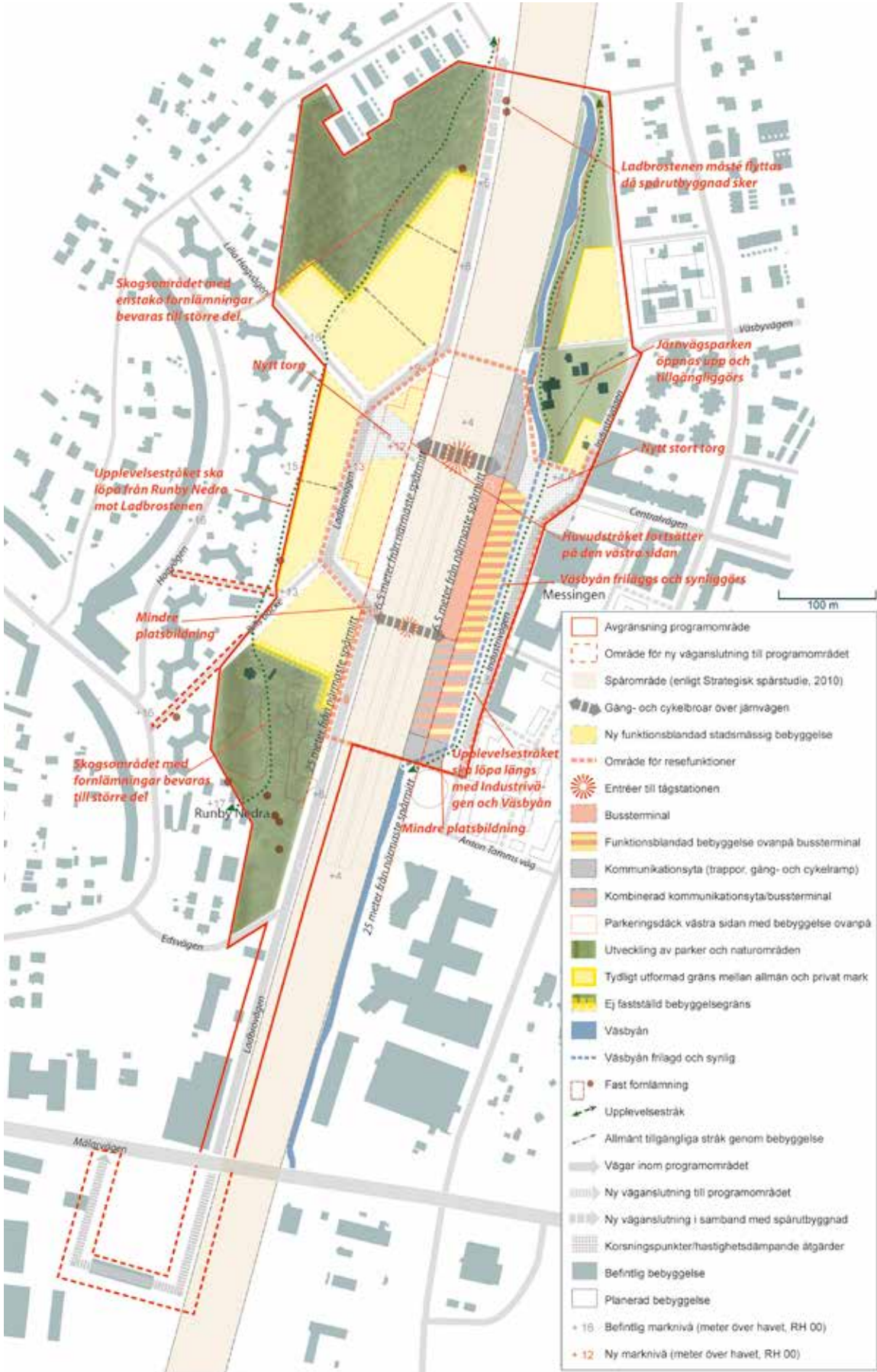


## Stadsrum

**Väsby Entré** ska utvecklas till en central mötesplats i Väsby. Stationen genererar daglig rörelse till och från området och samlar många stråk i staden. Stadsrummen utgör arena för spontana och planerade möten och är tillgängliga för alla.

Ett väl utformat stadsrum, såsom gator, torg och parker utgör den absoluta grunden för arbetet med att skapa mötesplatser i staden. Ett rum som inte utesluter utan möjliggör gränsöverskridande möten. En levande stadsmiljö och ett levande gaturum är synonymt med ett befolkat stadsrum. Väl utformade torg, platsbildningar och parker skapar attraktiva och upplevelserika mötesplatser i stadens rum.

Variationen är en viktig faktor för att skapa en mångfald, som attraherar många människor. Gemensamt för samtliga är att de ska vara attraktiva, öppna, tillgängliga och därmed inbjudande.



## Huvudstråket

Centralvägens stråk på den östra sidan föreslås fortsätta över till den västra sidan och vidare mot Runby. Stråket karaktäriseras av verksamheter i botten våningarna som bidrar till ett aktivt gaturum, välgestaltat med en tydlig gräns mellan allmänt och privat.

Huvudstråket är den tydliga kopplingen mellan de öst-väsliga delarna i det centrala Väsby förgång- och cykeltrafikanter. På den västra sidan ska huvudstråket fortsätta söder ut i Ladbrovägen och ledas vidare mot Runby.

## Upplevelsestråk

På den östra sidan av järnvägen löper ett av kommunens så kallade upplevelsestråk längs Väsbyån. Stråkets karaktär skiftar längs med hela sträckan och i programområdet övergår den delvis i en stadsmiljö i höjd med bussterminalen. I samband med förslag till ny bussterminal ges sträckan längs med Industrivägen en tydligare gestaltning då ån lyfts fram och träd planteras.

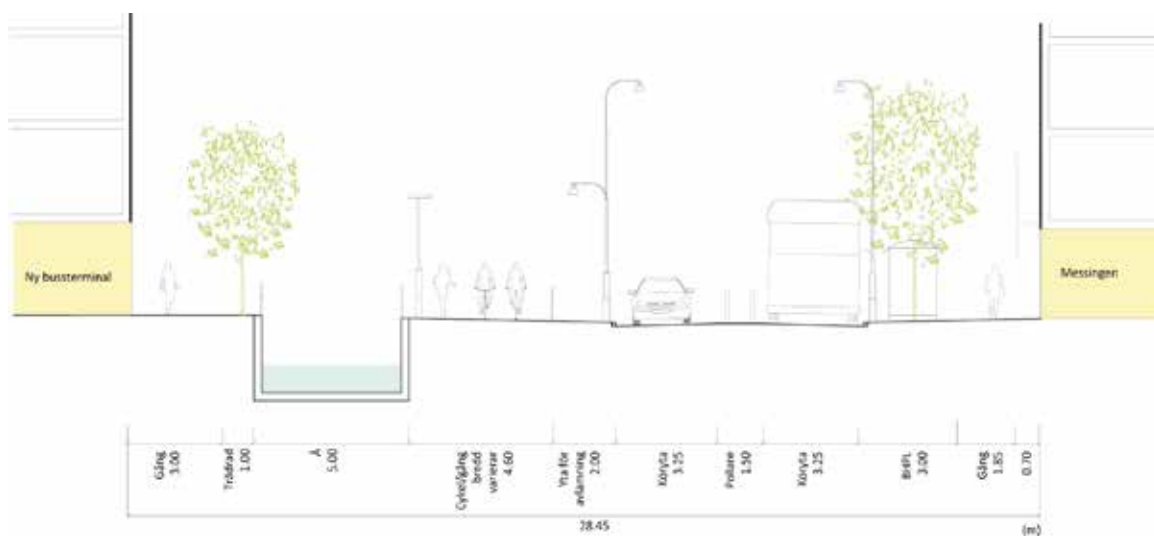
På den västra sidan finns idag flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer som vittnar om platsens historia. Upplevelsestråkets kabindaihopdessaplatser. Stråket föreslås löpa från Zamoras kulle i söder (utanför programområdet) förbi Runby Nedra (hembygdsgården) och fornlämningsområdet viaskogspartiet i norra delen och Ladbrostenen och vidare norrut.

## Ladbrovägen

Ladbrovägens gaturum ändrar karaktär genom området. I den norra och södra delen placeras vägen utmed järnvägen (se den vänstra sektionen nedan). Stor omsorg ska läggas vid att åstadkomma en attraktiv miljö och stadsgata. Ladbrovägen dras in i området under en kortare sträcka, mellan de nya kvarteren (se den högra sektionen nedan). Ladbrovägen får där två fasadsidor. Ladbrovägen utgör korsningspunkt mellan trafik i nordsydlig riktning och de öst-väsliga gång- och cykelstråken. Stor omsorg ska läggas på utformning för att åstadkomma en trafiksäker miljö som underlättar det öst-väsliga gång- och cykelflödet.

## Industrivägen

Gaturummets bredd är begränsad och kräver ett väl utformatsamspel mellan fotgängare, cyklist, bussar och övrig trafik (se sektionen nedan). Väsbyån, som idag går i kulvert under bussterminalen, friläggas utmed Industrivägen. Att åstadkomma en attraktiv stadsmiljö på Industrivägen såväl som en väl utformad trafikfunktion är viktigt. Förutsättningarna för en shared-space lösning på delar av Industrivägen ska utredas. Shared space är ett trafikrum där olika typer av trafik delar på en gemensam yta. Gångflödet till och från buss- och tågstationen är stort och miljön kring dessa ska utformas på gång- och cykeltrafikanternas villkor. En mer detaljerad studie för Industrivägen, bland annat avseende Väsbyåns utrymme krav, kommer att göras i kommande detaljplanearbete.



Sektion genom terminalbyggnaden och Industrivägen. Illustration: Liselott Garnell

## Torg och platsbildningar

I anslutning till broarna (Bankes bro och den nya norrabron) skapas ytor för platsbildningar. Platsbildningarna eller torgen ska ges en tydlig rumslig definition och kompletteras av andra. Platsbildningarna/torgen ska kunna inrymma ett större antal cykelparkeringar.

På den östra sidan, i anslutning till den norra bron och bussterminalen skapas ett större torg. Plats för större arrangemang och aktiviteter ska säkerställas. Torget gränsar till järnvägsparken och blir till karaktären ett öppet rum. Bussterminalens bidrar till att definiera torget rumsligt söderut. En ny byggnad föreslås vid järnvägsparken och ska bidra till att göra torget levande. En större del av torget skiljs av från bil och

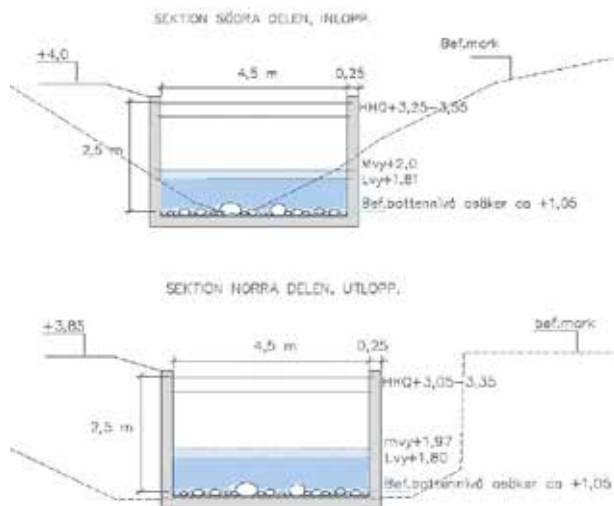
## Väsbyån

Väsbyån är en viktig men delvis dold kvalitet för området. Ån ska lyftas fram och göras mer tillgänglig. Idag är Väsbyån öppen i järnvägsparken men kulverterad under den befintliga bussterminalen. Ån öppnas upp och synliggörs. Närheten till vattnet kan förstärkas genom trappor och gradängar. Längs med Industrivägen ska Väsbyån bli ett tydligt inslag i gaturummet. Hur ån ska utformas över torget ska detaljstuderas. Ån kommer att utredas vidare inför kommande detaljplanarbete. Om de tekniska förutsättningarna inte medger en öppen frilagd lösning bör en konstgjord lösning sökas. Väsbyån har starkt varierande nivå under året.

busstrafik. Förutsättningarna för en shared space-lösning ska utredas. Ån ska om möjligt bli ett viktigt inslag i torgmiljön.

På den västra sidan av järnvägen i anslutning till den norra bron skapas en torgyta. På detta torg ska flera trafikslag samsas. Förutsättningarna för en shared space-lösning ska utredas. Den höga byggnaden som föreslås norr om torgytan ska vända sig mot torget och bidra till aktivitet, liksom bebyggelsen söder om. Inslag av verksamheter är avgörande för få platsen trivsam med människor i rörelse.

Vid Bankes bro skapas mindre platsbildningar. Viktigt att dessa platser utformas öppna och trygga och med verksamheter i så stor utsträckning som möjligt.



Teknisk sektion på kanallösning för Väsbyån som visar hur högt vattnet normalt skulle stå i norra respektive södra delen av Industrivägen. Bild: Structor



## Parker och grönområden



Järnvägsparken är idag otillgänglig.



Det kuperade skogsområdet i södra delen på västra sidan.



Upplevelsestråket på östra sidan längs med Väsbyån.

### Parker och grönområden

En genomtänkt strategi krävs för att utveckla och bevara grönstrukturen i området och för att beakta de naturvärden och rekreativa värden som grönstrukturen skänker. Parkerna och grönstråken nyttjas av boende i närområdet men kan också utvecklas till centrala parker för både besökare och väsbybor.

#### Järnvägsparken

Parken öppnas upp och görs mer tillgänglig för allmänheten. Parken ligger centralt i anslutning till stationen på östra sidan. Parken har vuxit fram av ett antal privata trädgårdar och rymmer bland annat Henriksborg och Villa Korpkulla. Ån ska vara ett centralt inslag i parken. Den föreslagna byggnaden i östra delen av parken ska bli en del av järnvägsparken.

#### Västra sidan

Runby hage har sedan 1980-talet fungerat som en samlingsplats för valborgsmässofirande. Runby hage förtätas och därför ska en ny samlingsplats för väsbyborna sökas.

Det finns två skogspartier som innehåller värdefull skog samt fornlämningar på västra sidan. Dessa föreslås huvudsakligen bevaras, men delar av skogen före-

slåstas i anspråk för ny bostadsbebyggelse. Det södra skogspartiet angränsar till Runby Nedra (hembygdsgården) och består av ett större sammanhängande fornlämningsområde samt värdefull skog med många så kallade jätteträd. Skogspartierna föreslås utvecklas och öppnas upp, bland annat genom att stigar anläggs i området. Skogspartierna och fornlämningsområdet föreslås gå i det föreslagna upplevelsestråket på den västra sidan.

#### Gröna gaturum

Det är inte bara de bevarade skogsområdena, området längs med Väsbyån och järnvägsparken som bidrar till grönska. Trädplanterade gator stärker gröna stråk genom bebyggelsen och kopplar samman större grönområden med varandra. Grönska gör också stadsrummet mer attraktivt. På sommaren ger träden skugga. Samtliga nya gator i området ska så långt som möjligt förses med träd samt undervegetation.

#### Fortsatt arbete

Ett kvalitetsprogram för allmänna ytor ska tas fram i syfte att säkerställa en hög kvalitet inom hela programområdet.

### Riktlinjer

- Huvudstråket på den östra sidan (Centralvägen) ska fortsätta över till den västra sidan och vidare mot Runby.
- Upplevelsestråket på östra sidan ska förstärkas. Upplevelsestråket på den västra sidan ska löpa från Runby Nedra till Ladbrostenen.
- Förutsättningarna för en shared space-lösning på östra och västra sidan ska utredas.
- I anslutning till broarna (Bankes bro och den norra bron) ska nya torg skapas.
- Väsbyån ska friläggas och synliggöras. Om nödvändigt, med en konstgjord lösning.
- Järnvägsparken ska öppnas upp och göras mer tillgänglig för allmänheten.
- De stora skogspartierna på västra sidan ska i huvudsak bevaras och utvecklas.
- Ett kvalitetsprogram som avser allmänna ytor (stadsrummen) ska tas fram.
- Nya gator i området ska så långt som möjligt trädplanteras.

## Hur kan olika stadsrum utformas?



Exempel på hur torget på östra sidan kan gestaltas med en mer synlig Väsbyån. Den nya bebyggelsen bidrar till ett levande torg med plats för verksamheter och bottenvåningar som öppnar upp sig mot torget. *Illustration: AIX Arkitekter*



Exempel på hur Väsbyån kan göras mer tillgänglig genom gradänger. *Illustration: GROSS.MAX*



Referens: Ordrupgaard, Danmark. Exempel på hur den föreslagna lägre byggnaden i järnvägsparken kan vända sig mot parken och bli en del av parkrummet.



Referens: Hammarby sjöstad, Stockholm. Exempel på hur Väsbyån kan se ut i stadsmiljö med hårdgjorda ytor som definierar den.



Järnvägsparken. Exempel på hur järnvägsparkens yta kan göras mer tillgänglig genom ett nytt stråk. *Illustration: GROSS.MAX*

# Parkering

Kommunens parkeringsstrategi och trafikplan lägger fast att väsbybornas parkeringsbehov för cykel och bil ska tillgodoses på ett stadsbyggnadsmässigt och miljömässigt högkvalitativt sätt. Parkeringen ska utformas och lokaliseras så att fler än idag väljer kollektivtrafik framför bil, vilket bland annat innebär en kraftfull satsning på infartsparkering för både cykel och bil. Detta är i första hand ett kommunalt ansvar tillsammans med SLL Trafikförvaltningen och Trafikverket.

Parkering för arbetande och boende ska i första hand ordnas på kvartersmark. För detta svarar respektive exploatör.

Besöksparkering ska vara lättillgänglig och i huvudsak ordnas av respektive exploatör. I mån av plats kan besökande också nyttja den allmänt tillgängliga parkering som ordnas på gatumark.

Bilpooler ska uppmuntras, liksom andra mobility management åtgärder, för att stimulera till minskat bilägande och därmed minskad parkeringsefterfrågan.

Samnyttjandemöjligheter ska tas tillvara.







## Allmän inriktning

Kommunens övergripande parkeringsstrategi<sup>1</sup> syftar till att tillgodose parkeringsefterfrågan med prioritet för boende och besökande. Fler ska stimuleras till att välja kollektivtrafik eller cykel framför bil. Planeringen för Väsby Entré följer denna strategi.

Omedelbart intill stationen erbjuds i denna anda infartsparkering för bil i ett parkeringsdäck på västra sidan. Detta däck kallas här i planprogrammet "parkeringsdäcket" eller "däcket". Där ska även inrymmas bilparkering för de verksamheter som ligger ovanpå eller nära det stora däck.

Parkering för boende och arbetandeska till all väsentlig del tillgodoses inom respektive kvarter.

En särskild parkeringsutredning har gjorts, som ligger till grund för hanteringen av parkering i planprogrammet: "Projektet Väsby Entré / Stationsområdet – parkeringsbehov för bil och cykel", 2013. Den har prognostidpunkt 2020-talet.

## Parkeringstal

Parkeringstal (eller behovstal för parkering) visar hur mycket parkering som behövs, eller som man anser behövs, uttryckt i antal cykel- eller bilplatser per lägenhet eller verksamhetsyta.

De nedan angivna och här i planprogrammet tillämpade parkeringstalen för bil i Väsby Entré är låga. Detta motiveras av kommunens uttalade strategi om återhållsamhet till bilnyttjande och av att Väsby Entré är mycket lättillgängligt med kollektiva färdmedel. Parkeringstalen för cykel ligger i stället högt.

### Bostäder

#### Cykelparkering

Cykelparkeringstalet för bostäder är satt till 2,5 cykelplatser per lägenhet, totalt för boende och besökande. Cykelparkeringen för bostäder ska ligga i bostadskvarteren, i öppna uppställningsplatser eller hellre i cykelförråd med goda möjligheter till väderskydd och låsbarhet.

#### Bilparkering

Bilparkeringstalet för bostäder är satt till 0,6 bilplatser per lägenhet för boende och där till 0,04 bilplatser per lägenhet för besökande. Detta är en miniminorm, det vill säga respektive exploatör får anordna fler platser. Det är också en snittnorm, vilket innebär att till ex-

empelsmålägenheter kan ligga (betydligt) lägre, vilket får avgöras av kommunen efter särskild utredning när man för det enskilda bostadsområdet känner till aktuella lägenhetsstorlekar. Se även Trafikplan 2013.

Detta är något lägre parkeringstal än som föreslås i Trafikplan 2013. Motiv för att ligga lägre är dels att tillgängligheten med kollektivafärd medel kommer att bli extremt bra, dels att Väsby Entré ska bli en tät stad med effektiv markanvändning. Parkering för boende ska förläggas i respektive kvarter, helst under mark. Parkeringsköp i annan fastighet, kanske. Boendeparkering natttid kan till exempel med fördel samnyttjas med infartsparkeringen i parkeringsdäcket.

Besöksparkering kan, utöver de krävda 0,04 platserna per lägenhet på kvartersmark, i mån av utrymme och i konkurrens med andra parkerande inrymmas på kommunens allmänt tillgängliga bilplatser på gatumark. Dessa platser kommer att ha kort tillåten uppehållstid.

### Kontor

#### Cykelparkering

Cykelparkeringstalet för kontor är satt till 5 cykelplatser per 1 000 kvm BTA.

#### Bilparkering

Bilparkeringstalet för kontor är för arbetsplatser satt till 10 bilplatser per 1 000 kvm BTA och 1 bilplats per 1 000 kvm BTA för besökande. Detta är låga tal, lägre än i Trafikplan 2013, vilket motiveras främst av den exceptionellt goda kollektivtrafik tillgängligheten.

### Butiker

#### Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel är satt till 10 cykelplatser per 1 000 kvm BTA.

#### Bilparkering

En dagligvarubutik i ett läge som det som föreslås i planprogrammet (ovanpå parkeringsdäcket) och med en storlek på 2 000 à 3 000 kvm behöver cirka 35 bilplatser per 1 000 kvm BTA eftersom den genom sin storlek kommer att få ett ganska stort upptagningsområde. Parkeringen ska så långt som möjligt ligga i butikens plan, annars nere i det stora parkeringsdäcket. Behovet för mindre butiker är lägre.

