Detaljplan för

Östra Runby med Väsby stationsområde

Upplands Väsby kommun, Stockholms län

PLANBESKRIVNING - SAMRÅD

Oktober 2018
Utökat planförfarande
PBL 2010:900 tillämpas Diarienr BN/2017:485

Upplands Väsby kommun

Innehåll

Läsanvisning 3
Planhandlingar 4
Planens syfte och huvuddrag 4
Tidigare ställningstaganden 6
Översiktsplan 6
Program 7
Planuppdrag 8
Kompletterande samråd om program 8
Funktionsutredning spår 8
Bearbetningar av planstrukturen sedan programmet 9
Planförslag 10
Plandata 10
Planens läge och omfattning 10
Planens avgränsning 10
Markägoförhållanden 11
Bebyggelse 13
Gestaltning 20
Konstnärlig utsmyckning 21
Gator och trafik 22
Ekosystemtjänster 29
Rekreation och parker 30
Natur och landskap 33
Vattenområden 33
Kulturmiljö 34
Markförhållanden och geoteknik 35
Hälsa och säkerhet 35
Teknisk försörjning 41
Konsekvenser 45
Behovsbedömning 45
Sammanfattning av MKB 45
Strandskydd 48
Genomförande 49
Avtal 49
Fastighetsrättsliga frågor 50
Tekniska åtgärder 52
Ekonomiska åtgärder 53
Avgifter och taxor 53
Organisatoriska frågor 54
Administrativa frågor 55
Planeringsförutsättningar 56
Riksintressen 56
Kommunala planer och program 58
Befintlig bebyggelse 60
Gator och trafik 60
Ekosystemtjänster 62
Rekreation och parker 63
Natur och landskap 64
Vattenområden 65
Kulturmiljö 66
Markförhållanden och geoteknik 72
Hälsa och säkerhet 72
Buller 72
Teknisk försörjning 77
Övrigt 79
Medverkande 79
Begreppsförklaringar 80

Läsanvisning

Planbeskrivningen inleds med kapitlet *Planhandlingar* (sida 4) där planens syfte, kommunala program, detaljplaner och förordnanden samt pågående projekt som är förutsättningar för denna detaljplan sammanfattas. Därefter följer rubriken *Planförslag* (sida 10) med avsnitt som behandlar förslag till framtida förändringar avseende bebyggelse, gator/trafik, rekreation och parker med flera ämnesområden. Kapitlet *Konsekvenser* (sida 45) beskriver konsekvenserna av planens genomförande. Under rubriken *Genomförande* (sida 49) behandlas frågor som bland annat har att göra med fastighetsbildningar, ekonomi och utbyggnad av tekniska anläggningar. Följande rubrik *Planeringsförutsättningar* (sida 56) beskriver nuläget inom planområdet och dess närområde. Rubriken *Övrigt* (sida 79) redovisar medverkande tjänstemän och konsulter och innehåller också en begreppsförklaring till planbeskrivningen.

Detaljplanen behandlar formellt området Östra Runby med Väsby stationsområde. I planbeskrivningen används även benämningen Väsby Entré synonymt med det formella namnet.

Genomgående i planbeskrivningen så hänvisas eller refereras till planbestämmelser i plankartan. Specifika planbestämmelser finns markerade löpande i texten inom **(X_x)**.

Bilagor

I planarbetet för denna detaljplan har ett parallellt arbete med "PM Gestaltningsprinciper" genomförts som behandlar gestaltning och utformning av planområdet. Detta sammanfattas i ett särskilt avsnitt i denna planbeskrivning. För att läsa om gestaltningen av planområdet i sin helhet, se PM Gestaltningsprinciper. På motsvarande sätt beskriver bilagan ”PM Resefunktioner” trafik och resefunktioner i området. PM Resefunktioner sammanfattas i denna planbeskrivning.

Fotografier, illustrationer och kartor

Upplands Väsby kommun där inte annat anges.

Omslagsillustration: Illustrationsplan.

Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Denna planbeskrivning inklusive genomförandefrågor
- Illustrationsplan
- Miljökonsekvensbeskrivning

Bilagor:

- PM Gestaltningsprinciper. Urban Minds, oktober 2018.
- Sammanfattande PM trafik och resefunktioner i detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde, oktober 2018.