### Hotell

Parkeringstalet för hotell är satt till 0,5 bilplatser och 0,1 cykelplatser per rum (inklusive parkering för anställda).

<sup>1</sup>Trafikplan, Upplands Väsby kommun, april 2013, och Trafikstrategi för Upplands Väsby kommun, 2011.

## Eventuell anpassning av parkeringstalen vid detaljplanläggning

Parkeringstalen kan behöva anpassas vid detaljplanläggning:

- På grund av generellt ändrat bilnehav och bilnyttjande, som inte kan förutses idag.
- Parkeringstalen varierar med verksamhetens eller bostadens karaktär. För bostäder till exempel inverkar lägenhetsstorlek och boendekategori, hur mycket visas i Trafikplan 2013 och i parkeringsutredningen.

Sådana anpassningar kräver särskild utredning.

Mobility management åtgärder kan vidtas för att sänka bilnehav och därmed parkeringsefterfrågan och parkeringstal. Ett exempel är bil- och cykepooler.

## Infartsparkering

Väsby Entré ska erbjuda attraktiv infartsparkering med god tillgänglighet.

### Cykelparkering

Idag finns det närmare 450 cykelplatser för infartsparkering kring stationen. Dessa ska kunna ökas till ungefär 700 under 2020-talet, inklusive annan besöksparkering för cykel i det mest centrala området. Ökningen av infartsparkering för cyklar blir betydligt större än för bilar.

Parkeringen föreslås fördelad på fyra punkter i nära anslutning till de två broarna och bussterminalen. De ska så långt möjligt vara väderskyddade, väl belysta och öppna för insyn och med god säkerhetslösning. Infartsparkeringen kan med fördel kombineras med en cykelverkstad.

### Bilparkering

Det finns idag 460 bilplatser för infartsparkering kring stationen, lika fördelat på den västra och den östra sidan. Dessa platser var normalt fullbelagda under maxtid, men bara upp emot 400 nyttjades enligt kommunens stickprovskontroller år 2012 och 2014 verkligen för infartsparkering, resten nyttjades av andra parkerande. Alla befintliga infartsparkeringsplatser kommer att byggas bort och måste ersättas. Dessutom bedöms behovet av infartsparkering öka, bland annat på grund av ökat antal boende i kommunen och ökad



Cykelgarage i Älvsjö resecentrum.

andel resandemed kollektiva färdmedel. Detta innebär enligt parkeringsutredningen att det någongång under 2020-talet kommer att behövas mellan 400 och 600 platser för infartsparkering, beroende på framtida kommunal och regional policy i frågan, bland annat om ifall avgift kommer att tas ut och i så fall hur hög och i vilken takt pendelresande generellt sett övergår till kollektiva färdmedel.

Planprogrammet tar höjd för parkeringsutredningens rekommenderade cirka 500 infartsparkeringsplatser för bil med en avgift under 2020-talet på 20 kr/dygn. Detta dock med reservation för hur mycket infartsparkering SLL önskar, det kan bli färre, diskussioner pågår. Alla infartsparkeringsplatser ska enligt tidigaställning ställas upp på järnvägens västra sida. Detta föreslås ske i form av en parkeringsanläggning utmed järnvägens västra sida, parkeringsdäcket.

I parkeringsutredningen noteras att 500 infartsparkeringsplatser kan vara en överskattning med cirka 50 platser, främst för att övergången till kollektiva färdmedel för pendling kan ha överskattats. Detta kan ses som en säkerhetsmarginal. Om parkeringsavgiften blir lägre eller om avgift inte alls tas ut så kommer det i stället att behövas fler platser.

## Samnyttjande

Parkeringsdäcket kommer att rymma platser för infartsparkering och för bostäder och verksamheter på eller intill däckets. Däckets parkering kan dessutom samnyttjas för nattparkering med bostäder och verksamheter på litet längre avstånd. Parkeringsutredningen och planprogrammet har beaktat detta översiktligt.

## Parkeringsdäcket

Parkeringsdäcket är skissat för att rymma cirka 600 bilplatser, varav cirka 500 bilplatser för infartsparkering. Övriga 100 platser är tänkta för andra verksamheter som kan tänkas realiseras omedelbart eller på sikt.

Ett parkeringsdäck utmed järnvägen får som en extra kvalitet att det kommer att fungera som en säkerhets- och bullerskärm mellan järnvägen och den nya bebyggelsen på den västra sidan.

Flera alternativa scenarier för utformningen av parkeringsdäcket har studerats. De topografiska förutsättningarna möjliggör att ytan ovanpå däckets kan nyttjas för bebyggelse och bilda en ny marknivå för

västrasidan. Utöver parkeringsbehovets scenarier utformats utifrån kriterier om topografi, tillgänglighet, byggbarhet, kostnad och stadsbild. Dessa alternativ utgår från två parkeringsscenarier:

Scenario 1: Parkeringsdäck i två plan med cirka 600 bilplatser, vilket gör att det utöver infartsparkering kan tillgodose en del av det önskade parkeringsbehovet för bebyggelse ovanpå eller nära däckets.

Scenario 2: Parkeringsdäck i ett plan för cirka 400 bilplatser.

För att nå parkeringsutredningens önskade 800–850 bilplatser, visar planprogrammet en möjlighet att, när behov eventuellt uppstår, som en etapp 2 anlägga ett parkeringshus söder om däckets. Detta ianspråkar dock mark som annars kan nyttjas för till exempel bostäder.

Möjlighet att ordna kompletterande infartsparkering i markplan finns, dock på längre gångavstånd utanför programområdet.

Nedan visas två principiella sektioner. Den övre illustrerar ungefär scenario 1 och den nedre ungefär scenario 2.

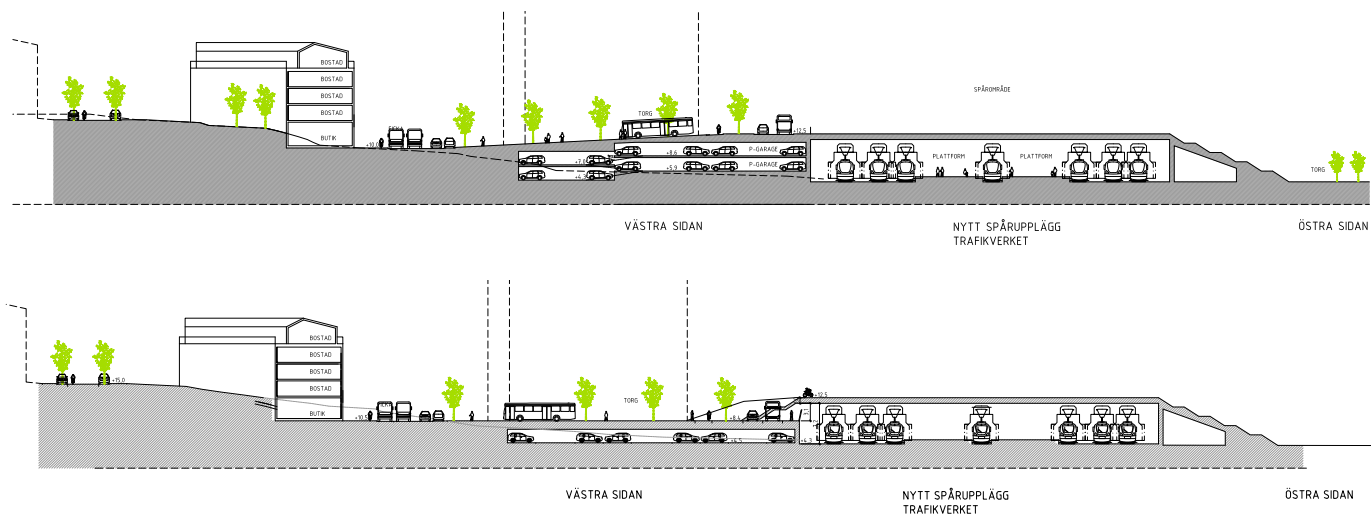


Bild: AIX Arkitekter

Ovanpå däckets kan en dagligvarubutik och kontorsbyggnader placeras, alternativt kan en tillfällig bussterminal inrymmas under tiden som den nya bussterminalbyggnaden uppförs. Parkeringsdäcket blir stort, vilket kräver omsorgsfull gestaltning. Scenario 2 har vissa topografiska fördelar med hänsyn till befintlig terräng och Ladbrovägens tänkta nivå. Scenario 1 skapar istället en bättre tillgänglighet för cyklister och gående som ska ta sig mellan östra och västra sidan. Däckets ska utredas vidare inför detaljplaneskedet-

## Fortsatt arbete

Parkeringsfrågan kommer att fördjupas. Infartsparkering för cykel och bil ska studeras i ett särskilt program för resefunktioner. Parkering kopplad till ny bebyggelse på västrasidan kommer att beskrivas i ett kvalitetsprogram för kvartersmark.

## Riktlinjer

- Behovet av infartsparkering för bil (cirka 500 platser) ska tillgodoses, om inte kommande förhandlingar med SLL Trafikförvaltningen indikerar annat. Avgiftsbelagd infartsparkering ska övervägas.
- All infartsparkering för bil ska ligga på den västra sidan av järnvägen och inrymmas i ett parkeringsdäck i ett eller två plan, eventuellt på sikt kompletterat med en parkeringsanläggning på annan plats inom programområdet eller en markparkering på längre avstånd.
- Parkeringsdäcket ska så långt som möjligt samnyttjas med tillämpning av parkeringsköp.
- Behovet av infartsparkering för cykel (cirka 700 platser inklusive parkering för andra besökande till det mest centrala området) ska tillgodoses.
- All cykelparkering ska ha hög standard.
- Parkeringsdäcket ska utöver platser för infartsparkering kunna erbjuda bilplatser för närliggande verksamheter.
- Bilparkering för boende ska lösas på respektive exploatörs kvartersmark, om inte annat särskilt överenskommes. Parkeringstal för boende är i snitt minst 0,6 bilplatser per lägenhet. Om parkeringsdäcket visar sig ha överkapacitet, till exempel nattetid, kan bostadsexploatörer friköpa platser där.
- Bilparkering för besökande till bostäder ska lösas på respektive exploatörs kvartersmark. Parkeringstal minst 0,04 bilplatser per lägenhet.
- Bilparkering för verksamheter kan i mån av utrymme friköpas i parkeringsdäcket, den ska annars inrymmas på respektive exploatörs kvartersmark. Parkeringstal för arbetsplatser är 11 bilplatser per 1 000 kvm BTA och för storskalig dagligvaruhandel 35 bilplatser per 1 000 kvm BTA, om inte särskild utredning i det enskilda fallet kan motivera andra tal. Mindre butiker och serviceenheter har lägre tal.
- Besökande till bostäder och verksamheter får, i mån av utrymme, också parkera på kommunens allmänna tids- och avgiftsreglerade parkering på gatumark.
- För att minska bilinnehav och därmed parkeringsefterfrågan och parkeringstal för bil ska olika former av mobility management uppmuntras, exempelvis bilpooler och cykelpooler.
- Vid detaljplaneläggning när den planerade bebyggelsens ändamål är klargjort bör parkeringstalen ses över.
- Ett särskilt program för resefunktionerna, där bland annat infartsparkering för cykel och bil ingår, ska tas fram.
- Ett kvalitetsprogram för kvartermark på västra sidan, där bland annat bostadsparkering ingår, ska tas fram.



## Miljö, hälsa och säkerhet

Detta avsnitt belyser faktorer som påverkar den fortsatta planeringen av **Väsby Entré**, i syftet att åstadkomma en hållbar stad. Målet är att eftersträva en så pass bra miljö som möjligt utifrån platsens fysiska förutsättningar och projektets utgångspunkt, att bygga tät och funktionsblandad stad i kollektivtrafiknära läge.

En del frågor kräver en fördjupning inför detaljplaneskedet och några ställer krav på översiktliga utredningar.

Avsnittet beskriver hur anpassning till platsens förutsättningar i vissa fall ska, i vissa bör och i vissa fall kan göras i detaljplan och byggande.

## Luftkvalitet

Genom föreslagen bebyggelse i området kommer luftsituationen att förändras. Delar av området på den västra sidan av järnvägen kommer att påverkas av trafiken på Ladbrovägen. Planprogrammet syftar till att skapa en stadsstruktur med tät och funktionsblandad bebyggelse. Det innebär att gaturum kommer att slutas och omges med hus i flera våningar. Beroende på gaturummets bredd och omgivning defasader kommer luftmiljön att påverkas mer eller mindre av den ökade trafiken. På den östra sidan kommer Industrivägen att förändras när den nya bussterminalen sluter gaturummet. Industrivägen kommer att trafikeras av många bussar. Föredetaljplaneskedet kommer utredningar att göras som redovisar påverkan på luftkvaliteten. Planering av bostadskvarter, gaturum och annan offentlig miljö ska ske så att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Ambitionen ska dessutom vara att uppfylla både nationella och regionala miljömålen för luftkvalitet. Beroende på resultatet av luftkvalitetsutredningen kommer att övervägas vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska luftutsläppen, rena luften och skydda människors hälsa. Placering av luftintag till byggnader kan behöva beaktas.

## Trafikbuller

Minskat trafikbuller är en viktig strategisk fråga för en positiv utveckling av Väsby som attraktiv bostadskommun. Ambitionen ska vara att klara gällande riktvärden både inomhus och utomhus, men i de centrala kommundelarna och i programområdet, är utomhusvärdena svåra att klara överallt. Avsteg från riktvärdena kan motiveras vid komplettering av nya bostäder med mycket god tillgång till kollektivtrafik och annan samhällsservice.

Nyttillkommande bebyggelse kan fungera som ljudavskärmning för järnvägsbuller mot befintlig bebyggelse på både östra och västra sidan om järnvägen. Trots fler spår och ökad trafikmängd bedöms ljudnivåerna för befintliga bostäder kunna bli lägre än idag.

### Bullerriktvärden

De nationella riktvärdena:

Riktvärdena nedan bör inte överskridas vid nybyggnation av bostäder eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i storsatort med stadsstruktur, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning gäller riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Även när avsteg görs från riktvärdena har kommunen ambitionen att få en så god ljudmiljö som möjligt i och utanför ny bebyggelse. Även i den offentliga miljön på gång- och cykelvägar och andra allmänna ytor ska ljudmiljön vara acceptabel för att öka användbarheten och trivselvärdet. Ljudmiljön på perrongerna måste uppmärksammas.

För att få en så god ljudmiljö som möjligt måste hänsyn tas till bullret tidigt i planeringen och sedan måste frågan få genomgå hela planeringsprocessen. En bullerutredning har tagits fram som beskriver hur planering av bostäder kan ske i ett bullerutsatt läge som detta. Detaljerade bullerutredningar tas fram detaljplaneskedet och kommer att utgå från aktuella prognosvärden för trafikflöden. Valet av byggnadstyp för bostäder måste ske med kreativitet så att även eventuella bullerskyddsåtgärder blir en naturlig del i byggnaden och inget "påhäng". Att beakta i detaljplanearbetet:

- Bostäderna väster om järnvägen bör förläggas i minst halvslutna kvarter med öppning mot väster. Små öppningar mot öster får förekomma. De bullerutsatta lägenheterna ska utformas genomgående med minst häften av boningsrummen mot gård.
- Bostäderna öster om järnvägen i den norra delen bör förläggas i minst halvslutna kvarter med öppning mot öster. De bullerutsatta lägenheterna utformas genomgående med viss boningsrum mot den östra sidan.
- Bostäder öster om järnvägen ovan på bussterminalen ska utformas genomgående med viss boningsrum mot öster. Fasaden mot järnvägen blir bullerexponerad. Boningsrum mot öster kan ligga mot balkong med lokal lösning i form av tät räcken och ljudabsorbenter itak. För bostäder i denna byggnad måste risk för störningar i form av stomljud från bussarna särskilt beaktas.
- Andra lokala lösningar, såsom burspråk, delvis inglasade balkonger och specialfönster kan användas på vissa delar av byggnader.

Låga ljudnivåer inomhus är den enskilt viktigaste kompensationsåtgärden för att minska störningen i bostäder i bullerutsatt läge. Lämpligt mål är ljudklass B, det vill säga högst 26 dBA ekvivalent ljudnivå respektive 41 dBA maximal ljudnivå. Detta är möjligt att uppnå med lämpligt val av yttervägg och fönstersamt eventuella uteluftsdon.<sup>1</sup> Uteluftsdon – öppningar vid fönster som tar in friskluft

Den offentliga miljön skyddas genom olika typer av bullerskärmar utmed järnvägen. Högre byggnader nära järnvägen minskar ljudutbredningen, liksom tak (platta) som kan ge ”dubbel” avskärmning. Även gröna tak dämpar ljudet.

Utvecklingen går framåt när det gäller bullerdämpande vägbeläggning och på sikt kan det vara möjligt till att dämpa ljudet med upp till 10 dB. Bra underhåll av standardbetonad vägbeläggning kan redan idag ge ca 3 dB lägre ljudnivå. Låg hastighet reducerar ljudnivån.

Åtgärder i form av ljuddämpning på de tåg som trafikerar järnvägens samt tåtare underhållsintervall för räls slipning och hjul slipning minskar ljudalstringen på järnvägen. Detta råder inte kommunen över.

Åtgärder som förbättrar ljudmiljön på perrongerna behöver belysas och diskuteras med Trafikverket.

## Vibrationer

I kommande detaljplaner i Väsby Entré kommer att föreslås sammanfattande bestämmelser för vibrationer som redan idag gäller för annan bebyggelse utmed järnvägen. För att klara detta krävs i första hand en gedigen grundläggning.

## Magnetfält

Kommunens planeringsmål för bostadsbebyggelse, 0,2 mikrotessa ska uppfyllas.

## Riskhänsyn järnväg

Programförslagets syfte är till att skapa fysiska förutsättningar för stationsnära bebyggelse. Ostkustbanan är klassad som transportled för farligt gods. Därför har riskanalyser för hela programområdet tagits fram som avser urspärning samt farligt gods.

Den planerade bebyggelsen i programområdet innebär att risknivån är så omfattande att risk reducerande åtgärder rekommenderas. Den detaljerade riskanalysen föreslår följande åtgärder för att risknivån inom området ska kunna accepteras (avstånden mäts från närmsta spår mitt):

### Bostäder och hotell:

- Avståndet mellan Ostkustbanan och bostäder respektive hotell ska ej understiga 25 meter.
- Inom 50 meter från Ostkustbanan ska bostäder och hotell utföras med:
- Friskluftsintag, för lokaler där personer vistas stadigvarande, placerad mot en tryggsida, det vill säga på byggnadernas tak eller bort från riskkällan.
- Ventilationssystem med central nöd avstängningsfunktion (manuell).
- Utrymningsvägar, för lokaler där personer vistas stadigvarande, placerade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan.

### Kontor och handel

- Avstånden mellan Ostkustbanan och kontor samt handel och verksamheter som innebär personintensiva verksamheter bör ej understiga 25 meter.
- Kontor samt icke personintensiv handel kan accepteras ur risksynpunkt inom 25 meter från Ostkustbanan, dock ej närmare än 15 meter, om dessa utförs med:
- Fasadersomförhindrar brandspridning i ni byggnad vid brand på järnvägen.\*
- Friskluftsintag, för lokaler där personer vistas stadigvarande, placerad mot en tryggsida, det vill säga på byggnadernas tak eller bort från riskkällan.
- Ventilationssystem med central nöd avstängningsfunktion (manuell).
- Utrymningsvägar för lokaler där personer vistas stadigvarande, placerade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan.
- Skydd mot urspärning.
- Mindre verksamheter som innebär ett begränsat personantal (till exempel kiosker eller mindre caféer) kan accepteras inom 25 meter från Ostkustbanan, alternativt på övergångar över järnvägen, utan krav på skydd mot brandspridning. Övriga åtgärder ska dock vidtas.

### Parkeringsdäck och bussterminal

- Avstånden mellan Ostkustbanan och parkeringsdäck respektive bussterminal ska ej understiga 5,5 meter.
- Avståndet mellan Ostkustbanan och väntytorm.m. inom bussterminal ska ej understiga 25 meter.
- Inom 25 meter från Ostkustbanan ska parkeringsdäck och bussterminal utföras med:
- Fasadersomförhindrar brandspridning i ni byggnad vid brand på järnvägen.
- Friskluftsintag, för lokaler där personer vistas stadigvarande, placerad mot en tryggsida, det vill säga på byggnadernas tak eller bort från riskkällan.
- Ventilationssystem med central nöd avstängningsfunktion (manuell).
- Utrymningsvägar, för lokaler där personer vistas

stadigvarande, placerade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan.

- Skydd mot urspårning.

#### Obebyggda ytor

- Obebyggda områden mellan Ostkustbanan och ny bebyggelse bör utföras så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Avståndet mellan Ostkustbanan och ytor som uppmuntrar till stadgivarandevistelse ska ej understiga 20 meter. Ovan på parkeringsdäck respektive ovan på bussterminalkanytor som uppmuntrar till stadigvarandevistelse tillåtas avståndet ej understiga 10 meter.

Planprogrammet förutsätter att bostäder placeras så nära som 25 meter från närmaste spårmitt. För att åstadkomma en effektiv bytespunkt krävs korta avstånd mellan resefunktionerna (busstation, tågstation, infartsparkering med mera). Planprogrammet utgår från att bussterminalbyggnad, kommunikationsytor, parkeringsdäck samt gata kan placeras så nära som 6,5 meter från närmaste spårmitt.

Avståndet mellan järnväg och ny bebyggelse behöver utredas vidare i ett kompletterande utredningsarbete om risker och störningar. Trafikansäkerhet och räddningstjänstens insatsmöjligheter ska bland annat studeras. Detta ska göras i samarbete med Trafikverket och i samråd med Länsstyrelsen samt övriga berörda.

Ytterligare fördjupade riskanalyser kan behövas fram i detaljplaneskedet. De åtgärder som dess redovisarska då formuleras som planbestämmelser på ett sådant sätt att de är förenliga med Plan- och bygglagen (2010:900).

### Markföreningar

Inför arbetet med kommande detaljplaner får övervägas vilka ytterligare utredningar som behöver göras utöver de redan gjorda. Beroende på risk för miljön och hälsopåverkan genom kommande markanvändning får avgöras vilka saneringsåtgärder som sedan måste vidtas i respektive detaljplan.

### Radon

Förekomsten av markradon är inget stort problem vid nybyggnation men ska beaktas vid byggnaders konstruktion och utförande.

### Vattenmiljö

Väsbyån ska göras mer tillgänglig och den befintliga kulverteringen ska tas bort. Förändringen av ån är tillståndspliktig vattenverksamhet och kräver vattendom. I samband med detaljplanearbetet krävs en fördjupad

utredning för att fastställa att förändringen av ån inte kommer att medföra en försämring för djur- och växtliv. Speciellt viktigt är det att se till att det inte uppstår några vandringshinder för den rödlistade fisken asp som lever i ån. Man bör också arbeta med att förbättra befintliga lekplatser för aspen och att se till att bävern fortsättningsvis kan röra sig utmed ån. Belastningen av näringsämnen till ån får inte öka både med hänsyn till djurlivet men också för att klara att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ån. De vattenvårdande åtgärder som genomförs, vilket inte bara blir i ån utan även i området i stort, kommer att behöva vara klimatanpassade. Klimatanpassningsåtgärder kan innebära att bredda åfåran där så är möjligt, att utforma svackdiken, raingardens, och svämplaner och magasin som kan hantera tillfälligt ökade flöden. Samarbetet pågår med Trafikverket för att lösa frågan kring järnvägen och den passage under järnvägen norr om programområdet som leder till ökad risk för översvämning inom hela programområdet. I övrigt följer kommunen rekommendationer ifrån Länsstyrelsen ifråga om lägsta grundläggningsnivåer.

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Vattenförekomsten Oxundaån/Väsbyån har otillfredsställande ekologisk status med kvalitetskravet att uppnå god ekologisk status till år 2021. Detta framför allt med anledning av näringsläckage från uppströms liggande vatten samt dagvatten från Väsby tätort. Detaljplanearbetet ska ej leda till ett ökat flöde av näringsämnen utan se till att minska belastningen från området. Ån har enligt Vattenmyndighetens beslut 2009 god kemisk status men vid mätningar i ån under 2014 har halter av PCB spårats och arbete pågår med att spåra källan och åtgärda ett pågående läckage. Länsstyrelsen har en samordnande roll kring vilka åtgärder som blir nödvändiga att genomföra eftersom Oxundasjön nedströms har mottagit mycket höga halter av PCB.

Kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är Uppnä rej god kemisk ytvattenstatus. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten bör inte öka till den 22 december 2015, i förhållande till de halter som har legat till grund för vattenmyndighetens statusklassificering av kemisk ytvattenstatus inklusive kvicksilver och kvicksilverföreningar 2009.

De ändringar i beslut om som tas av Vattenmyndighetens vattendelegation under detaljplanearbetet kommer att redovisas i planens samt vilka åtgärder som genomförs i detaljplaneområdet och i övrigt för att uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormerna för vat-



ten. Kommunen har en vattenplan och en åtgärdsdatabassomanger de åtgärdersom behovs för att uppnå MKN för vatten och säkerställer genomförandet av Vattenmyndighetens åtgärdsprogram. Kommunen samarbetar i övrigt med övriga kommuner inom avrinningsområdet genom Oxunda Vattensamverkan för att uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormerna för vatten.

## Naturmiljö

Det finns två naturområden med höga värden i programområdet som berörs av ny bebyggelse:

- En tallskog med inslag av ädellövträd öster om Runbyhage (område 204) av vilken skogsbrynet berörs av planerad bebyggelse, men även ett bebyggelseområde berör skogen i något större utsträckning än bara skogsbrynet. Vad gäller tallskogen är det viktigt att försöka bevara de gamla tallarna i så hög utsträckning som möjligt när detaljplanering sker för placering av bostäder med mera i denna del. Där värdefull tallskog tas i anspråk ska kompensationsåtgärder genomföras.
- En ädellövskog söder om Bankes bro (område 330) som berörs främst i norra delen. Där finns många skyddsvärda så kallade jätteträd. Vad gäller ädellövskogen och de så kallade jätteträden är det viktigt att i så hög utsträckning som möjligt bevara jätteträden och andra gamla träd i området. Där värdefull ädellövskog tas i anspråk ska kompensationsåtgärder genomföras.

Det är också angeläget att ha en buffertzon från träden till bebyggelsen så att inte trädens rötter riskerar att påverkas negativt.

## Klimatanpassningsåtgärder

En klimat- och sårbarhetsanalys för hela kommunen har tagits fram tillsammans med en översiktlig dagvattenutredning som omfattar programområdet. Dessa är ett led i att lösa översvämningsfrågan. Behov av tattsamordnad kompletterande utredningsarbetet gällande bebyggelseavstånd till järnväg ska undersökas samverkan med framförallt Länsstyrelsen och Trafikverket behöver ske kring vilka åtgärder som är möjliga att genomföra för att minska risken för översvämnning inom området.

### Dagvatten

Klimatförändringar ställer högre krav på att teknisk infrastruktur klarar ökad nederbörd och kraftiga skyfall. Området består till stor del av lerjord och andelen hårdgjord yta kommer att öka enligt förslaget.

För att säkerställa att området tål klimatförändringar i form av ökad nederbörd har en översiktlig dagvattenutredning tagits fram under 2014. Denna utredning har undersökt kraftiga regn, "instängda områden" samt lågpunkter i området. Utredningen kan komma att innebära att mark behöver reserveras för omhändertagande av dagvatten inom programområdet. ex. anläggandet av dagvattendamm i en lågpunkt. En dagvattenutredning inom respektive detaljplan ska tas fram i nästa skede. Andra anpassningsåtgärder som kan bli aktuella för att möta problemet med en ökad mängd dagvatten är t.ex. minimering av andelen hårdgjord yta vilket kan lösas bland annat med hjälp av gröna väggar och tak, svackdiken, svämplan, fördröjningsmagasin och lokalt omhändertagande av dagvatten på kvartersmark där så är möjligt, t.ex. i så kallade regnträdgårdar.

### Risker för ras och skred

Risken för ras och skred kommer att öka till följd av ökad nederbörds mängd och temperaturförändringar. Det finns områden inom stationsområdet som enligt en översiktlig stabilitetskartering har förutsättningar för skred baserat på jordart och marklutning. Skredrisken ska utredas vidare i detaljplaneskedet genom en grundläggande geoteknisk utredning.

### Ökade temperaturer

För att kunna hantera effekterna av ett sannolikt varmare klimat med ökad medeltemperatur och fler kraftiga värmeböljor bör anpassningsåtgärder genomföras. Anpassningsåtgärder kan bestå i val av byggmaterial, luftreglering i byggnader, att plantera träd och buskage som ger beskuggning samt minska solinstrålning under sommarhalvåret och öka andelen grönska i utomhusmiljön. Att bygga upp ett "early warning"-system kan vara en nödvändig åtgärd för att förebygga hälsorisker för känslig befolkning.

## Kulturmiljö

En kulturmiljöutredning med konsekvensbedömning har tagits fram i samband med programsamrådet 2014 som beskriver konsekvenser för dalgångsstråket, Väsbyån, för historisk landskapet, bylandskapet och stationsmiljön. Planprogrammets markanvändning medför både positiva och negativa konsekvenser för kulturmiljön. Nedan beskrivs konsekvenser kortfattat och åtgärder som planprogrammet tar fasta på:

### • Dalgångsstråket

Denna bebyggelsen i dalgången innebär att dagens nordsydlig gröna stråk med spår av tidigare åkerbruk bryts. Denna dragningen av upplevelsestråket följer

inte de äldre strukturerna. Det länkar dock samman de bevarade historiska strukturerna och dess historiska berättelse. Genom förtydligande av stigsystem, skyltningar och slyröjning kan de historisk värdefulla platserna framhävas och tillgängliggöras. Då dalgången bebyggs är det viktigt att skapa siktlinjer i nordsydlig riktning för en fortsatt upplevelse av dalgångsstråket.

#### • Väsbyån

Att frilägga Väsbyån i den ungefärliga sträckningen (enligt planprogrammet) stärker ortens historiska identitet. Ån har varit ett tydligt inslag i stationsmiljön fram till 70-talet i samband med spårbreddningen.

#### • Förhistoriska landskapet

De enstaka gravarna och gravfälten inom programområdet är värdefulla för förståelse av byggelseutvecklingen i området. Genom att förtydliga dessa kan ortens historiska identitet stärkas. Gravfältet i anslutning till Runby Nedra är i behov av restaurering. Kopplingen mellan Väsbyån, fornlämningarna och odlingsmarken går till stordelförlorad. Ladbrosstenen måste sannolikt flyttas i samband med spårutbyggnaden vilket försvårar läsbarheten för områdets historiska utveckling. Ladbrosstenens koppling till vattenstråket, Väsbyån bör behållas. Gravfältet i södra delen på västrasidan kommer att beröras av Ladbrovägens nya dragning. Kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet ska tas vid fortsatt planering.

#### • Bylandskapet

Runby Nedra och villa Karlsro har en tydlig koppling till det agrara odlingslandskapet som idag representeras av det gröna dalgångsstråket. Idag är gränsen mellan åkermark och skogsmark synlig. Åkermarken kommer att bebyggas. I det fortsatta arbetet med att

fastställa gräns för ny bebyggelse i den nordvästra delen ska möjlighet att synliggöra gränsen mellan tidigare åkermark och skogsmark undersökas.

#### • Stationsmiljön

Stationshus, posthus, magasins- och ställverksbyggnad måste flyttas/rivas. Den karaktäristiska stationsmiljön kommer att försvinna till stora delar då flera byggnader kopplade till stationssamhället måste flyttas/rivas. Trots att nuvarande stationsbyggnad kommer att ersättas av en ny station i samma läge, vilket är positivt för platskontinuiteten för själva funktionen och bidrar till att stärka ortens historiska identitet, försvinner läsbarheten för den äldre stationshistorien. Möjlighet att flytta dessa byggnader ska undersökas inför/ i samband med detaljplanearbete. Det som finns kvar av stationssamhället är Henriksborgsområdet som ska rustas upp varsamt (uthus bevaras) och Väsbyån som ska friläggas och synliggöras. Järnvägs-parkens karaktär av privatavillaträdgård kommer att förändras då parkens ska öppnas upp och göras allmänt tillgänglig. Ny bebyggelse i anslutning till Henriksborgska anpassas till befintlig bebyggelse och studeras i detaljplaneskedet.

### Fortsatt arbete

Ett kvalitetsprogram för allmänna ytor ska tas fram där bland annat klimatanpassning, trafikbuller och kulturmiljö tas upp.

Ett kompletterande utredningsarbete om risker och störningarskagöras tillsammans med Trafikverket och i samråd med Länsstyrelsen samt övriga berörda.

Ett kvalitetsprogram för kvartermarkska tas fram där bland annat klimatanpassning ska finnas med.

# Teknisk försörjning

## Vatten och avlopp

Programområdet är inom kommunala verksamhetsområdet för vatten, spillvatten och dagvatten och kommunalt VA finns inom området.

På västrasidan finns en huvudvattenledning (600 mm) som ägs av Norrvatten och ligger med ledningsrätt inom området. Ledningarna på västra sidan kommer att behöva flyttas till nya lägen i de nya gatorna. Utredning om detta pågår.

Det befintliga spillvattensystemet från Runby planeras att ledas med självfall söder ut till anslutning under järnvägen i höjd med Edsvägen för att ledas vidare till Käppalatumnelns nedsläpp vid Optimusvägen. Även den mellersta och södra planerade bebyggelsen på västra sidans planeras att ledas denna väg.

Den nordliga planerade bebyggelsen planeras om möjligt att ledas med självfall till östra sidan i höjd med Väsbyvägens förlängning under järnvägen eller att utnyttja befintlig ledning under järnvägen i höjd med stationen. Alternativ är att leda det spillvattnet till den befintliga pumpstationen vid Ladbrodammen som ligger norr om programområdet. Därifrån kan det pumpas tillbaka söderut för att kopplas samman med det nya självfallssystemet som led till Käppalatumneln.

Om alternativet med att leda spillvatten till pumpstationen vid Ladbrodammen blir verkligt så måste den pumpstationen byggas ny för att klara den ökade belastningen. Tryckspelledningen från Ladbrovägens pumpstation kommer att behöva läggas om inklusive ny släppunkt.

På östra sidan kommer befintliga ledningar under busstationen att tas bort. Befintligt ledningssystem kommer att utnyttjas med nya serviser från den nya bebyggelsen.

## Dagvattenhantering

Dagvattenhantering ska ske enligt kommunens dagvattenpolicy. Innan detaljplaneskedet ska en dagvattenutredning för hela planområdet utföras så att man säkerställer ett säkert dagvattensystem med effektiv rening och fördröjning.

Befintlig avledning av dagvatten i programområdets västra delarm måste hanteras. Höjdsättning av området bör för effektiv avrinning ske så att marken/gatorna lutar i nordlig eller sydlig riktning och mot Väsbyån så att inga instängda områden som kan översvämmas bildas. Det kommer att behövas ett avskärande dike mellan skogsområdet i nordvästra området och den nya bebyggelsen. En eventuell samordning med avledning av dagvatten från uppströms belägna områden skall utredas närmare inför detaljplaneskedet.

Tillräcklig fri yta eller yta under anläggning ska avsättas i eller i anslutning till programområdet för att omhänderta större mängder regn och snö. En möjlighet kan vara att på västra sidans södra del i höjd med VA-ledningarnas passage under järnvägen anlägga ett fördröjningsmagasin.

I norra delen av området på den västra sidan planeras dagvattnet att ledas norrut till Väsbyån. Det som kan anslutas till det planerade avskärande diket leds dit. Övrigt dagvatten från kvarterets mark planeras att ledas till Väsbyån i höjd med Ladbrodammen.

I den södra delen av området och i delen runt det stora parkeringsdäcket planeras dagvattnet att avledas ledningsbundet söderut till ett eventuellt fördröjningsmagasin i områdets södra del innan avledning till Väsbyån.

Behov av rening av dagvatten bör uppmärksammas. Reningen samt grad av fördröjning ska uppfylla kvalitetskraven för miljökvalitetsnormer för vatten som är beslutade för Väsbyån och tillgodose de framtida riskscenarier som finns för eventuell framtida översvämning av Väsbyån. Eftersom Väsbyån är en viktig lekplats och livsmiljö för fisken, får inte dagvattnet riskera att försämma livsförutsättningarna för fisken. Dessa frågor får utredas inför detaljplaneskedet. Bussterminalens behov av dagvattenhantering och

oljeavskiljning ska utredas inför detaljplaneskedet. Befintlig avledning av dagvatten till Ladbrodammen måste behållas. Det är även viktigt att de befintliga bräddmöjligheterna till Väsbyån kvarstår. Detta ska utredas inför detaljplaneskedet.

Avvattning av ny gatemark kan förslagsvis ske till trädensså kalladeskelettjordar. Därmed skapas både fördröjning, rening och upptag i trädrötter. Dagvattenbrunnarna har bräddavlopp till dagvattensystemet. Fördröjning på kvartersmark förordas. Infiltration av dagvatten bör ske där det är möjligt, dock kan infiltration vara svårt att genomföra då större delar av programområdets undergrund består av lera. Detta får utredas inför detaljplaneskedet.

## Fjärrvärme

Området planeras att anslutas till fjärrvärme. Anslutningar kan ske i Optimusvägen, Läringsvägen, Mälarvägen och Hagvägen.

## El/tele/fiberledningar

Området kan anslutas till befintligt system. Befintliga ledningar på områdets västrasida kommer att behöva flyttas till nya lägen i det nya gatusystemet.

Nya transformatorstationer kommer att behövas på västrasidan. Placering av dessa ska utredas inför detaljplaneskedet.

Befintlig transformator vid Bankes bro på östra sidan kommer att behöva flyttas till nytt läge i närheten. Utreds inför detaljplanearbetet.

## Avfall

All sophantering ska följa avfallsplanens ambitioner. Ny bebyggelse ska källsortera inom egen fastighet. Återvinningsstationen som idag finns på västrasidan under Bankes bro behöver flyttas. Ny placering ska utredas inför detaljplaneskedet.

## Fortsatt arbete

Ett kvalitetsprogram för allmännyttors katasfrämjande dagvattenfrågan fördjupas. Ett kvalitetsprogram som avser kvartersmark ska tas fram där dagvatten- samt avfallsfrågan ska ingå.



# Hållbarhet

Syftet med detta avsnitt är att belysa viktiga hållbarhetsaspekter i projektet **Väsby Entré**.

## Utgångspunkt

Grundförutsättningarna för utveckling av Väsby Entré kan ur vissa hållbarhetsaspekter betraktas som goda. Det handlar framför allt om följande:

### Inom Social hållbarhet:

- en befintlig stadsstruktur, framför allt på östransidan, med silandegatunät, verksamheter i markplan, samt tillgång till attraktivt offentligt rum och parkmiljöer som främjar ett fungerande stadsliv
- tillgång till kulturell service

### Inom Ekologisk hållbarhet:

- tillgång till konkurrenskraftig kollektivtrafik som kraftigt minskar bilberoende
- tillgång till högvärdig service inom gångavstånd, vilket minskar transportbehovet med bilytterligare
- god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik

### Inom Ekonomisk hållbarhet:

- förutsättningar för högtäthetsomkänsliga underlag för god lokal ekonomi
- tillgång till god infrastruktur, vilket ökar förutsättningarna för projektets samhällsekonomi

Förslaget bedöms stärka ovanstående redan goda förutsättningar ytterligare. Förslagetshöga exploateringsgrad, som leder till ännu högre täthet inom området som helhet, har positiva effekter för kommersiellt och kulturellt utbud, och därmed för förutsättningarna för liv och trygghet i staden.

Förtätningen församtidigt med sig risk för konsekvenser som högre trängsel, mindre avskildhet, mer buller, sämre luftkvalitet, mindre grönyta, ökat parkslitage, förlorad karaktär, mindre solljus och mindre utsikt. Samtliga dessa aspekter går att hantera men ställer krav på projektets förmåga till motåtgärder. Exempel är: högkvalitativa gårdar och offentliga parker, utveckling av andra gröna kvaliteter, medveten bebyggelseutformning för att främja utsikt, solljusinfall och god luftkvalitet, och att skärma buller, samt tillvarata tagande av natur och kultur tillgångar.

Nedan följer en genomgång av projektets mål "En stad som bidrar till en hållbar utveckling" nedbrutet i fyra hållbarhetsperspektiv – social, ekologisk, ekonomisk och fysisk hållbarhet.

## Social hållbarhet

### Identitet

En stark identitetskaparett sammanhang för invånare och omgivning. När en stadsdel har en tydlig identitet underlättar det för invånarna att identifiera sig med platsen och känna samhörighet med de andra som bor där. I förlängningen innebär det att en tydlig identitet kan bidra till att långsiktiga sociala strukturer skapas.

En platsidentitet beror både av dess karaktär rent geografiskt, landskapets former och naturmiljö, men i allra högsta grad även av de kulturella yttringarna. Platsens historiska användning kan vara mer eller mindre tydlig i stadslandskapet men präglad av det oftast i någon utsträckning. Den nutida användningen är känd som präglar platsens karaktär i störst utsträckning.

Förslagets förutsättningar: Förslaget bedöms ha goda förutsättningar för att skapa värdefull identitet.

Inför fortsatt planarbete: Fördjupa arbetet med att stärka och lyfta fram de kulturella värden som bevaras.

### Struktur för stadsliv

Goda förutsättningar för stadsliv skapas genom att stadsdelen blir väl integrerad med omgivningen, fylls med sociala värden som leder till ökat engagemang och ökad trygghet, samt förses med en mångfald av mötesplatser.

God integration leder till ökad uppblandning av de folkströmmar som vistas och rör sig i stadens offentliga rum.

Trygghet är ett grundläggande behov för människan om jag inte känner mig trygg faller förmågan att ta del av och uppleva andra livskvaliteter i staden. Upplevelsen av att andra människor finns närvarande har störst trygghetskapande effekt. Detta åstadkommer genom att bebyggelsens användning blandas så att den är befolkad dygnet runt. Effekten är störst i markplanet, och två våningar över.

Förutsättningar för mötesplatser handlar om att vi i synen på det offentliga rummet röser oss mot att betrakta även gatan som ett rum för vistelse och möten, likt torg, platser och parker, snarare än ett transportrum. När man rör sig i staden upplever man en sekvens av olika typer av mötesplatser med olika funktioner vid olika tider. Genom att ge plats för möten i staden skapar man även möjligheter för lokalt förankrade

aktiviteter och traditioner. Genom att planera för en mer blandad stad kan man också skapa större förutsättningar för en social mångfald. I det offentliga rummet möts alla på lika villkor, oberoende av ålder, etnisk ursprung, åsikter, kultur, köpkraft, livssituation och så vidare.

Förslagets förutsättningar: Förslaget bedöms ha goda förutsättningar för stadsliv.

Befintlig stadsstruktur på östra sidan är en del av ett väl integrerat gatunät. Förslagets brolösning innebär att järnvägens barriäreffekt minskar väsentligt. På västrasidan föreslås länkar för att integrera stadsdelen mot befintlig struktur i Runby.

Trygghetsfrågan har varit en viktig aspekt i utformningen. Stationsområdets kärna består av kommunikationsnoden med resefunktioner. Tillsammans med bostäder och lokaler för kontor, handel och övriga verksamheter ska de blandade funktionerna bidra till en trygg plats under dygnets alla timmar. Detta kräver en god integrering av dessa funktioner.

Förslaget innehåller ett stort antal olika sorters mötesplatser, bland annat det stora centrala omhustorg som saknas i Väsby idag.

Inför fortsatt planarbete: Starkt fokus på blandning av bostäder och verksamheter, öppenhet och entréer i markplan, liksom utformning av attraktiva mötesplatser.

### Grönstruktur för rekreation

Grönstruktur är inte bara viktigt ur ett ekologiskt perspektiv, utan också ur ett socialt perspektiv, för människors rekreation. I stadens parker och natur finns utrymme för många typer av aktiviteter som inte har någon annan plats i det urbana landskapet. I de gröna miljöerna finns goda förutsättningar för sport och lek, både i anlagda parker och i mer naturliga naturområden. Här finns också goda möjligheter för avkoppling och vila. Forskning visar att vistelse i gröna miljöer är viktig för både den psykiska och fysiska hälsan, och har positiva effekter på vanliga folksjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar. Personer som bor nära grönområden har lägre stressnivåer än personer som bor i områden som saknar grönområden. Det finns även forskning som visar att barn som vistas mycket i naturen ofta är friskare, mindre stressade, har bättre motorik, högre koncentrationsförmåga och bättre minne än andra barn.

Förslagets förutsättningar: Konsekvenserna av förtätning medför att gröna ytor i det offentliga rummet minskar, vilket ökar behovet av rekreationssynpunkt högkvalitativa gårds-, gatu-, torg- och parkmiljöer. Förslaget bedöms ha goda förutsättningar att erbjuda detta. Särskilt vikt läggs vid framlyftande av Väsbyån.

Stadsdelens läge i nära anslutning till större strövmråde västerut ger miljömässig stabilitet.

Inför fortsatt planarbete: Starkt fokus på utformning av gårdar och offentligt rum utifrån rekreativvärden, vilket innebär hög andel och varierad grönska, och högkvalitativa platser för lek, umgänge och möte.

### Ekologisk hållbarhet

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald  
Den biologiska mångfalden representerar en långsiktig nytta, men är samtidigt ett av de viktigaste upplevelsevärdena vi kan njuta av. Biologisk mångfald och naturliga ekosystem är en av de viktigaste förutsättningarna för de ekosystemtjänster vi är beroende av. Ekosystemtjänsterna kan beskrivas som den praktiska eller tekniska nytta som samhället kan erhålla från de naturliga och de kultiverade ekosystemen.

Förslagets förutsättningar: Konsekvenserna av förtätning medför att gröna ytor i det offentliga rummet minskar. Förutsättningar finns att arbeta med mångfunktionella ytor, som både kan omhänderta dagvatten, rena luft, sänka temperaturen, bidra till rekreation och bevarandet av biologisk mångfald.

Projektets närhet till större rekreativområden skapar goda förutsättningar för friskt och temperatursänkande luftinflöde.

Fördröjning av dagvatten kan åstadkommas, till exempel genom att grön yta på gårdar och tak premieras.

Inför fortsatt planarbete: Fokusera på skapande av mångfunktionella ytor.

Biologisk mångfald ska eftersträvas i så lång utsträckning som möjligt genom att till exempel minimera avverkning av så kallade jätteträd och gamla tallar.

Vattenkvaliteten i Väsbyån ska säkerställas genom att dagvatten tas omhand, fördröjs och renas i så hög utsträckning som möjligt. Eventuell förorenad mark inom området behöver saneras.

### Teknisk försörjning (kretslopp, energi, avfall)

I en hållbar stad är det viktigt att näringscyklerna är så slutna som möjligt för att vara resurssnål med och förhindra för höga värden av näringsämnen i vår natur. På sikt måste också städernas behov av transporter minska, bland annat genom att en större andel livsmedel och energigrödor odlas lokalt och att avfall och avlopp återcirkuleras lokalt.

Energiförbrukningen i världen måste minska och EU:s energidirektiv anger att energiförbrukning i alla nya byggnader är "nära noll energibygnader" senast 2020. (Sveriges definition av "nära noll" är i oktober 2012 ej klar).

Förslagets förutsättningar: Avloppsvattnet går till regionala reningsverk (Käppala) som är certifierat och ger biogas och rötslam. Rötslammet ska återföras till jord- och skogsbruk.

Matavfall kan tas omhand i separata system för regionala kretslopp via anläggning i Uppsala för biogasproduktion. Dagvatten kan fördröjas och i viss mån renas lokalt. Dagvatten kan också användas till bevattning (matpark, Plantagon). Vid behov kan gröntakan användas att minska ytvavrinningen. Avloppssystem och dagvattensystem kommer att kunna anpassas för framtida klimatförändringar.

Inför fortsatt planarbete: Möjlighet till separat system för omhändertagande av matavfall utreds, liksom möjligheter att fördröja dagvatten.

### Transporter

Transportsystemets skavara uppbyggs så att kollektivtrafik och cykel gynnas framför personbilstrafik. Trafiksystemet ska vara utformat för god trafiksäkerhet. Systemet ska bidra till att skapa livfulla mötesplatser och goda lägen för service och aktiviteter. Bilens goda sidor skall på så sätt tas tillvara och kollektiva färdmedels nytta maximeras.

Förslagets förutsättningar: Väsby Entré har särskilt goda förutsättningar att bli hållbart från transportsynpunkt. Programmets syfte är att skapa fysiska förutsättningar för en ökad kollektiv-, cykel- och gångtrafik till och från stationsområdet. Tydliga och gena gång- och cykelstråk med goda anslutnings- och parkeringsmöjligheter skapas. Bra parkeringsmöjligheter ökar möjligheten för människor att infartsparkera och byta till kollektivtrafik istället för att ta bilen hela vägen. Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och Stockholms Lokaltrafik (SL/SLL Trafikförvaltningen) är viktiga aktörer i arbetet med att åstadkomma en utökad och attraktiv

kollektivtrafik och en hållbar regional tillväxt. Gott samarbetet mellan dessa aktörer är därefter avgörande.

Inför fortsatt planarbete: Fokus på tydliga, genagång- och cykelstråk, samt väl fungerande cykel- och infartsparkering vid stationen.

### Byggprocessen

Effektiv resursanvändning under byggprocessen genom åtgärder som minskar transporter och byggavfall.

Giftfria byggnader för minskad miljöpåverkan och sund inomhusmiljö.

Förslagets förutsättningar: Byggindustrin förväntas idag i hög utsträckning använda mer miljövänliga produkter på marknader och tänka i ett livscykelperspektiv när produkterna utformas, samt att använda konstruktioner och metoder som minimerar uppkomst av avfall.

Inför fortsatt planarbete: En självklar inriktning vid byggproduktion ska vara:

- Effektiv resursanvändning
- Giftfria varor och byggnader
- Minimera transporter under byggnadstiden
- Minimera byggavfall
- Minimera skador på vegetation och vattenmiljöer

## Ekonomisk hållbarhet

### Lokal ekonomi

En levande lokal ekonomi är en viktig förutsättning för en levande stadsdel. Stadsdelens skage goda förutsättningar för en bra funktionsblandning med inslag av lokala verksamheter och service.

Förslagets förutsättningar: Förutsättningarna är goda. Lokalekonomi är väl etablerad i om befintlig struktur på östra sidan i form av rikt kommersiellt utbud i markplan. Förslag till förtätning på västra sidan ökar förutsättningarna att utveckla ny lokal ekonomi, samtidigt som förutsättningarna att stärka befintlig i anslutning till Runby torg ökar.

Inför fortsatt planarbete: Fördjupat arbete med att skapa en väl avvägd och kontinuerlig inblandning av verksamheter, både i markplan och som större kontors- och hotell etableringar, med extra fokus i attraktiva lägen, samt att öka integrationen för befintlig kommersiell service västerut.

### Samhällsekonomiska mål

Väsby Entré är ett samhällsekonomiskt motiverat projekt, med mål att bidra till att utveckla hela kommunens identitet och attraktivitet för såväl boende som för näringsidkare. Förslaget är med kommunens mått ett stort projekt, som kommer att påverka många gemensamma resurser.

Förslagets förutsättningar: Förslaget har goda förutsättningar att utveckla stadsdelen med attraktivitet och identitet nog att på ett påtagligt sätt stärka kommunens varumärke och bidra till att öka kommunens attraktivitet för boende och näringsidkare, framför allt genom ett attraktivt, tryggt och integrerat stadsliv, men också genom profil- och identitetsbyggande arkitektur.

Projektet bedöms kunna bidra med ett stort antal arbetsplatser.

Utvecklingen av Väsby Entré bedöms påtagligt stärka kommunens varumärke.

Förslaget bedöms påtagligt förbättra kommunens skattebas och långsiktiga intäkter.

Förslaget bedöms förbättra kommunens sociala kapital, främst genom att stärka engagemang och idéutbyte hos invånare, men också genom att erbjuda mötesplatser för människor från alla delar av kommunen.

Förslaget bedöms också kunna bidra till en ökad andel och en ökad mångfald med högt utbildade invånare i kommunen, en andel som idag anses vara för låg.

Tillkommande tekniska driftkostnader för området bedöms som förhållandevis låga då området redan är en etablerad del av tätorten.

Genomförandet av förslaget bedöms kunna innebära en förstärkning av kommuninvånarnas folkhälsa, genom utveckling av rekreativ miljö, och ökad tillgänglighet till urbana rekreativ miljöer.

Markanvändningen i förslaget är genom den höga tätheten effektiv.

Stadsdelens skabygg på en kvarterstruktur med mindre kvarter som skapar en robust (resilient) struktur med tålighet för olika typer av framtida förändringar.

Inför fortsatt planarbete: Fokus på varumärkes- och attraktivitetshöjande insatser. Bebyggelse tätheten bör hållas hög och kvarterstrukturen robust (resilient).



## Fysisk hållbarhet

### Tillgänglighet för trafik

En viktig del av hållbar samhällsutveckling är att skapa god tillgänglighet för olika typer av trafik och att balansera de olika trafikslagen tillgänglighet. Trafikslagens samverkan och konkurrens bestäms till stor del av den fysiska strukturen.

Förslagets förutsättningar: Förslaget bedöms kunna erbjuda god framkomlighet för kollektivtrafik på ett sätt som gör kollektivtrafiken mycket konkurrenskraftig. Förslaget bedöms även kunna tillvarata bilens "goda sidor" genom framkomlighet i stråk som tillhandahåller lokal service och därmed bidrar till underlag för denna. Framkomligheten för bil bör dock vara underordnad kollektivtrafikens. Tillgängligheten för gång- och cykel bedöms kunna göras mycket god.

Även tillgängligheten till spårbunden kollektivtrafik stärks genom väsentligt tryggare och mer attraktiv entré via norra bron, samt ambitionen att addera en entré från Bankes bro till perrongerna.

Inför fortsatt planarbete: Programförslagets struktur medför mycket goda förutsättningar enligt ovanstående. Vid eventuella förändringar i strukturen ska ovanstående faktorer vägas tungt.

### Sunda hus

En hälsosam och sund boendemiljö är en viktig del av en stadsdels hållbarhet.

Förslagets förutsättningar: En målsättning kan vara att miljöklassa samtliga byggnader, eller, om detta inte är praktiskt möjligt, se till att byggnaderna uppfyller motsvarande krav.

Inför fortsatt planarbete: Utreda möjligheten att miljöklassa byggnader.

### Hälsa och säkerhet

Hänsyn måste tas bland annat till trafikbuller, luftkvalitet och risk till följd av transporter med farligt gods och tågurspårning samt översvämningar till följd av kraftiga skyfall.

Förslagets förutsättningar: Förslaget stötar och effektivt byggda kvartersstad, med silande trafik, har många stora fördelar, men nackdelar är att det uppstår risk för höga trafikbullernivåer och dålig luftkvalitet längs huvudgatorna. Bebyggelsen bedöms kunna formas på ett sätt som skyddar både gårdsmiljöer och flera parkmiljöer från buller. Bebyggelsen bedöms även kunna

utformas så att god luftkvalitet kan säkerställas.

Boende kommer att kunna ha god tillgång till hälsofrämjande och tysta strövmråden, med lättanvända promenad- och motionsvägar och attraktiva nät för cykel- och gångtrafik.

Med krökande gator och platser utformade på gåendes villkor bedöms trafikmiljön kunna utformas med hög säkerhet för oskyddade trafikanter, med särskild tonvikt på barn.

Riskreducerande åtgärder som möjliggör bebyggelse nära järnvägen, se separat avsnitt Riskhänsyn – transport av farligt gods.

Risken för översvämning i programområdet måste beaktas med hänsyn till dagvattenhanteringen.

Inför fortsatt planarbete: Bebyggelsens kommer att behöva utformas utifrån förutsättningar att klara bullerkrav, luftkvalitet och olika typer av risker.

Eventuella förändringar i gatustruktur och gestaltning av gator och torg ska göras med fokus på gående- och cyklandes säkerhet.

# Behovsbedömning miljö

Enligt plan och bygglagen (PBL 2010:900, 4 kap 34§) samt miljöbalken (MB 6 kap 11§) ska kommunen göra en miljöbedömning vid framtagandet av en detaljplan om planens genomförande antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planens så att en hållbar utveckling främjas.

För att klargöra om planen medför en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Behovsbedömningen görs utifrån de kriterier som finns i bilaga 4 till förordningen miljökonsekvensbeskrivningar. Kriterierna handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av till exempel överskridna miljökvalitetsnormer eller kulturarvet och påverkan på skyddad natur.

Om planens genomförande enligt dessa kriterier kan antas leda till en betydande miljöpåverkan ska en

miljöbedömning enligt miljöbalkens bestämmelser genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas och samrådaskring.

Nedanstående är en preliminär behovsbedömning gjord av kontoret för samhällsbyggnad. Till sin hjälp har kontoret använt en checklista med de miljöaspekter som anges i miljöbalken (MB 6 kap 12 § 6 pkt).

Programområdet kommer i nästa planskede (detaljplan) att delas in i flera detaljplaner. En preliminär bedömning som omfattar hela programområdet görs i syfte att identifiera och belysa aspekter som påverkar och påverkas av planprogrammet. Dessa aspekter är viktiga att beskriva utifrån ett helhetsperspektiv, även om de troligtvis inte leder till betydande miljöpåverkan i de separata detaljplanerna.

## Platsen

Programområdet omfattar cirka 22 ha och ligger centralt i Väsby, på båda sidor om järnvägen. Platsen består av grönytor, skogspartier, parkeringsytor, infrastrukturformavspår område, bussterminal och vägar samt Väsbyån och enstaka byggnader.

Området ligger i en dalgång och består till stor del av lera och postglacial lera. Östra sidan är relativt flack och på den västra sidan finns enstaka partier med över 20 % lutning. Järnvägen utgör en av områdets lågpunkter. Området runt järnvägens östra sida riskerar att översvämmas då det är utpekad som ett instängt område. Grundvattnet strycknivå på östra sidan ligger i nivå med markytan eller endast någon meter under. Grundvattnet strycknivå på västra sidan bedöms ligga djupare ned.

Dagvatten från stora delar av tätorten på både östra och västra sidan av järnvägen, leds genom området till Väsbyån, som därmed är högt belastad.

Väsbyån, som löper längs med järnvägen på östra sidan, går i kulvert under den befintliga bussterminalen. Väsbyån rinner norrut mellan Edssjön och Oxundasjön och är idag ett mycket värdefullt inslag för rekreation och upplevelse i centrala Väsby. Ån har tilldelats klass 3 i den tätortsnära naturinventeringen, vilket innebär att den har ett högt naturvärde av kommunalt intresse. Väsbyån är en viktig lekplats för fiskarna asp och nissöga och har även ett rikt fågelliv. Aspen är rödlistad. Belastningen av näringsämnen till ån bör minska för att uppnå MKN för vatten.

Enligt den kommuntäckande naturinventeringen finns två områden på västra sidan som klassas som områden med hög naturvärden. Det norra skogspartiet består av ett allskog med inslag av ädellövträd. Här förekommer rödlistade arter som tallticka. Området som har klass 2, mycket högt naturvärde (regionalt intresse). Det södra skogspartiet består av en ädellövskog av lågortstyp. Här finns skyddsvärda jätteträd och området har klass 3, högt naturvärde (kommunalt intresse). Järnvägsparken är en mindre park på östra sidan och ingår i ett långsmalt grönstråksomsträckersignorrut.

På den västra sidan finns kända fornlämningar och nyligen identifierade fornlämningar. I norra delen finns enstaka fornlämningar och i den södra delen har ett större sammanhängande gravfält identifierats och fastställts tillsammans med enstaka fornlämningar. Norra om järnvägsparken finns mark som är förorenad av tidigare verksamheter. På västra sidan kan mark för-

oreningar finnas vid det föreställverket och i det södra industriområdet. Inom befintligt frilastområde och bussterminal bedöms marken vara förorenad.

Ostkustbanan är av riksintresse för kommunikationsändamål och är inte geografiskt preciserad. Över 500 tåg per vardagsmedeldygn passerar Upplands Väsby idag. Sträckan utgör en så kallad riskkälla i området, på järnvägen transporteras farligt gods. Mer än 655 tåg beräknas passera varje dygn år 2030 enligt Trafikverkets prognoser.

Befintlig bebyggelse i programområdet består på östra sidan av äldre bebyggelse i järnvägsparken, bland annat Henriksborg med bevarandevärde samt stationshus, posthus och magasin som idag används som kiosk och restaurang. Henriksborg har Q bestämmelse i gällande detaljplan. Stationshus, posthus och magasin är inte skyddade i plan men anses enligt den byggnadsantikvarisk utredning ha ett stort samhällshistoriskt värde, stora lokalhistoriska värden och har även ett visst regionalt värde. Fasaderna som är värdamot järnvägen har förvanskats och den äldre inredningen har bytts ut. På den västra sidan finns en ställverksbyggnad med skyddsbestämmelse i form av beteckningen q i gällande plan. Programområdet angränsar till de så kallade stjärnhusen som anses vara kulturhistoriskt värdefull bebyggelse enligt kommunplanen men saknar skydd i plan.

På den västra sidan används både de öppna grönytorerna och skogsområdet vid Runby hage för rekreation, promenader och lek. Området används för valborgsmässofirande. Runby hage utgör en grön länk mot målpunkter som Ladbrodammen, Barockparken och området kring Runby Nedra (hembygdsgården). Det finns ett upplevelsestråk på den östra och den västra sidan.

Järnvägen ger upphov till buller och vibrationer. Även vägtrafiken orsakar buller. På västra sidan löper Ladbrovägen i nordsydlig riktning och vägen ingår i kommunens huvudvägnät. Ostkustbanan ger upphov till ljudnivåer upp mot 70 dBA ekvivalent ljudnivå och Ladbrovägen uppskattas i framtiden ge 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Programområdet ligger utanför influensområdet buller från riksintresset Arlanda, det vill säga utanför området med ljudnivå överstigande 55 dBA FBN och/eller 70 dBA maximal ljudnivå fler än tre gånger per dygn. Området är ändå påverkat av ljud från inflygningen mot Arlanda.

Området har utbyggd infrastruktur med bland annat anslutningsmöjlighet till fjärrvärmenätet.

## Planen och påverkan

Följande aspekter har identifierats där förslaget medför en påverkan:

**Hushållning av markresurser:** Förtätning i kollektivtrafiknära läge förstärker befintlig infrastruktur och ökar underlaget för kollektivtrafik, kommersiell och offentlig service i området. Förslaget innebär en förtätning av ett centralt område som utgör en viktig länk mellan den västra sidans bebyggelse och den östra sidan. Bättre kopplingar över järnvägen stärker tillgängligheten för gående och cyklister samt ger goda förutsättningar för ökad rörelse mellan och i de öst-västliga kommundelarna.

**Riksintresset Ostkustbanan Stockholm-Uppsala:** Riksintresset omfattas av själva järnvägsanläggningen och influensområdet. Influensområdet definieras av bestämmelser och riktlinjer för buller, vibrationer, elsäkerhet och risk- och säkerhetsaspekter. Det är påverkan på anläggningens funktionsområde som är avgörande. Ny bebyggelse får inte innebära restriktioner för järnvägstrafiken. Förslaget tar höjd för en planerad kapacitetsförstärkning av Ostkustbanan i form av två nya spår, enligt den strategiska spårstudie som Trafikverket har tagit fram. Således innebär förslaget ingen direkt påverkan på den nuvarande eller den planerade järnvägsanläggningen, det vill säga spårområdet. Trafikverket har tagit fram generella rekommendationer för avstånd mellan järnvägsanläggning och övrig bebyggelse, rekommenderat avstånd är 30 meter. Förslaget för Väsby Entré innebär att ny bebyggelse (parkeringsdäck och bussterminal) förutsätts ligga 6,5 m från närmaste spår mitt på båda sidor av järnvägen, det vill säga nästan i linje med spårområdesgräns. Kommunen strävar efter att åstadkomma en effektiv bytespunkt mellan tåg, buss och övriga trafikslag, utan att påverka själva järnvägsfunktionen.

**Trafik:** Vägtrafiken till och från området ökar i och med att ny bebyggelse föreslås. Vägtrafiken påverkar luftkvaliteten i närområdet.

**Väsbyån:** Förslaget innebär att Väsbyån delvis flyttas och friläggs vid bussterminalen. Åtgärden förutsätts innebära en förbättring för djur- och växtliv jämfört med dagens kulvertlösning av ån. Förslaget utgår från att vandringshinder för fisken asp inte riskeras. Väsbyån föreslås rinna i gaturummet. Tillstånd för vattenverksamhet kommer att krävas. Positiv påverkan på stadsbilden och rekreation.

**Fornlämningar:** Den planerade expansionen av spårområdet västerut innebär att Ladbrovägen måste skjutas isidled västerut. Länsstyrelsen har fastställt ett skyddsavstånd på 10-20 meter mellan ny bebyggelse och fornlämningar i södra delen. Ladbrovägens nya dragning och breddning innebär att den del av fornlämningsområdet som kommer att beröras, bland annat måste Ladbrostenen flyttas.

**Klimatanpassning:** Förslaget innebär att andelen hårdjord yta ökar, framför allt på den västra sidan om järnvägen. Dagvattenhanteringen till följd av hårdjord yta i kombination med ökad nederbörd och risk för skyfall kräver åtgärder enligt kommunens dagvattenpolicy. Ny bebyggelse kräver omfattande stödpålning, på grund av lermark med lutningar över 10%, samt måste anpassas till risken för översvämning.

**Förorenad mark:** Bebyggelse eller annat ianspråktagande av misstänkt förorenad mark förutsätter att ytterligare markundersökning görs och markens aneras vid behov.

**Natur:** Del av skogsområdena på västra sidan tas i anspråk av ny bebyggelse. Förslaget innebär att ett ingrepp i de två områden som innehar en klass 2 (regionalt intresse) och klass 3 (kommunalt intresse) görs. Det södra skogsområdet med klass 3 innehåller stor andel skyddsvärda jätteträd. Gränsen mellan ny bebyggelse och skogskant kommer att studeras inför detaljplaneskedet. Området som har klass 2 innehåller den rödlistade arten tallticka samt bolmört och dessa påverkas av förslaget. Förslaget innebär att de största delarna av skogsområdena planläggs för parkändamål, och mindre delar för bebyggelse.

**Rekreation:** De öppna ytor som används för närrekreation kommer att försvinna. Rekreativ möjligheter i form av skogsområden samt stråk behålls till största del på västra sidan och utvecklas. På östra sidan förstärks rekreativ stråk. Förslaget medger en bättre broförbindelse mellan östra och västra sidan och syftar till att skapa ett tydligare öst-västligt stadsstråk och bättre tillgänglighet mellan de båda sidorna.

**Buller, vibrationer:** Nya bostadshus mot järnvägen och nära trafikerade gator innebär att nya bostäder kommer att få ljudnivåer utomhus som överskrider gällande bullerriktvärden. De nya bostäderna på västra sidan kan utformas så att ljudnivån sänks för befintliga bakomliggande bostäder. Även om åtgärder vidtas för att skydda tillkommande bostäder, kommer avsteg från bullerriktvärdena för de nya bostäderna att behöva göras. Samtidigt behöver klargöras vilka



kompensationsåtgärder som kan vidtas. Bullerfrågorna för både bostäder och utomhus i den offentliga miljön måste beaktas på ett särskilt sätt i det fortsatta planarbetet. Även risk för vibrationer från järnvägen måste belysas.

**Kulturhistoria:** Förslaget innebär att ny bebyggelse planeras i anslutning till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Stads- och landskapsbildningen kommer att förändras med ny bebyggelse på östra och västrasidan. Förslaget innebär att stationshus, posthus, godsmagasin och enstaka verkstadsbyggnader kommer att behöva flyttas eller rivas. Befintliga öppna grönytor kommer att ianspråkta på den västra sidan. Det öppna landskapsrummet i dalgången kommer att försvinna. Det innebär att den visuella förståelsen för platsens historiska samband kommer att förändras.

**Risk av seende urspårning och farligt gods:** Två riskanalyser har gjorts och konstaterar att samhällsrisken och individrisken är hög, men godtagbar förutsatt att riskreducerande åtgärder vidtas. Ytterligare utredningar kommer att göras inför detaljplanarbetet. I detaljplanarbetet kommer hänsyn att tas till behov av skyddsåtgärder på grund av närheten till järnvägen och trafiken med farligt gods.

## Betydande miljöpåverkan

När planarbetet går in i nästa skede, det vill säga detaljplaneskedet, kommer programområdet att delas upp i ett flertal områden som var och ett blir föremål för detaljplan.

Kontoret för samhällsbyggnad gör en preliminär bedömning av genomförandet av flera av dessa detaljplaner kan komma att leda till betydande miljöpåverkan. Det är ett flertal faktorer som leder till denna bedömning:

### Järnvägen:

- Ostkustbanan är av riksintresse för kommunikationsändamål. Programförslaget innebär att järnvägsanläggningen utvecklas och att det av Trafikverket generellt rekommenderade bebyggelsefria avståndet på 30 meter provas och att istället 6,5 och 25 meter får tillämpas.
- Riskkällan Ostkustbanan är transportled för farligt gods vilket medför en högre risknivå för både människor och miljö i området kring järnvägen. Funktionsblandad bebyggelse föreslås nära järnvägen vilket innebär att Länsstyrelsens generella riktlinjer provas.
- Spårtrafiken väntas öka i framtiden vilket medför ökade störningar i form av trafikbuller i ett redan

kraftigt bullerexponerat område.

### Väsbyån:

- Väsbyån som idag går i kulvert under en sträcka föreslås friläggas. Detta medför att ån kommer att behöva flyttas för att anpassas till Industrivägens gaturum. I Väsbyån finns den rödlistade arten asp för vilken livsmiljön inte får påverkas negativt, och MKN för vatten inte får överskridas.

### Natur:

- Naturvärdena i båda skogsområdena på västrasidan kommer att påverkas. Bland annat finns där den rödlistade arten talltickasamt skyddsvärd jätteträd.

### Luftkvalitet:

- Omfattande vägtrafik på en gata i stadsmiljö påverkar luftkvaliteten i gaturummet. MKN för luft får inte överskridas.

### Kulturmiljö:

- De kulturhistoriska miljöerna och platsens kulturhistoriska samband kommer att påverkas. Landskapsrummet förändras när delar av dalgången byggs igen. Äldre bebyggelse och fornlämningar kommer att påverkas i olika omfattning av förslaget.

### Klimatanpassning:

- Bebyggelsen måste anpassas till klimatförändringar med risk för skyfall och översvämning i ett låglänt område. Vid ett 10 000-års flöde skulle stora delar av området översvämmas. Den nya bebyggelsen medför att andelen hårdgjord yta kommer att öka. Detta ställer höga krav på omhändertagande av dagvatten från området och omkringliggande bebyggelse. Säker dagvattenhantering ska också bidra till att MKN för vatten uppfylls. Den nya bebyggelsen får inte öka riskerna för samhällsfunktionens (järnvägen) utsatthet för klimatpåverkan.

## Miljökonsekvensbeskrivning

Miljöfrågorna har beaktats i planprogrammet. En utvärdering av detta kommer att göras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för hela programområdet. Resultatet av utvärderingen/MKB:n kommer att bli vägledande i det fortsatta detaljplaneskedet.

# Genomförande

Projektet **Väsby Entré** ska genomföras på ett hållbart sätt och skapa förutsättningar för en realistisk win-win situation. Projektet ska genomföras i etapper, där delar av resandefunktionerna ligger i etapp 1.

Genom att kommunen kommer att äga den mark som ska exploateras kan kommunen bestämma hur och när den ska bebyggas, inte bara genom sitt planmonopol utan även genom civilrättsliga avtal, i detta fall genom markanvisningsavtal/köpeavtal.

Kommunen kommer att i avtal knyta till sig lämpliga samarbetspartners, det vill säga byggintressenter, tagare och/eller medfinansiärer. Ett sådant avtal är redan tecknat. Kommunen föreslås ta ett samlat ansvar för genomförandeprocessen, vilket förutsätter en kommunal organisation utanför den ordinarie organisationen, till exempel ett eget projektkontor.

De investeringar som berör kommunen beräknas preliminärt bli cirka 1 000 Mkr, fördelat över cirka 10 år. Detta inkluderar kostnader för bland annat det stora parkeringsdäcket och bussterminalen, som dock förutsätts ha externa finansiärer. Kommunen kommer att behöva ta en del kostnader för att kunna realisera projektet, som kan komma igång först när beslut om detta har tagits

## Hållbart realistiskt genomförande

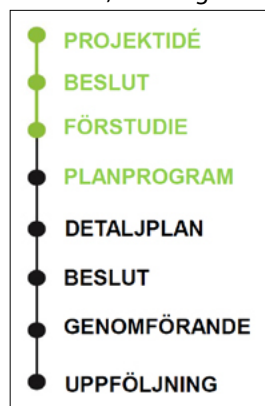
Projektet Väsby Entré ska genomföras på ett hållbart sätt: socialt, ekonomiskt, ekologiskt och fysiskt. En självklarhetsomskavspeglasi detaljplaner, bygglov och avtal. Praktiskt innebär det bland annat att kommunen och dess underhandavtaladesamarbetspartners ska ha långsiktig syn på kvalitet och ägande. Det innebär också att avtal ska konstrueras för realistiska win-win situationer.

Planprogrammet baseras till all delar på ett synsätt för långsiktig hållbarhet.

Genomförandet av Väsby Entré förutsätter samarbete mellan flera olika parter. Kommunen medverkar i egenskap av myndighet för stadsplanering, miljö-, trafik- och avfallsfrågor och i rollen som markägare men också som verksamhetsplanerare av förskola, skola, äldreomsorg, kultur, fritid m.m. Medverkande externa aktörer är, utöver Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen, privata fastighetsägare, byggherrar, exploaterare och andra privata intressenter. Kommuninvånarna ska engageras i genomförandet.

## Var i planeringsprocessen står vi?

Planeringsprocessen för Väsby Entré drivs, starkt förenklat, i de steg som bilden intill visar.



Planprogrammet är klart. Arbetet med förstudien påbörjades men genom ett politiskt beslut slogs den ihop med planprogrammet. Planprogrammet har inneburit ett omfattande utredningsarbete. Parallellt med framtagande av planprogrammet har förhandlingar med olika typer av

intressenter och samarbetspartners drivits.

Kommunstyrelsen kan börja lägga ut detaljplaneuppdrag på byggnadsnämndens så snart som nödvändiga förhandlingar om principer för genomförandet slutförts, och vi får ett visst nödvändig myndighetsbesked. Oklart idag är bland annat:

- SLL Trafikförvaltningens ställningstagande angående bussterminalens utformning, anslutningar och finansiering.
- Länsstyrelsens/Trafikverkets geografiska precisering av riksintresset, vilket påverkar Trafikverket beslut om spårområdets utbredning och tidplan för utbyggnad av detta. Utredning av riksintresset genomförs inom Trafikverket under 2015.

- Länsstyrelsens/Trafikverkets ställningstagande om säkerhetsavstånd.
- Projektets inplacering och status i nationell plan för transportsystemet 2014–2025 och som namngivet objekt i länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025, vilket påverkar SLL:s ställningstaganden.

Målet är att dessa frågor ska vara avklarade under 2015.

Dessutom krävs av byggintressenter på tecknade ramavtal för närmast aktualiserade detaljplaneområden.

Underhandsom detaljplanerna antas av kommunfullmäktige under 2016 till 2020 upprättas markanvisningsavtal, som skadokänns av kommunfullmäktige och beslut tas om investeringsmedel för de kommunala delarna. Projekt delar för vilka detaljplaneringen kan starta redan första halvåret 2015 är järnvägsparken och exploatering i anslutning till denna och projekt-tävlingsområdet i nordväst på västra sidan.

## Etappindelning

Väsby Entré är ett stort och komplicerat projekt och behöver etappindelas.

### Etapp I

- Den första etappen ska främst omfatta resefunktionerna, det vill säga bussterminalen med ovanliggande byggnader, tågstationen, infartsparkeringen (parkeringsdäcket) och de nya broarna. Detta för att snabbast möjligt ge rationell fysisk tillgänglighet för övriga projekt delar och för andra pågående och planerade projekt ute i kommunen. Innan beslut kan tas om etapp 1 krävs att oklarheterna enligt ovan klaras ut. Förhandlingar och annat arbete på detta pågår. Utbyggnad av Ostkustbanan och därmed tågstationen kan inte ske förrän nationella medel anslagits till Trafikverket.
- Den befintliga bussterminalen måste mycket snart flyttas från sin nuvarande plats, bland annat för att gerum för bygget av den nya bussterminalbyggnaden. Detta kräver en tillfällig lösning. Bäst lösningen är att placera en tillfällig bussterminal i de södra Messingen kvarteren innan bebyggelsen där påbörjas. Det skulle kunna ske mellan år 2016–2024, då mark eventuellt kan disponeras. Om detta inte är möjligt får en tillfällig bussterminal placeras på västra sidan.

Antingen i befintlig markplan eller ovanpå däck, vilket skulle innebära att den föreslagna bebyggelsen ovanpå däck får avvakta. Att lägga den tillfälliga bussterminalen ovanpå däck är en möjlig men inte optimal lösning eftersom däck med ovanliggande byggnader då inte kan byggas som ett samlat projekt.

- Befintliga infartsparkeringar för bil som måste avvecklas löses under hand tillfälligt i avvaktan på parkeringsdäck.
- Befintliga cykelparkeringar som måste avvecklas löses under hand tillfälligt i avvaktan på permanenta lösningar.
- En ny Ladbroväg anläggs genom programområdet med ny anslutning till Mälärvägen (påbörjas tidigt i etapp 1).
- Den höga byggnaden på den västra sidan kan börja planeras men sannolikt inte uppföras eftersom etableringsyta för den norra bron behövs.
- Väsbyån friläggs och synliggörs.

Etapp 1 kan i sina huvuddelar i bästa fall påbörjas under 2017 och stå klar tidigast 2024, under förutsättning att konjunktur och marknad står sig och att etableringsintresset från byggintressenterna kvarstår. Utöver att de ovan nämnda oklarheterna måste redas ut måste förhandlingarna med Trafikverket om säkerhetsavståndet mellan bebyggelse och järnvägen, med SLL Trafikförvaltningen om bussterminalen och med Länsstyrelsen om klimat och säkerhet i huvudsak vara klara innan etapp 1 kan påbörjas.

## Etapp 2

Etapp 2 omfattar resterande delar av projektet Väsby Entré, det vill säga bland annat huvuddelen av bostäderna. Bostadskvarteren kommer att vara uppdelade i flera skilda byggprojekt, som vart och ett i princip kan ha sin tidplan, men huvudlinjen är byggstart 2017/2019 med inflyttning 2020/2022.

Etapp 2 ligger alltså delvis samtidigt som etapp 1.

## Omedelbart, ”etapp noll”

- Projekttävlingen på västra sidan har börjat planeras. Tävlingen kan utlysas när riksintresset har precisrats och när säkerhetsavståndet mellan bebyggelse och järnväg har beslutats.
- Järnvägsparken och allmännytoriden mest centrala delen åtgärdas och ny bebyggelse norr om parken planeras och uppförs. Detta innebär bland annat en snar avveckling av tennisbanorna och infartsparkeringen där.
- o För projektering inför etapp 1 och 2 (arbete pågår).

## Fördelning av ansvar och ägande

Kommunen äger merparten av marken i programområdet och avser att under 2015/2016 förvärva resten utom den mark som fortsättningsvis ska ägas av Trafikverket, det vill säga spårområdet. Genom att kommunen kommer att äga den marksom ska exploateras kan kommunen bestämma hur och när den ska byggas, inte bara genom sitt planmonopol utan även genom civilrättsliga avtal, i detta fall markanvisningsavtal/köpeavtal.

Kommunen kommer att i avtal knyta till sig lämpliga samarbetspartners, det vill säga byggintressenter, tagare och medfinansierare. Detta arbete pågår. Trafikverket kommer att anlägga och äga spårområde och perronger och SLL Trafikförvaltningen kommer sannolikt att långtidsförhyra bussterminalbyggnaden och medverka i planerade infartsparkeringar. Skanska Sverige AB, Skanska Nya Hem AB, Veidekke AB och AB Väsbyhem har medverkat i framtagande av planprogrammet och har sedan 2011 en överenskommelse med kommunen om att få uppföra bostäder och verksamheter på den västra sidan.

Generellt gäller följande:

- Respektive fastighetsägare/exploatör ansvarar för utbyggnad av kvartersmark för enskilt ändamål.
- Kommunen är huvudman för allmänna platser och ansvarar för utbyggnad och drift av dessa.
- Kommunen är huvudman för de allmänna VA-anläggningarna och ansvarar för utbyggnad och drift av dessa. VA-ledningar och övrig teknisk infrastruktur kommer i huvudsak att förläggas inom mark som utgör allmän plats.

Hur uppdelningen mellan kommunen och externa samarbetspartners slutligen blir kommer att beslutas under 2016, från kommunens sida genom avtal som behandlas politiskt.

## Om olika typer av avtal

Med genomförandeavtal menas avtal som tecknas i samband med exploatering. Syftet är att reglera hur exploateringen ska genomföras. Slutliga avtal brukar kallas exploateringsavtal eller markanvisningsavtal, beroende på om det är exploatören eller kommunen som äger marken (i fallet Väsby Entré kommer kommunen att äga all mark). Ett slutligt avtal kan ha föregåtts av ett eller flera tidiga genomförandeavtal eller – när det gäller Väsby Entré – en överenskommelse.



Avtalsformer som kan komma att aktualiseras för Väsby Entré:

- Plankostnadsavtal tecknas mellan markägare eller exploatör och kommunen i egenskap av planläggandemyndighet efter beslut om detaljplanläggning. Avtalet reglerar detaljplanens hantering, arbetsfördelning och kostnader för planläggningen.
- En överenskommelse eller en tidig överenskommelse tecknas mellan markägare eller exploatör och kommunen, vilket redanskett med samarbetspartners Skanska Sverige AB, Skanska Nya Hem AB (numera Skanska Sverige AB), Veidekke AB och AB Väsbyhem avseende bostäder på den västra sidan. Överenskommelsen med dessa reglerade principer om avgränsning, byggrätter, innehåll och kostnadsfördelning mellan parterna vad avser utredningar.
- Ramavtal tecknas mellan markägare eller exploatör och kommunen. Avtalet reglerar avgränsning av exploateringsområde, inriktning omantallägenheter eller bruttoarea och kostnadsfördelningsprinciper. Ramavtal kommer för Väsby Entré att tecknas i samband med varje nytt detaljplaneuppdrag.
- Exploateringsavtal tecknas mellan markägare eller exploatör och kommunen i samband med att detaljplanen antas. Exploateringsavtal reglerar genomförande frågor såsom marköverföring (markanvisning), rättigheter, fastighetsbildning, tidplan, etapper, ansvar samt ersättning för utbyggnad av allmän plats. Ej aktuellt i Väsby Entré.
- Samarbetsavtal eller en överenskommelse mellan olika exploatörernas om reglerar till exempel parkering.
- Kommunen kan genom markanvisningsavtal förmedla kommunalägd mark till olika samarbetspartners. Markanvisning innebär att en part under en begränsad tidsperiod med vissa i förväg givna förutsättningar får disponera ett markområde. Markanvisning kan genomföras på flera olika sätt, till exempel genom anbudsförfarande eller tävling. Oavsett tillvägagångssätt kan kommunen ställa krav på exempelvis typ av bebyggelse och användning, upplåtelseformer, byggnadsvolymer, byggnadshöjd, gestaltning och behov av lokaler för service.
- Särskilda avtal kommer att behöva upprättas mellan kommunen samt Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen.

## Organisation

Arbetsorganisationen för genomförandet av Väsby Entré kommer att likna den för arbetet med planprogrammet. Hållpunkter:

- Kommunen tar ett samlat ansvar för genomförande processen, vilket förutsätter en kommunal

organisation utanför den ordinarie organisationen, till exempel ett eget projektkontor. Den ska vara genomförande inriktad och hanövdvändigare resurser avseende ekonomi, personal och kompetens till sitt förfogande. Den ska säkra informations- och kunskapsöverföring övertiden. Genomförandet av Väsby Entré ska bedrivas i projektform.

- En projektgrupp bestående av representanter för kommunens olika kontor och under ledning av en projektledare, är projektansvarig på uppdrag av kommunstyrelsen. I projektgruppen ingår projektassistent, kommunikatör och delprojektledare.
- Genomförandet kräver konsulter, bland annat inom disciplinerna samhällsbyggnad, juridik och förhandling.
- En högskoleförankrad referensgrupp föreslås knytas till projektet.

## Ekonomiska bedömningar

Kommunens exploateringsekonomi för Väsby Entré har följande huvudposter.

### Intäkter

- Försäljning av kvartersmark
- Gatukostnadsersättningar och VA-avgifter

### Investeringar

- Markförvärv och ersättningar
- Delar av resefunktionen
- Gator, vägar, parker, naturområden och andra allmänna ytor
- Upprustning av befintlig bebyggelse
- Eventuella extrasatsningar på gestaltning av byggnader och miljöer
- Marksanering
- Administration av genomförandet

De investeringar som berör kommunen beräknas preliminärt bli cirka 1 000 Mkr, fördelat över cirka 10 år. Detta inkluderar kostnader för bland annat det stora parkeringsdäcket och bussterminalen, som dock förutsätts få externa finansierare. Kommunen kommer att behöva ta en del kostnader för att kunna realisera projektet. Projektet kan komma igång först när beslut tagits.

För att på bästa sätt kunna bedöma intäkterna från de planerade bostäderna kommer kommunen att lägga ut ett planerat bostadskvarter upp i nordväst i programområdet för en projekttävling. Tanken är att vinnande byggherre tillsammans med en arkitektskagenomförare det vinnande förslaget. Tävligen är också tänkt för att ge idéer om framtidens bostadskvaliteter och att tydligt kommunicera kvalitetsnivån inom Väsby Entré.

Järnvägsbullret måste skärmas av, vilket medför kostnader, som kan bäras av flera parter: kommunen, Trafikverket, SLL Trafikförvaltningen och programområdets exploatörer. Det stora parkeringsdäcket kommer att få en extra funktion som buller- och säkerhetskärm, vilket motiverarens ärskildansvars- och kostnadsfördelning för detta.

Följandatabell visar en preliminär bedömning av den kommunala investeringsekonomi för Väsby Entré. Teckenförklaring:

INVEST  
TAGARE

MEDFINANS

KOMMUN

AVGIFTER

Total investering

Andel av investeringen som sannolikt helt kommer att bäras av externa tagare

Andel av investeringen som sannolikt kommer att delvis bäras av samarbetspartners

Andel av investeringen som sannolikt kommer att finansieras över kommunens budget

Andel av investeringen som skulle kunna finansieras av gatukostnads- och VA-avgifter

	INVEST	TAGARE	MEDFINANS	KOMMUN	AVGIFTER
Ladbrovägen inkl. ansl. Mälärvägen	86			86	
Stora parkeringsdäcket	250	250			
Kommunikationsytor över järnvägen	151		151		
Flytta bef. ledningar på västra sidan	21			21	
Bussterminal	250	250			
Ramp och angöring västra sidan	10		10		
Frilägga och flytta Väsbyån	37			37	
Anlägga tillfällig bussterminal	10		10		
Flytta stationshus	10			10	
Sanera föroreningar västra sidan	6		6		
Järnvägsparken	15		15		
Upprustning Q-märkta byggnader i järnvägsparken	5		5		
Bullerskärm	12		12		
Gator	111				111
VA	36				36
Markförvärv och ersättning tennisklubben	?				
<b>SUMMA</b>	<b>1010</b>	<b>500</b>	<b>209</b>	<b>154</b>	<b>147</b>

## Riktlinjer

- Kommunen ska genomföra projektet **Väsby Entré** tillsammans med externa samarbetspartners, det vill säga exploatörer, finansiärer och tagare. Ramavtal ska vara klara under 2016/2017.
- Målet är att **Väsby Entré** ska bli ett namngivet objekt i länsplanen 2014–2024 när den revideras 2018. Kommunen genomför förhandlingar snarast i denna fråga.
- Kommunen ska ha avslutat diskussionerna om säkerhetsavstånd mellan bebyggelse och järnväg med Trafikverket och Länsstyrelsen i slutet på 2015.
- Kontoret för samhällsbyggnad får i uppdrag att så snart som nödvändiga överenskommelser nåtts med Trafikverket och SLL ta upp förhandlingar med samarbetspartners och upprätta förslag till ramavtal.
- En projekttävling ska genomföras på den västra sidan.
- Målet är att **Väsby Entré** är inflyttningsklart under perioden 2020–2025.
- Kontoret för samhällsbyggnad får i uppdrag att omedelbart skapa en effektiv organisation för genomförandefasen.

# FÖRUTSÄTTNINGAR



## Beskrivning av programområdet

Programområdet är cirka 22 hektar stort och sträcker sig cirka 1 200 m i nordsydlig och i östvästlig riktning som mest cirka 375 meter. Området ligger i en dalgång med järnvägen som delar området i en östlig och en västlig sida.

I programområdets östra del, "den östra sidan", finns idag infartsparkering, bussterminal, park med äldre byggnader samt tennisbanor. Väsbyån rinner längs med järnvägen, kulverterad under bussterminalen och öppet vid park- och grönstråket. I den västra delen av programområdet, "den västra sidan", finns Ladbrovägen, infartsparkering, Runby hage som är en öppen yta och två skogsområden med fornlämningar.

Spårområdets bredd varierar och är mellan 55 och 70 meter brett. Det finns två passager mellan den östra och västra sidan. Den södra passagen är en bro med gång- och cykeltrafik (Bankens bro) och den norra passagen är en tunnel för gångtrafik med entré upp till tågplattformarna. På den östra sidan finns ytterligare en tunnelpassage som förbinder bussterminalen med pendeltågen. Västrasidan angränsar till Runby Nedra (hembygdsgården) och bostadsbebyggelse. Den östra sidan angränsar till bostadsbebyggelse, kontorsbebyggelse, Messingens huset samt planerad bebyggelse i Messingen kvarteren.

## Gällande planer

### Regional utvecklingsplan (RUF 2010)

Programområdet ingår i det större område som är markerat som regional stadsbygd med utvecklingspotential i RUF 2010. Väsby Entré utgör kärnan i detta område med pendeltågsstation och bussterminal. Regionplanen anser att huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler bör koncentreras till dessa utpekade områden. En sammanhängande stadsbygd som är tät med blandade funktioner och variation av urban kvalitet för olika grupper anses eftersträvas. Förutom goda kollektiva förbindelser till de av regionplanen definierade regionala kärnor är tillgång till grönstruktur och stränder viktig. Regionplanen identifierar kapacitetsförstärkning på Ostkustbanan som ett projekt som ligger efter år 2030.

### Planprogram Stationsområdet, 2007

Ett planprogram för stationsområdet antogs 2007. Stationsområdet omfattade i detta planprogram ett större område på ömse sidor om järnvägen och innehöll förslag om en utveckling av området med bostäder, verksamheter, förbättrad trafiklösningar och bättre kopplingar mellan Runby och centrala Väsby. Ett nytt resecentrum med en ny bussterminal föreslogs på den östra sidan.

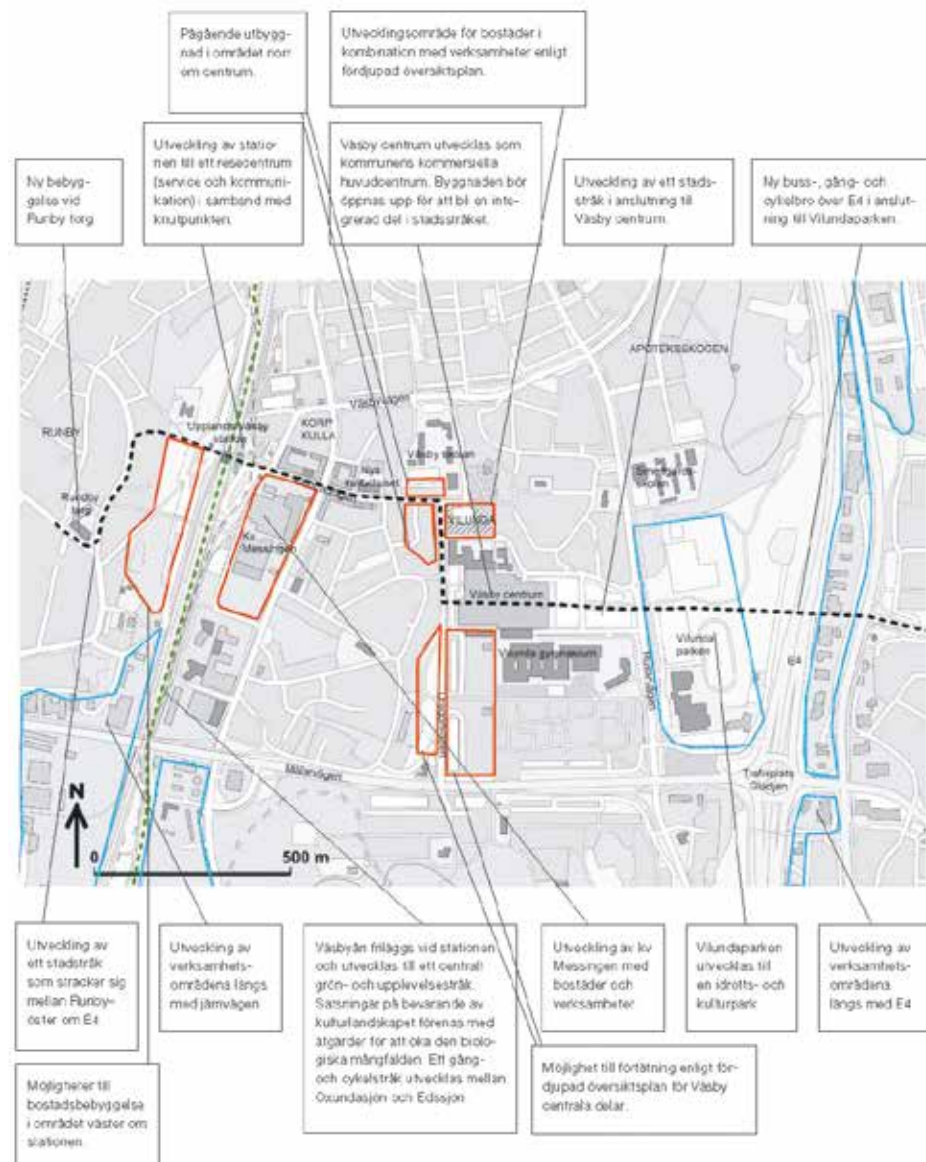
I programområdet ingick även området Messingen med ca 500 nya bostäder samt verksamhetslokaler och

### Översiktsplan, strategisk kommunplan

I Upplands Väsby översiktsplan, strategisk kommunplan 2005-2020, (antagen 2005-12-19), finns delar av programområdet markerat som område för ny bebyggelse i form av bostäder och verksamheter. Den övergripande utgångspunkten för den strategiska kommunplanen är att Väsby ska utvecklas till en modern småstad, där centrala Väsby ska utvecklas till en spännande stadskärna med ett stadsmässigt utbud av bostäder, verksamheter, service och mötesplatser.

Upplands Väsby station ska enligt kommunplanen utvecklas till ett modernt resecentrum med bl.a. en ny platsbildning på västra sidan av järnvägen, en attrakti-

varebussterminal samt goda möjligheter till infartsparkering. Kommunikationerna till och från stationen ska utvecklas och det öst-västliga stadsstråkets ska fortsätta på den västra sidan av järnvägen (se karta nedan). Väsbyån föreslås friläggas i hela sin sträckning genom centrala Väsby och det natur- och kulturstråksom löper från Oxundasjön till Edssjön, som en del av det så kallade upplevelsestråket, ska utvecklas. Vidare konstateras att åtgärder mot buller från järnvägstrafiken är en viktig förutsättning för områdets utveckling. Gällande kommunplan aktualitetsförklarades av kommunfullmäktige den 13 september 2010. Kommunen avser att ta fram en ny översiktlig plan för kommunen och detta arbete har föregåtts av en bred medborgardialog.



Ur Strategisk kommunplan 2005–2020.



kommersiell service mot Centralvägen. På den västra sidan föreslogs 200 nya bostäder i en stadsmässig struktur samt infartsparkeringar. Väsbyån och järnvägsparken lyftes fram som kvaliteter som skulle utvecklas. Förslaget bevarades stationshuset och Runby hage. Utifrån planprogrammet 2007 har kvarteren kring Messingen, söder om Centralvägen planlagts och delvis färdigställt.

### Gällande detaljplaner

På den östra sidan av järnvägen är programområdet idag planlagt för park, teknisk anläggning (bussterminal) samt parkering. Henriksborg är betecknat med Q, kulturresevat. Stationshuset, magasinet och posthuset är planlagda som tekniska anläggningar och järnväg. På den västra sidan av järnvägen är marken huvudsakligen planlagd för park samt parkering. Ett område i norra delen är planlagt för allmänt ändamål och där har 54 studentlägenheter uppförts med tillfälligt bygglov. Ställverksbyggnaden i södra delen har användning hantverk och enskyddsbestämmelse i form av q i gällande plan. Området kring Runby Nedra, som delvis ingår i programområdet för Väsby Entré, betecknas Q, kulturresevat med starka bevarandestrukturer.

### Pågående planprojekt

Flera planprojekt pågår för närvarande i kommunen för nya bostäder och verksamheter. Planläggningen är i linje med kommunens ambition om fler bostäder och att Väsby ska utvecklas från förort till modern småstad. Nedan redovisas några aktuella projekt nära programområdet.

Tegelbruket - Norr om kvarteret Korpulla pågår detaljplanearbete för ett nytt kvarter med cirka 150 nya bostäder med verksamheter i delar av bottenvåningarna.

Södra Messingen - Söder om Centralvägen, i ett område som tidigare inrymde industriverksamhet, finns gällande detaljplaner för cirka 600 bostäder samt serviceboende. Norra delen av området närmast Centralvägen är uppförda, det vill säga Messingens huset samt studentlägenheter och bostäder.

Kanonen - Gällande detaljplan som möjliggör 38 mindre lägenheter. Byggstart 2013.

Fyrklövern - Framtaget planprogram för området kring Väsby Centrum som omfattar cirka 1 600 nya bostäder samt lokaler för handel och övriga verksamheter. Ett av projektets mål är att stärka sambandet mellan stationen och Väsby Centrum. Ett förslag till

detaljplan har tagits fram för hela programområdet och syftar till att fastställa övergripande infrastrukturi området.

Prästgårdsmarken - Pågående detaljplanearbete innehållande kompletterande småhusbebyggelse.

Eds Allé - Gällande detaljplan möjliggör cirka 500 bostäder vid Mälarvägen ca 1,5 km sydväst om stationen. Den nya stadsdelen är en utvidgning av tätorten och kommer att få karaktären av trädgårdsstad i en blandad 2-4 våningsskala.

Fördjupad översiktsplan för nordvästra Väsby - Syftet är att pröva området för en helt ny stadsdel vid Mälaren med tillhörande infrastruktur, samt att säkerställa mark för det rörliga friluftslivet. Totalt kan den nya stadsdelen inrymma 3 000 bostäder.

## Riksintressen

Ostkustbanan är av riksintresse för kommunikationsändamål och omfattar järnvägens funktion där både befintlig bana och kapacitetsförstärkning av bana ingår. Riksintresset är inte geografiskt preciserat. Trafikverket planerar för ytterligare två nya spår på Ostkustbanan.

Programområdet berörs av riksintresset Arlanda flygplats. Områdets östra sida angränsar till det så kallade influensområdet, riksintresseområdet, som berörs av buller från flygtrafik. Området är överstiger 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn. Miljööverdomstolen har i beslut hösten 2008 tillåtit överflygning av Upplands Väsby tätort längst till år 2018. Ansökan om ny miljöprövning är inlämnad. Den nya miljöprövningen kommer bland annat att reglera flygvägarna inklusive eventuellt fortsatta flygtrafik över Upplands Väsby tätort.

Norr om programområdets nordvästra del finns ett riksintresse för kulturmiljö. Ladbrovägens eventuella förskjutning västerut med anledning av Trafikverkets två nya spår kommer att beröra detta riksintresse.

## Markägoförhållanden

Kommunen äger större delen av marken på västra sidan, med undantag av frilastområdet och spårområdet, som ägs av Trafikverket. AB Väsby hem äger mark i anslutning till befintliga bostäder vid programområdets västra gräns. Fast Partner AB och Skanska Maskin AB äger mark i södra delen av programområdet. Villa Karlsro och ställverksbyggnaden är i privat ägo. På östra sidan ägs marken av kommunen med un-

dantagavbussterminalensom ägsav Trafikverket och stationshuset, posthuset och godsmagasinet som ägs av ett fastighetsbolag.

## Markförhållanden

Geoteknik och grundvatten

Området utgörs av en dalgång och marknivån varierar mellan +3 och +4 meter på den östra sidan och mellan +5 och +22 meter på den västra enligt RH 2000. Programområdet består övervägande av postglaciala lera. Tidigare framtagen utredning visar på mellan 4 och 13 meter tjockt lerlager på östra sidan. Grundvattnets trycknivå på östra sidan ligger i nivå med markytan eller endast någon meter under. Västra sidan består av postglacial lera, glacial lera i nordvästra delen och inslag av morän i programområdets västradelar. Ingen närmare utredning har gjorts på västrasidans mer höglänta parti. Grundvattnets trycknivå bedöms hålliga djupare ned. En undersökning av skredrisk har gjorts, som visar på att det finns områden bestående av lera med mer än 10 % respektive 20 % lutning. Grundläggning av byggnader kommer att kräva omfattande stödpålning.

### Markföroreningar

Markföroreningar har konstaterats på östra sidan av järnvägen. Föroreningarna är mer eller mindre kartlagda. En plats för en före detta bensinstation öster om järnvägen är undersökt och sanerad. Övriga äldre verksamheter som har gett markföroreningar är återfyllnaden av lertäkt till det gamla tegelbruket i områdets nordöstra del. I närheten har även tidigare legat en kemtvätt. Markundersökningar pågår. På västra sidan kan markföroreningar finnas vid det före detta ställverket och i det södra industriområdet. Väster om järnvägen och inom järnvägsområdet ligger frilastområdet. Den långvariga verksamheten inom detta område kan ha orsakat markföroreningar. Markundersökningar har inte gjorts i området.

Västra sidan:

- Fd ställverk Mifold F0114-0625 (byggnaden finns kvar med annan användning) Kommunen har ingen kännedom om vilka utredningar som har gjorts vid objektet.

- Fd bilvårdsanläggning och uppställning av maskiner m.m. Mifold F0114-1060 (delvis annan användning av tomt och byggnad) Översiktlig markteknisk undersökning är utförd. Inga föroreningar över riktvärdena har påträffats vid undersökningen. I samband med anläggningsarbeten anslutning till objektet/fastigheten har dock konstaterats förekomst av olja i rörgrav.

Detta innebär att man måste vara observant på förekomst av markföroreningar även inom objektet/fastigheten.

- Frilastområdet vid järnvägen (speciell Mifo-kod saknas, verksamheten finns kvar) Markanvändningen kan ha givit markföroreningar. Kommunen har ingen kännedom om vilka utredningar som har gjorts vid objektet.

Östra sidan:

- Fd kemtvätt Mifold F0114-0593 (byggnaden riven, numera parkeringsplats) Översiktlig markteknisk undersökning är utförd. Inga föroreningar över riktvärdena har påträffats.

- Igenfylld lertäkt Mifold F0114-0209 (marken ianspråktagen för bostäder, park och tennisbanor) Både översiktlig och fördjupad markteknisk undersökning är utförd. Av utredningarna framgår att fyllnadsmassor som härstammar från den igenfyllda lertäkten bedöms utgöra en hälsorisk vid exploatering i området, varför marksanering krävs. Det behövs klarläggas om yttligt belägnat föroreningar behöver åtgärdas oavsett om området exploateras eller ej.

- Fd bensinstation Mifold F0114-0014 (byggnaden riven, numera gatumark och bussterminal) Platsen sanerad, men tank finns kvar i marken.

- Bussterminal (speciell Mifo-kod saknas, verksamheten finns kvar) Markanvändningen kan ha givit markföroreningar. Kommunen har ingen kännedom om vilka utredningar som har gjorts vid objektet.

Genom området:

- Norra stambanan Mifold F0114-0623 Kommunen har ingen kännedom om vilka utredningar som har gjorts vid objektet.

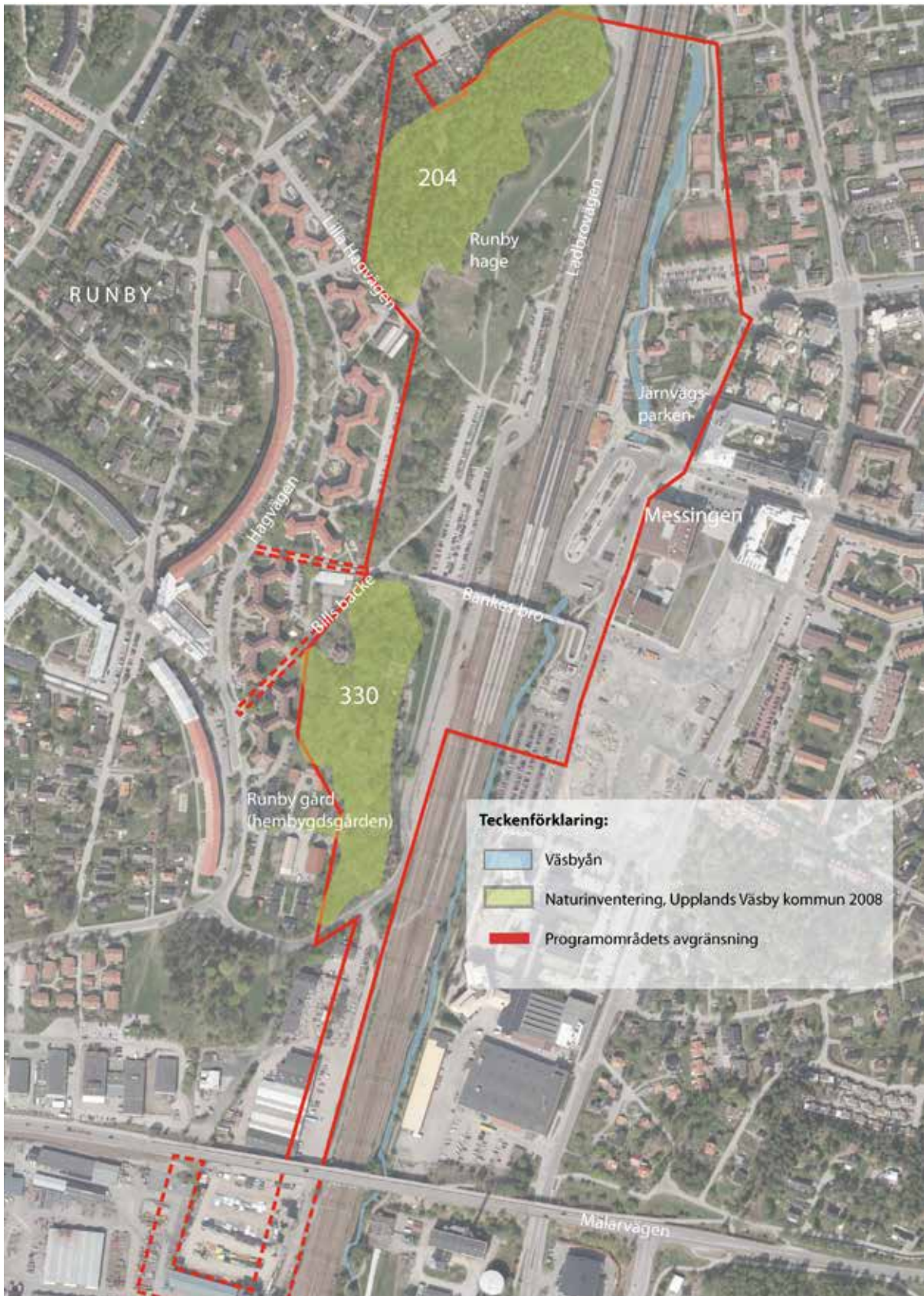
### Radon

Enligt kommunens översiktliga radonriskkarta är området lågriskområde (dalgången med lerjord) eller högre upp i väster normalriskområde för markradon. Radonmätningar i befintliga, närbelägna, bostadshus visar dock att markradon ändå förekommer i sådan omfattning att riktvärdena för radon inomhus över-skrids. Markradon förekommer alltså i området.

## Natur- och vattenmiljö

Stora delar av programområdet är ianspråktagna av järnvägen, stationsområdet, infartsparkeringar samt verksamheter.





### Naturinventering

Enligt naturinventeringen (Naturinventering, Upplands Väsby kommun, 2008) finns två områden som klassas som områden med höga naturvärden.

Område 204 - Skogen öster om Runby hage är en tallskog av grästyp med inslag av ädellövträd och med en lång obruten skoglig kontinuitet. Tallarna är generellt mycket gamla och en del har en diameter på 70-80 cm. Rödlistade arter som talticka förekommer i området. Området har vissa ekologiska samband med närliggande tänkbara habitat. Skogsområdet utgörs av klass 2, mycket högt naturvärde (regionalt intresse).

Område 330 - I programområdets sydvästra del finns en ädellövskog av låg örttyp med lång obruten skoglig kontinuitet. Området utgörs av en askdominerad, olikåldrig ädellövskog med inslag av alm och lönn. Träden är relativt unga, men några äldre träd förekommer. Inslag av äldre tall förekommer. I området förekommer arten silverlav, vilken växer på bark av ädellövträd. Området har svaga ekologiska samband med närliggande tänkbara habitat. Skogen utgörs av klass 3, högt naturvärde (kommunalt intresse).

### Särskilt skyddsvärda träd

I programområdets västra del (område 330) finns så kallade jätteträd, i området mellan Bankes bro och ner till Edsvägen. Jätteträd har en viktig funktion för bevarande av många hotade djur- och växter och är en viktig del av det biologiska kulturarvet.

### Väsbyån

Väsbyån rinner norr ut mellan Edssjön och Oxundasjön och är idag ett mycket värdefullt inslag för rekreation och upplevelse i centrala Väsby. I programområdet trinner ån omedelbart öster om järnvägen och är en grävd åfåra med artificiella stränder. Under bussterminalengår ån i kulvert, vilken förlängdes i samband med utökningen av bussterminalområdet under 1990-talet. Norr om programområdet finns den anlagda Ladbrodammen som skäbidratillattrenade dagvattenutsläppsomsker till ån från centrala Väsby i dagsläget.

Väsbyån är en viktig lekplats för fiskarna asp och nissöga och har även ett rikt fågelliv. Ån har tilldelats klass 3 i den tätortsnära naturinventeringen, vilket innebär att den har ett högt naturvärde av kommunalt intresse. Ån belastas av näringsämnen från tätorten och jordbruksmarker uppströms och periodvis är syrehalten liksom vattenståndet lågt i Väsbyån. Det är därför angeläget att arbeta med fortsatta åtgärder för att avlasta ån från tillskott av näringsämnen.

### Djurliv

Enligt översiktsplanen bör Väsbyån som lekplats för asp och nissöga stärkas bland annat genom olika former av insatser i ån. Aspen vandrar varje år upp i Väsbyån för att leka. I Edsån och Väsbyån finns Mälardalens största lekplatser för asp. Bäver förekommer i Väsbyån.

### Växtliv

Tallticka förekommer i tallskogen öster om Runby hage (område 204). Tallticka är en svamp som är parasit på gamla levande tallar. Den är en signalart (signalarter är indikatorarter som är användbara för att lokalisera och urskilja skogar med höga naturvärden). Den är rödlistad som nära hotad.

## Kulturmiljö

### Bebyggelse

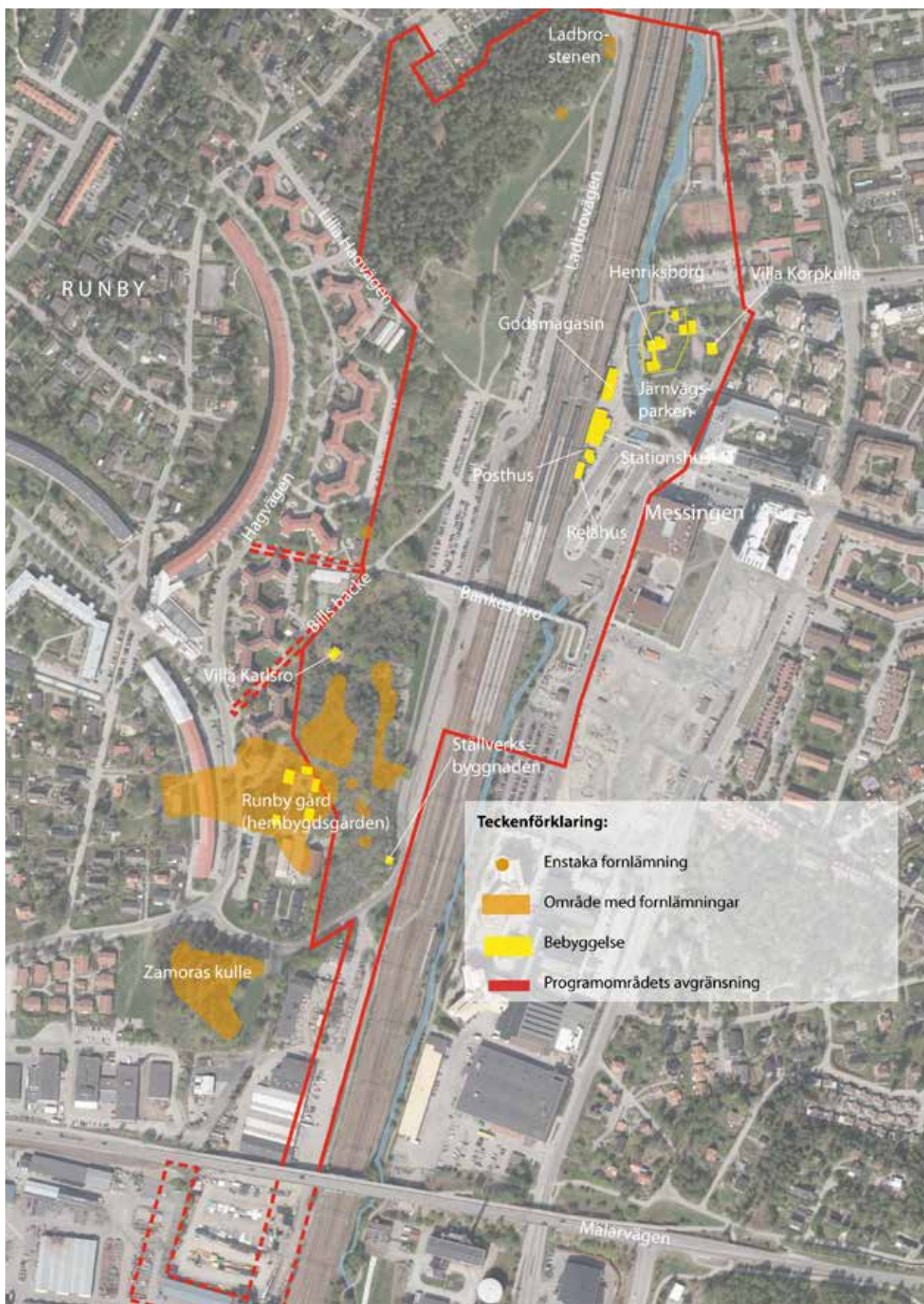
Stationshuset uppfördes 1908 liksom den intelligande byggnaden (posthuset). Stationen ritades av SJ:s chefsarkitekt Folke Zetterwall och uppfördes i nationalromantiskt stil med rödfärgade fasader. Norr om stationshuset finns ett godsmagasin, som uppfördes samma år som järnvägen invigdes, 1866, och som flyttades åt öster vid den förra spårbyggnaden.

En byggnadsantikvarisk utredning genomfördes 2009 av Stockholms läns museum och omfattade stationshuset med posthus samt godsmagasin. Utredningen beskriver de kulturhistoriska värdena och kvaliteter som bör tas tillvara.

Järnvägsstationen harsedan 1865, då det förstastationshuset uppfördes, genomgått stora förändringar. Norra stambanan invigdes 1866, samma år som godsmagasinet stod klart. Stationshuset flyttades 1908 och ett nytt hus uppfördes tillsammans med postlokal och bostad samt ett ställverkshus. Ställverksbyggnaden bredvid stationshuset revs troligen under 1940-talet. När pendeltågen började trafikera Upplands Väsby 1970 moderniserades byggnaderna. Fasadfärgen ändrades till gult. Utredningen konstaterar att de kulturhistoriska värdena på byggnaderna har minskat till följd av att rivning, tillbyggnader och byten av fönster och dörrar inte har gjorts med tillräcklig hänsyn. Fasadernas som användamot järnvägen har förvanskats. Den äldre inredningen har bytts ut. I rapporten konstateras dock att stationshuset har ett stort samhällshistoriskt värde, stora lokala historiska värden och även ett visst regionalt värde.

I järnvägsparken ligger Henriksborg som uppfördes på 1870-talet som handelsbod. Det finns även ett





tillhörande annexfrånsammatid, magasin och garage. Huvudbyggnaden är välbevarad både exteriört och interiört. Henriksborg har beteckningen Q, kulturresevat, i gällande plan. Villa Korpkulla ligger också i järnvägsparken och uppfördes troligen i slutet av 1800-talet.

Villa Karlsro uppfördes 1902 som bostadshus. Husets tillkomst har kopplingar till Runby Nedra, arrendatorn på Runby Nedra (hembygdsgården) lät bygga Karlsro.

Väster om järnvägen, där Edsvägen övergår i Ladbrovägen, finns en ställverksbyggnad i tegel från 1940. Byggnaden har användning hantverk och en skyddsbestämmelse i form av beteckningen q i gällande plan.

Programområdet gränsar i väster till stjärnhusen utmed Hagvägen vilka betecknas skyddsvärd bebyggelse miljöenligt kommunplanen. Två av husen är uppförda på 1950-talet och fyra av husen uppfördes senare, på sextiotalet. Inslutning till programområdet ligger Runby Nedra, numera hembygdsgården. Gårdsläget har sitt ursprung i sen järnålder/tidig medeltid. De två huvudbyggnaderna är från slutet av 1700-talet respektive mitten av 1800-talet.

### Fornlämningar

Upplands Väsby kommun är en av de fornminnesrikaste kommunerna i landet med omfattande lämningar efter en tätbefolkad järnåldersbygd.

På den västra sidan av järnvägen i norr intill Ladbrovägen, finns Ladbrostenen från senare delen av 1000-talet. I samband med en eventuell framtida spårutbyggnad kommer Ladbrovägen att behöva skjutas i sidled västerut, vilket kommer att påverka Ladbrostens placering. Ytterligare ett par fornlämningar, i form block med ristningar finns i den norra

delen av programområdet. På den västra sidan av järnvägen finns söderettsammanhängande gravfält och ytterligare fornlämningar. Gravfältet har antagen skötselplan.

Isyfte att säkerställa gravfältens utbredning och eventuellt nya fornlämningar har en särskild arkeologisk utredning genomförts som omfattar hela den västra sidan av programområdet. Delar av fastigheterna Nedra Runby 1:23 och 1:58 omfattades av undersökningen, där inventering och utredningsgrävning har ingått. I programområdet söder om Bankes bro har flera nya fornlämningar konstaterats. Ett nytt gravfält i nära anslutning till Ladbrovägen samt en gravgrupp om två stensättningar påträffades i samband med inventeringen. De sedan tidigare registrerade gravfältet Ed 47:1 konstaterades ha en större utbredning än vad som varit tidigare känt. En sentida bebyggelse lämning påträffades också i form av en husgrund och en vägbank. Området kring Runby Nedra (hembygdsgården) är föremål för bevakning och innebär att ytterligare undersökning måste göras före markgrepp. En mindre del av bevakningsområdet ingår i programområdet. En avgränsande förundersökning har där efter gjorts i syfte att fastställa gravfältets gräns samt skyddsområde. Ett skyddsavstånd på 10 – 20 meter har fastställt av Länsstyrelsen.

### Trafik

#### Järnvägen

Norra stambanan (numera Ostkustbanan) förbi kommunen invigdes 1866. Spårområdet har successivt byggts ut. Dagens spår områdes utgör av fyra genombåendespår, ett mittspår, stick-/industrispår och två plattformar. De yttre spåren används för fjärrtåg, snabbtåg och godståg. De inre spåren används huvudsakligen för pendeltågstrafik. Mittspåret nyttjas för att angöra plattformarna och för att vända pendeltåg. På västra sidan



Vy över stationsområdet år 1936. På bilden syns bebyggelsen i järnvägsparken till vänster. Den centrala vägen (idag Centralvägen) leder till stationen som syns i mitten av bilden.

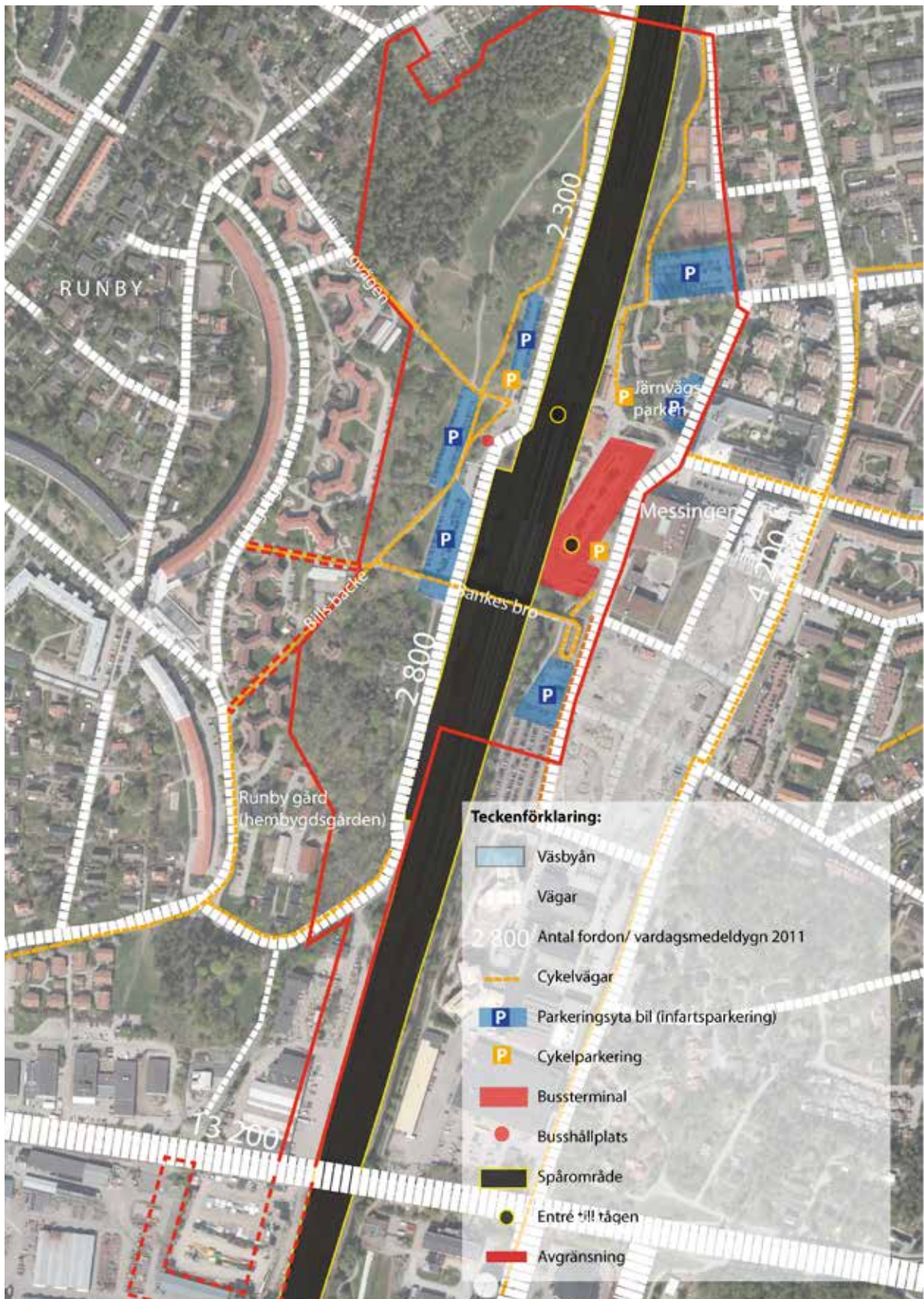


Vy över järnvägsparken år 1915. Henriksborg längst bort till vänster i bild och Korpkulla syns till höger i järnvägsparken.



Vy över Villa Karlsro, 1910-talet.





finns enstaka stick-/industrispår som är kopplade till frilastområdet och industritomter söder om programområdet. Norr om stationen finns uppställningsspår. Sträckan är utrustad med ATC och spåren är av god kvalitet. Sträckningen förbi programområdet är relativt rak och maxhastighet uppgår till 200 km/h för yttre spår och 160 km/h för de inre spåren.

Ostkustbanan trafikeras av 550–560 tåg per vardagsmedeldygn, varav 6 godståg. Tågtrafiken beräknas öka till mer än 655 tåg per vardagsmedeldygn år 2030, varav 11 godståg. SL (SLL Trafikförvaltningen) trafikerar stationen med pendeltåg. I december 2012 ersattes Upptåget med pendeltåget som trafikerar Uppsala C–Ålvsjö C via Arlanda flygplats.

Trafikverket planerar på sikt för två nya spår på Ostkustbanan. Trafikverket har i samband med framtagna "PM Riksintresset Järnvägen Stockholm–Uppsala" genomfört en strategisk spårstudie. De nya spåren har skissats på den västra sidan av det befintliga spårområdet och det nya spårområdets bredd varierar mellan 63 och 71 meter (idag 55–70 meter). De befintliga stick-/industrispåren och frilastområdet finns intemed iskisserna. Mittspåret med dess vändfunktion föreslås finnas kvar. Skissen visar breddade plattformar på 12 meter som är 450 m långa. En av förutsättningarna för plattformslängden har varit att Upptågets skakunnastå inne på samma spår samtidigt som ett pendeltåg.

SL:s nuvarande pendeltåg är 215 m långa och City-tunnelns planerade plattformar för pendeltåg uppgår till 255 meter för att framtida pendeltåg på 240 meter ska kunna trafikera stationerna. En principstation för regionaltågstopp har skissats av Trafikverket i Helenelund och Häggvik. Denna principstation rymmer även inom Upplands Väsby, konstaterar spårstudien. Prognoser för när utbyggnaden av Ostkustbanan

genomförs saknas idag. Objektet finns intemed i nationella planerna för ny infrastruktur.

### Resande

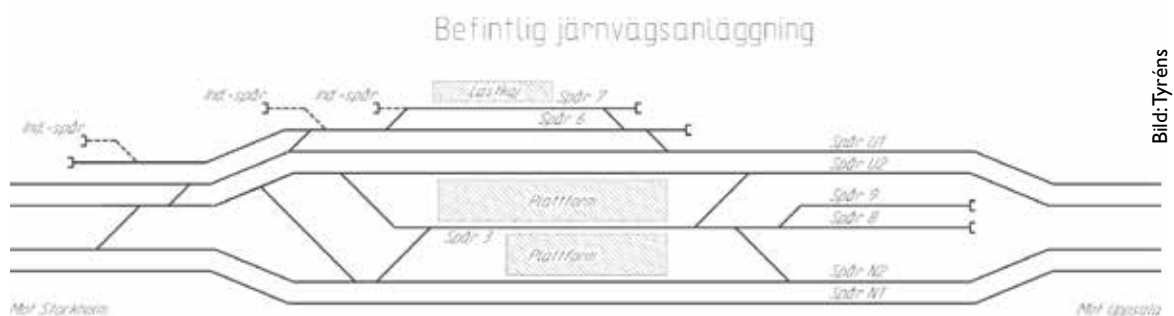
Upplands Väsby är en bytestpunkt mellan tåg och buss med cirka 15 000 av- och påstigande tågresenärer per dygn och cirka 9 000 av- och påstigande bussresenärer. Resandeströmmarna förväntas stiga till cirka 20 000 resenärer per dygn till år 2020 och ytterligare därefter. Det finns idag två entréer till tågplattformarna som förbinder busstationen på den östra sidan med tågstationen, men bara en entré på den västra sidan av järnvägen. Den norra spårlinjens omnåstrån från båda den västra och östra sidan av järnvägen används idag mest.

### Gång- och cykeltrafik

Gående har möjlighet att korsa järnvägen i tunnel vid stationshuset och på gång- och cykelbron (Bankes bro). Bankes bro används för både gång- och cykeltrafik. Industrivägen saknar separata cykelbanor i programområdet.

På den västra sidan av järnvägen går en separat gång- och cykelbana genom programområdet i nordsydlig riktning. Ladbrovägen saknar gång- och cykelbanor. Lilla Hagvägen övergår i gång- och cykelväg ner till tunnelpassagen. Bills backe är avsedd för gång- och cykeltrafik, den ansluter till Bankes bro samt tunnelpassagen.

Det finns tre cykelparkeringar i programområdet, varav två på den östra sidan. På den västra sidan av den norra tunnelpassagen finns 155 cykelparkeringar som saknar väderskydd och på den östra sidan finns 208 cykelparkeringar, varav 160 var utrustade med väderskyddande tak. Vid den södra entrén till pendeltågen finns 72 platser med väderskydd. Samtliga tre parkeringar är väl nyttjade.



Befintlig järnvägsanläggning.



**Kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken utgörs till största del av pendeltåg som trafikerar Södertälje–Märsta samt Älvsjö C–Uppsala C. Busstrafiken består därför i huvudsak av matartrafik till stationen och angör till största delen den östra sidan. Två busslinjer angör stationen väster om järnvägen. SLL Trafikförvaltningen har tagit fram förslag till stomnässtrategi. I den anges att en ny stombuss ska trafikera Väsby mellan Vallentuna och Järfälla. Dragningar är i nuläget inte fastställda.

Enförstudiehartagitsframisyfteattstuderaettframtidaspårbilsystem i Upplands Väsby. Spårbilsnätet föreslås ansluta till stationen på den västra och den östra sidan.

**Biltrafik**

Områdena öster om järnvägen trafikförsörjs i dag via Optimusvägen, Centralvägen och Väsbyvägen.

På västrasidan av järnvägen angörs programområdet norr via Ladbron och Ladbrovägen och i söder av Edsvägen. I samband med att väg 268 mellan Vallentuna och Upplands Väsby ska få en ny sträckning planeras en ny trafikplats på E4 söder om Hammarby kyrka.

I programområdet och i anslutning till stationen finns idag 460 bilparkeringar, i huvudsak infartsparkeringar, varav 230 finns på den västra sidan. 230 platser på den östra sidan är fördelade på två parkeringar, en som ligger söder om bussterminalen (130 platser) och en parkering norr om järnvägsparken (100 platser).

**Tillgänglighet med kollektivtrafik**

Enligt statistik från SCB publicerad 2012-12-11 hade Upplands Väsby kommun under året 2011 8 171 inpendlare och 13 744 pendlade ut till annan kommun för arbete. Mer än hälften av den förvärvsarbetande befolkningen i Upplands Väsby arbetspendlar till annan kommun. Upplands Väsby som plats för företagsetablering är också en attraktiv kommun för boendeställer kräva på goda kommunikationer och en fungerande kollektivtrafik. Från december 2011 började SL att trafikera sträckan Uppsala C–Älvsjö C med pendeltåg via Arlanda. Detta innebär också en högre tättäthet i rusningstrafik, med 8 tåg/timme som trafikerar Upplands Väsby–Stockholm C.

Restider med kollektivtrafik från Upplands Väsby station:  
Uppsala C 26 minuter  
Arlanda flygplats 8 minuter  
Sollentuna 12 minuter  
Solna station 21 minuter  
Stockholm C 29 minuter

Älvsjö C 41 minuter

Jakobsberg 46 minuter

Vallentuna station västra 27 minuter

För en genomsnittlig pendlare i storstäderna, dess förorters samt pendlingskommunertararbetsresorna i genomsnitt cirka 65 minuter per dag.

**Kommersiell och offentlig service****Butiker och verksamheter**

I programområdet finns restauranger och pressbyrå i stationshuset, posthuset och godsmagasinet. En butikslokal finns i Henriksborg i järnvägsparken och en grillkiosk finns i anslutning till järnvägsparken. På västra sidan om järnvägen finns ingen kommersiell service i programområdet.

I direkt anslutning till programområdet, öster om stationshuset, finns Messinghuset, som är ett multihus som bland annat inrymmer gymnasieskolor, andra skolor, café och bibliotek. Utmed Centralvägen, som ansluter till stationens östra sida, finns dagligvaruhandel och ett flertal mindre butiker och café/restauranger. Centralvägen fortsätter fram till Väsby Centrum med ett stort utbud av handel och service. Väsby konsthall finns söder om kvarteret Messingen.

På den västra sidan, vid stjärnhusen och vid Runby centrum, finns viss service som restaurang och butiker.

I anslutning till programområdet finns ett flertal arbetsplatser. Närhet till kollektivtrafik med bussoch pendeltåg/tåggör att utbudet av arbetstillfällen inom ett större område utanför programområdet är mycket stort.

**Skolor och barnomsorg**

De närmast belägna grundskolorna är Väsby skola (skolår 4–9) i centrala Väsby och Runbyskolan på västra sidan av järnvägen (f-9 skola det vill säga från förskola till årskurs 9). Förskolor finns i Runby, vid Väsby skola samt i Folkparksområdet, sydost om programområdet. I Messinghuset finns tre gymnasieskolor.

**Rekreation**

På den västrasidan används både de öppna grönsytorna och skogsområdet vid Runby hage för rekreation, promenader och lek. Området används för kommunens valborgsmässor firande. Runby hage utgör en grön länk till målpunkter som Ladbrodammen och Barockparken i anslutning till Stora Väsby. I en landskapsanalys för de västra kommundelarna har de dominerande

upplevelsevärdena utpekats varaskogskänsla och kulturhistoria, som båda har ett högt värde. Området är dock bullerstört från järnvägen. Två av kommunens så kallade upplevelsestråk går genom programområdet.

## Trygghet

Boverket har i skriften "Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling" identifierat ett antal parametrar som kännetecknar platser som upplevs som trygga: platser som går att överblicka och orientera sig i, ger kontakt med omgivningen, är befolkade, blandar vägar och bebyggelse samt är välskötta.

I juni 2010 genomförde Upplands Väsby kommun en trygghetscharette (charette är en form av arbetsseminarium) för att ta reda på vad invånarna i Upplands Väsby ansåg vara tryggt och otryggt. I charetten framkom att väsbyborna känner sig mycket trygga i sitt bostadsområde, men att stationsområdet till viss del upplevdes otäckt på kvällen. Förslag på åtgärder var fler kvällsaktiviteter i området som inte innefattar servering av alkohol. Sammanfattningsvis konstaterades det att offentliga platser som ingår i vardagsförflyttningen i ett samhälle uppfattas som trygga tillsammans med upplysta platser samt platser som prioriterar gående och cyklister. Otrygga platser är dåligt belysta och stökiga miljöer. Ett konkret exempel var gångtunnlar.

## Miljö, hälsa och säkerhet

### Luftkvalitet

Programområdet är idag måttligt påverkat av utsläpp till luft från vägtrafik eller andra verksamheter. Miljökvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas.

### Trafikbuller

Hela programområdet är påverkat av buller från olika typer av trafik.

Järnvägen är den mest dominerande bullerkällan, vilken ger mycket höga ljudnivåer. En stor ombyggnad av järnvägen gjordes under 1990-talet. Bland annat byggdes järnvägen ut med två spår. Trafikmängden och tågens hastighet ökade. Vid tiden för utbyggnad saknades riktvärden för järnvägsbuller. 1992 träffades ett avtal mellan kommunen och dåvarande banverket (nuvarande trafikverket) om vilka ljudnivåers om skulle eftersträvas för befintliga och nya tillkommande bebyggelse. Banverket utförde bullerskyddsåtgärder bland annat i form av fönsteråtgärder på byggnaders samt bullerskärmar utmed järnvägen. Idag passerar varje dygn 550-560

tåg Upplands Väsby. Tågtrafiken beräknas öka till 655 tåg per vardagsmedeldygn år 2030.

En översiktlig bullerutredning har gjorts för programområdet. De ekvivalenta ljudnivåerna närmast järnvägen beräknas bli upp mot 70 dBA och maximalnivåerna 80 dBA. Nyttillkommande bostadsbebyggelse kommer att påverkas av vägtrafikbuller från Ladbrovägen med upp till 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid närmastefasad. Nyttillkommande bebyggelse väster om järnvägen kommer att påverkas av buller från Industri- vägen, med en hög andel busstrafik, med upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå.

Programområdet gränsar till influensområdet för buller från riksintresset Arlanda, det vill säga utanför områden med ljudnivå överstigande 55 dBA FBN (flygbullernivå) och/eller 70 dBA maximal ljudnivå fler än tre gånger per dygn. Området är ändå påverkat av ljud från inflygningar mot Arlanda stvä nordsydliga banor.

### Vibrationer

På grund av markförhållandena kan tågtrafiken ge vibrationer. I ett avtal mellan kommunen och dåvarande banverket i samband med ombyggnationen av järnvägen i början av 1990-talet angavs som mål att vibrationer inte får överskrida 0,3 mm/s i bostadshus och 0,4 mm/s i kontorshus. I därefter tillkommande detaljplaner för bebyggelsen nära järnvägen, återfinns dessa krav som planbestämmelser. Det finns inga kända problem med störningar i befintliga byggnader.

### Magnetfält

Runt järnvägar, kraftledningar och transformatorstationer men även runt elledningar och elektriska apparater uppstår elektriska och magnetiska fält samt lågfrekventa elektromagnetiska fält. Fältets utbredning avtar snabbt med avståndet. Elektriska fält avskärmas lätt, medan magnetfält går igenom byggnadsmaterial m.m. Magnetfältet från kontaktledningen på järnvägen är svagt då inget tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Detta magnetfält är en varaktighet på några minuter. Det är starkast vid järnvägen och avtar sedan snabbt med avståndet från banan. På avståndet 25 meter från järnvägen är magnetfältet från järnvägen normalt svagare än de som förekommer i de flesta svenska bostäder.

### Transport av farligt gods

På Ostkustbanan transporteras farligt gods. Programområdet angränsar till Mälärvägen, som klassas som sekundärled för transporter med farligt gods. Riskanalyser har tagits fram för området som behandlar risk för tågurspårning samt olycka med farligt gods.<sup>1</sup>

### Risk för översvämning

Endetaljerad översvämningskartering har utförts och visar att det vid 100-årsflöde inte föreligger någon nämnvärd risk för översvämning av programområdet kring Väsbyån.<sup>1</sup> Vid dimensionerande flöde (10 000-årsflöde, mycket liten sannolikhet) blir stora delar av programområdet i nordöstra delen samt bussterminalområdet översvämmat.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Området är anslutet till kommunalt vatten och avlopp. Ledningar finns i de flesta störregator i området. Ledningar finns under järnvägen som knyter ihop bebyggelsen på den östra och västra sidan.

På östra sidan finns ledningar i Industrivägen och under bussterminalen. Norrvattenägaren huvudvattenledning (600 mm) på västra sidan.

### Dagvatten

Vägar och parkeringar väster om järnvägen avvattnas idag via kommunala ledningar till Väsbyån. Genom programområdets västra del leds även dagvatten från villaområdet kring Runbyvägen samt fler familjshusen kring Hagvägen/Runby torg. Totalt är det dagvatten från ett cirka 13 ha stort område som avleds genom programområdet västra delar. Detta dagvatten leds norrut till Väsbyån via en kommunal ledning som ligger parallellt med järnvägen.

Busstationsområdet avvattnas via fastighetsägda ledningar till Väsbyån. Delar av ytan avleds via en oljeavskiljare.

I programområdet nordöstra del (Industrivägen norr om Centralvägen) avleds dagvattnet via kommunal dagvattenledning från stora delar av centrala Väsby till Ladbrodammen, totalt handlar det om en yta på cirka 200 ha som avvattnas till denna ledning. Från denna ledning finns även flera bräddledningar till Väsbyån som korsar genom programområdet.

I programområdets östra del, söder om Centralvägen och kvarteret Messingen, avleds dagvattnet till Väsbyån. Gatudagvattnet avleds via dagvattenbrunnar till trädens skelettjordar, dagvattenbrunnarna har bräddavlopp till dagvattensystemet. Utloppensker på två ställen, dels söder om Bankes bro, dels i höjd med Anton Tamms väg.

Hel programområdet ligger inom kommunens verk-

samhetsområde för dagvatten. De delar av programområdet som idag består av öppen mark avvattnas ej via ledningsnät.

### Fjärrvärme

Fjärrvärme finns i området, i Optimusvägen, Läringsvägen, Mälarvägen och Hagvägen.

### El/Tele/fiberledningar

Det finns en rad tekniska anläggningar och ledningar som rör el, tele och fiberledningar. Eon är elnätägare i programområdet. På västra sidan finns en högspänningskabel i jord som går i nord-sydlig riktning.

Skanova har en huvudmatningsledning för tele i östvästlig riktning strax söder om Bankes Bro.

Stokab har en kanalisering för fibrer i Optimusvägen och till Messinghuset.

### Avfall

En återvinningsstation finns idag på västra sidan vid Bankes bro.

## Medborgardialog

Kommunen vill att alla som bor i Väsby ska ha möjlighet att ge synpunkter på och komma med tankar och idéer om kommunens framtida utveckling. I arbetet med planprogram och detaljplaner har kommunen under en lång tid arbetat med olika sorters dialoger.

I förarbetet inför detta planprogram genomfördes under 2010–2012 ett antal dialog- och informationsmöten:

- En uppsökande dialog med intervjuer i Vilundaparken och Väsby Centrum
- Workshops med gymnasieungdomar från Väsby Nya Gymnasium
- Ett dialogmöte med gruppdiskussioner
- Ett informationsmöte hos Upplands Väsby Promotion med möjlighet att lämna synpunkter.

Nedan följer en sammanfattning av lämnade synpunkter, idéer och förslag.

Frågorna som ställts på dialogerna:

- Vad gör du/vilka ärenden har du i stationsområdet idag?
- Finns det något som saknas idag som skulle locka till att besöka stationsområdet oftare?
- Hur kan vi länka samman Runby sidan (västra si-

<sup>1</sup> Förstudie om klimatanpassning, Tyréns AB, 2013

dan) med centrala Väsby i Väsby Entré och minska barriäreffekten?

- Vilken identitet ska vi skapa i stationsområdet?

Stationsområdet har redan genomgått stor förändring i och med uppförandet av Messingehuset och rivningen av industribyggnader. I dialogen framkom att invånarna tyckte att det har blivit bättre och att Väsby Entré ska bygga vidare på den trenden. Dialogdeltagarna var överens om att Väsby Entré blir ett positivt tillskott i utvecklingen av centrala Väsby.

Väsbyborna uppgav att stationsområdet idag är starkt förknippat med pendling med buss, parkering av bil eller res med tåg. Området uppgavs inte vara besökt i någon större utsträckning av andra anledningar. Dialogdeltagarna hade många olika idéer om hur man kan göra platsen mer attraktiv. De mest förekommande förslagen innehöll en mer framträdande Väsbyå och caféer längs med denna. Man ville också ha en utökad matkultur i området med fler restauranger och eventuellt en saluhall. Bio var högt efterfrågat både i detta projekt men också i andra utvecklingsprojekt i Väsby. Utöver rekreativa förbättringar efterfrågades en bättre, mervälkomnande och bekväm stationsbyggnad. Man ville ha fler sittplatser, trevliga väntrum och en parki anslutning till stationsbyggnaden.

Många hade åsikter om hur trafiksituationen kunde bli bättre i stationsområdet och det konstaterades att bilen har en viktig roll. Dels för att bidra till ökat kundunderlag, dels för att fler ska ha möjlighet att ta bilen till pendeln. Det ska vara enkelt och tillgängligt att parkera sin bil och det ska gärna finnas faciliteter. Det fanns önskemål från vissa håll om ett utökat antal parkeringar.

Man ansåg att området istort ska ha egenskaper av att vara öppet, tryggt, tillgängligt, grönt och mer anpassat för barn. Det är viktigt att området är välbelyst och fräscht och att det sker dag- och kvällsaktiviteter i området för att öka rörelsen. Det framkom att ungdomar i Väsby har ett stort behov av en samlingsplats och stationsområdet pekades ut som en lämplig plats av såväl ungdomar som vuxna. Sammanfattningsvis efterfrågade Väsbyborna en ny mötesplats för människor och företag i Väsby.

Järnvägen utgör idag en barriär mellan västra och centrala Upplands Väsby. En av Väsby Entrés stora utmaningar är att minska barriären för att kunna skapa en attraktiv stadsmiljö och utveckla Väsby till den moderna småstaden. I dialogen diskuterades många lösningar på problemet och den lösning som föresprå-

kas var en ny bro. Väsbyborna upplever en passage under som negativ och hänvisar till dagens tunnel. En bro upplevs som tryggare. Det kom förslag om att kommersiella ytor kan läggas på bron för att göra den mer attraktiv. Från bron ville man kunna angöra perongen på ett smidigt sätt. Om bron skulle ta biltrafik eller bara vara en gång och cykelbro var otydligt. Broförslaget resulterade också i en diskussion om överdäckning av spårområdet. Förslag om park, bebyggelse och kommers på överdäckningen kom fram. Förslaget om överdäckningens syfte var till att länkasamman östra och västra sidan men också att reducera järnvägens inverkan på ljudmiljön. En mer sällan förekommande idé var att gräva ner järnvägen.





## Resenärsundersökning

I samband med programarbetet genomfördes en resenärsundersökning. Ankommande och avresande resenärer vid stationen intervjuades om hur man nyttjar stationen, vilka kvaliteter man anser att den har och hur den skulle kunna förbättras. Cirka 700 intervjuer gjordes mellan den 8 och 14 april 2013.

Hälften (48 %) av de tillfrågade "besöker stationen idag" för resa till/från arbete eller studier, hälften för fritids- eller privatresa. Nästan två av tre (62 %) "reser från stationen" dagligen eller flera gånger i veckan. De tillfrågade kom "hit till stationen" i huvudsak med buss (var tredje) eller gåendes (var tredje). Drygt var tionde (12 %) kom med tåg. Två av tre tillfrågade bor i Upplands Väsby kommun och var kvinnor under 50 år.

En av tre tillfrågade var totalt sett nöjd eller mycket nöjd med stationen i dess helhet. Varannan var varken särskilt nöjd eller missnöjd. Varannan var nöjd eller mycket nöjd med trafikinformation. Mer än var tredje (38 %) var "missnöjd eller inte nöjd" med butiksutbudet. Ungefär hälften av de tillfrågade var nöjda med kioskutbudet och en av tre med utbudet av café och restaurang.

Närmare hälften av de tillfrågade uppgav sig vara missnöjda eller mycket missnöjda med tillgången på sittplatser och väntkurar.

Omkring tre av fyra av de som över huvud taget hade en uppfattning ifrågan, var missnöjda med tillgången på och städningen av toaletter.

Det var generellt sett ingen väsentlig skillnad i svar beroende på den tillfrågades ålder. Det var inte heller någon väsentlig skillnad beroende på om man bor i Upplands Väsby kommun eller i annan kommun. Det var inte heller några väsentliga skillnader mellan kön, vane/sällanresenär eller resans syfte.

De tillfrågade angav i en öppen fråga vad man ansåg vara "absolut viktigaste åtgärder":

- åtkomst till perrongerna från båda passagerna
- rulltrappa till perrongerna och bättre hissar
- ljudisolering mot snabbtåg
- väderskydd på hela perrongens längd
- uppvärmda väntutrymmen
- inbyggd station
- rejäl ombyggnad
- ljusare entréer och mer välkomnande miljö

# Arbetsorganisation och underlag

## Arbetsorganisation

Miljö- och planutskottet är projektets styrgrupp.

Projektägare är kommundirektör Björn Eklundh.

I projektgruppen som har haft 20 projektmöten under 2011-2013 har följande ingått:

Anne-Sophie Arbegard, projektledare/exploateringsingenjör, kontoret för samhällsbyggnad

Janne Sandahl, bitr. projektledare, Janne Sandahl Consulting AB

Magdalena Lundberg, bitr. projektledare, kontoret för samhällsbyggnad

Mats Jakobsson, planarkitekt, kontoret för samhällsbyggnad

Gösta Norén, tillväxt- och utvecklingschef, kontoret för samhällsbyggnad

Fredrik Drotte, stadsutvecklingschef, kontoret för samhällsbyggnad

Agnes Hustad, planarkitekt, kontoret för samhällsbyggnad

Axel Nelstrand, trafikplanerare, kontoret för samhällsbyggnad

Erik G Olsson, bygglovchef, kontoret för samhällsbyggnad

Nils Odén, stadsträdgårdsmästare, kontoret för samhällsbyggnad

Eric Lindskog, projektledare infrastruktur, kontoret för samhällsbyggnad

Anna Jakobsson, miljöplanerare, kontoret för samhällsbyggnad

Birgitta Hillblom, miljö- och hälsoskyddsinspektör, miljö- och hälsoskyddskontoret

Kristina Sandberg, projektledare dialoger, stöd & process

Jessika Krekula, senior kommunikatör, stöd & process

Ann Storkitt, trafikplanerare, kontoret för samhällsbyggnad (Iterio AB)

Anders Larsson Tegelby, AB Väsbyhem

Jan Hedberg, AB Väsbyhem

Arne Månsson, Bo i Väsby AB

Annika Lundström, Veidekke Bostad AB

Tobias Hinderesson, Skanska Sverige AB

Anna Roos, Skanska Sverige AB

Johan Karlén, Skanska Sverige AB

Anders Hellman, Skanska Sverige AB

Tommy Jägenstedt, Skanska Sverige AB (Tabkon)

Under 2014 har följande anslutit till projektgruppen:

Linn Borg, miljöplanerare, kontoret för samhällsbyggnad

Harry Bertilsson, trafikplanerare, kontoret för samhällsbyggnad

Annica Karlsson, planarkitekt, kontoret för samhällsbyggnad

AIX Arkitekter AB genom Mikael Uppling, Lisa Wikström, Fredrik Ekerhult, Henrik Strid har medverkat som konsult i utredningsarbetet med den övergripande utformningen av området.

Mark Humphreys från Tengbom arkitekter AB har deltagit som stöd till AIX i planeringen av stationen.

Zaha Hadid Architects genom Zaha Hadid, Patrik Schumacher, Lars Teichmann och Henning Hansen har medverkat med konstnärlig bearbetning av utvalda delar av stationsområdet.

## Framtagna utredningar

Geoteknisk sammanställning, Bjerking AB, 2011

Inventering och utvärdering av geoteknisk information.

Arkeologisk undersökning etapp 1 och 2, Arkeologikonsult AB, 2011

Runby hage, Nedra Runby 1:23 och 1:58, Eds socken

Arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte Arkeologikonsult AB, 2013

Fornlämningarna Ed47:1, 206-209 och 211, inom fastigheterna Nedra Runby 1:23 och 1:58, Eds socken

Kapacitetsanalys bussterminal, Sweco Infrastructure AB, 2012

Bedömd terminalkapacitet för buss.

PM Spårutformningar av station, Tyréns AB, 2013

Alternativa spårupplägg till Trafikverkets strategiska spårstudie.

Parkeringsbehov för bil och cykel, Janne Sandahl Consulting AB och RSD Retail & Shopping

Centre Development AB, 2013

Bullerutredning, Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB, 2013

Planering av bebyggelse i bullerutsatt läge.

Förstudie om klimatanpassning, Tyréns AB, 2013

Riskhänsyn i detaljplan, Tyréns AB, 2013

Farligt gods och tågurspårning.

Detaljerad riskanalys, Brandskyddslaget AB, 2013

Farligt gods och tågurspårning.

Konstruktion av vägg mot järnvägen, Tyréns AB, 2013

Dimensionering för att klara tågurspårning.

Markundersökning förorenad mark, Tyréns AB, 2013

Östra sidan vid bussterminal, tennisbanor och parkering

Byggnadsteknisk inventering, Structor AB, 2013

Avser kommunens byggnader i järnvägsparken.

PM Teknisk studie Väsbyån, Structor AB, 2013

Resenärsundersökning, Markör Marknad & Kommunikation AB, 2013

Marknadsanalys handel och resecentrum, Newsec AB, november 2011

Marknadsanalys kommersiella ytor, Newsec AB, oktober 2011

Marknadsanalys hotell, Hops Management AB, augusti 2011



Utredningat framtagna under 2014/2015 i samband med samråd eller efter avslutat samråd:

Kulturmiljöutredning och konsekvensbedömning, Tyréns AB, mars 2014

Dagvattenutredning, Structur AB, december 2014

PM Trafikmodell Upplands Väsby kommun, januari 2015

## **Övrigt underlag**

PM Riksintresset Järnvägen Stockholm- Uppsala, Trafikverket, 2010-04-09

Ostkustbanan Stockholm – Uppsala PM Strategisk spårstudie, Banverket, 2010-03-11

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF5 2010, 2010-08-30

Trafikutredning Upplands Väsby, Sweco Infrastructure AB, 2010-08-31

Naturinventering Upplands Väsby kommun, Ekologigruppen AB, 2008

Bebyggelseantikvariskt program, Klaus Gylling, Göteborgs Universitet, 2006

Bebyggelseantikvarisk utredning av stationshusen vid Upplands Väsby station, Stockholms läns museum, 2009

## **Kommunala planer, program policys och övriga dokument**

VISION VÄSBY STAD 2040, 2013

Den moderna småstaden – Strategisk kommunplan 2005-2020, 2005, aktualitetsförklarad 2010

Trafikstrategi Upplands Väsby kommun, 2011

Trafikplan Upplands Väsby, 2013

Stadsmässighet – definition för Upplands Väsby kommun, 2013

Dagvattenpolicy, 2001

Avfallsplan, 2008

Planprogram Stationsområdet, 2007

## **Fotografier, illustrationer och kartor**

Fotografi på framsida: Flygfoto Bergslagsbild AB.

Fotografier: Om inget annat anges, kommunen.

Illustrationer; Om inget annat anges, kommunen.

Arbemedelayout, kartor och illustrationer: Linn Fransson, Stöd&Process, Magdalena Lundberg, Mats Jakobsson, Evangelia Anna Vazaiou, Liselott Garnell, Kontoret för samhällsbyggnad.