Underlagsutredningar:

- Bullerutredning, Väsby Entré, Sweco, 2018-08-29.
- Dagvattenutredning för detaljplan Väsby Entré, Upplands Väsby kommun. SWECO 2018-08-22.
- Detaljerad riskanalys, Brandskyddslaget AB, 2016-05-30.
- Detaljerad översvämningskartering och åtgärdsförslag för Oxundaån, SMHI, 2015.
- Funktionsutredning spår,Tyréns, 2017-09-26.
- Förstudie reduktion av magnetiska fältet från tågtrafik nära UpplandsVäsby station för projektet Väsby entré, Yngve Hamnererius AB, 2016-06-12.
- Handel- och kontorslägesanalys, Spacescape, arbetsmaterial, 2016-11-10.
- Luftkvalitetsutredning. Östra Runby och Upplands Väsbystationsområde. Östra Sveriges luftvårdsförbund april 2018.
- Marknadsförutsättningar för handel och kontor i Väsby Entré, Evidens, arbetsmaterial, 2016-11-10.
- PM Förutsättningar avseende brand och risk, Brandskyddslaget, 2018-05-27.
- PM Geoteknik. Geotekniskt underlag för Detaljplan över Väsby Entré/stations-område. Bjerking 2018-03-21.
- PM Ledningssamordning, Sweco, 2018-08-15.
- PM Problembeskrivning föroreningar och möjliga åtgärder, ramböll, 2018-09-14.
- PM Risk, Brandskyddslaget, 2018-08-21.
- PM Skyfallsanalys Upplands Väsby Entré. SWECO 2018-08-17.
- PM VA-projektering, Sweco, 2018-05-08.
- PM Väsby Entrés påverkan på riskintresset Ostkustbanan – risker och störningar, Brandskyddslaget, 2016-05-31.
- Rapport spillvatten, flödesmätning och modellering, Tyréns, 2017-07-17.
- Uppmätning av det magnetiska fältet från tågtrafik nära Upplands Väsby station för projektet Väsby Entré, Yngve Hamnererius AB, 2016-02-18.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att bygga samman Runby med centrala Väsby till en sammanhängande stadsdel samt utveckla stationsområdet till en kapacitetsstark kommunikationsknutpunkt, och därmed skapa en av kommunens bärande centrumpunkter. Detaljplanen är en del av projektet Väsby Entré.

Planen är utformad för att skapa en tät och funktionsblandad stadsdel med 1000–1400 bostäder och 10 000-60 000 kvadratmeter för kontor och centrumfunktioner. Bostäder

och verksamheter blandas för att komplettera varandra och ge en levande stadsbygd med trygghet under dygnets alla timmar.

Västra delen av tätorten förstärks med flerbostadshus som kan inrymma olika upplåtelseformer. Förtätning av stationsområdet med fler bostäder bidrar också till den regionala bostadsförsörjningen.

Stationsområdet blir en del av den täta staden med ett förbättrat och integrerat resecentrum med en funktionell bussterminal. Smidiga byten mellan olika trafikslag och tillgång till service ökar bekvämligheten och minskar restiderna för resenärerna. Resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik underlättas vilket ökar möjligheterna för många att välja hållbara färdmedel. Planen ger förutsättningar för minskad klimatpåverkan och ökar kommunens attraktivitet i regionen.

Riksintresset för järnvägen beaktas i planeringen, och skyddsavstånd tillämpas med hänsyn till bland annat risker, buller och luftkvalitet. Risken för översvämningar hanteras och planen är anpassad till förändrade klimatförutsättningar.

Föreslagen struktur, bebyggelse och de allmänna platserna ges en omsorgsfull gestaltning med utgångspunkt i den mänskliga skalan. Strukturen utformas så att den blir tydlig med god orienterbarhet och väl definierade gränser. Planen skapar trivsel genom offentliga mötesplatser som till exempel torg, promenadstråk, parker och trädplanterade gator. Målet är att skapa identitet i alla skalor – den lokala, den kommunala och den regionala.

De ekologiska värdena stärks bland annat genom att Väsbyån friläggs och på nytt blir en del av stadsbilden. De två av Väsbys upplevelsestråk som passerar genom området utvecklas och kopplas samman med ett grönt stråk över järnvägen. Detta stärker de ekologiska sambanden och ekosystemtjänsterna i området. En viktig avvägning i planen är att utveckla en tät och mångfunktionell stadsbygd i ett centralt läge och samtidigt värna natur- och kulturvärden. Planen som helhet ger förutsättningar att skapa en god livskvalitet utan att överanvända resurser.

Flygfoto över stationsområdet i nuläget, med Messingen i förgrunden och stjärnhusen i bakgrunden. Ungefärlig planområdesgräns i vitt.

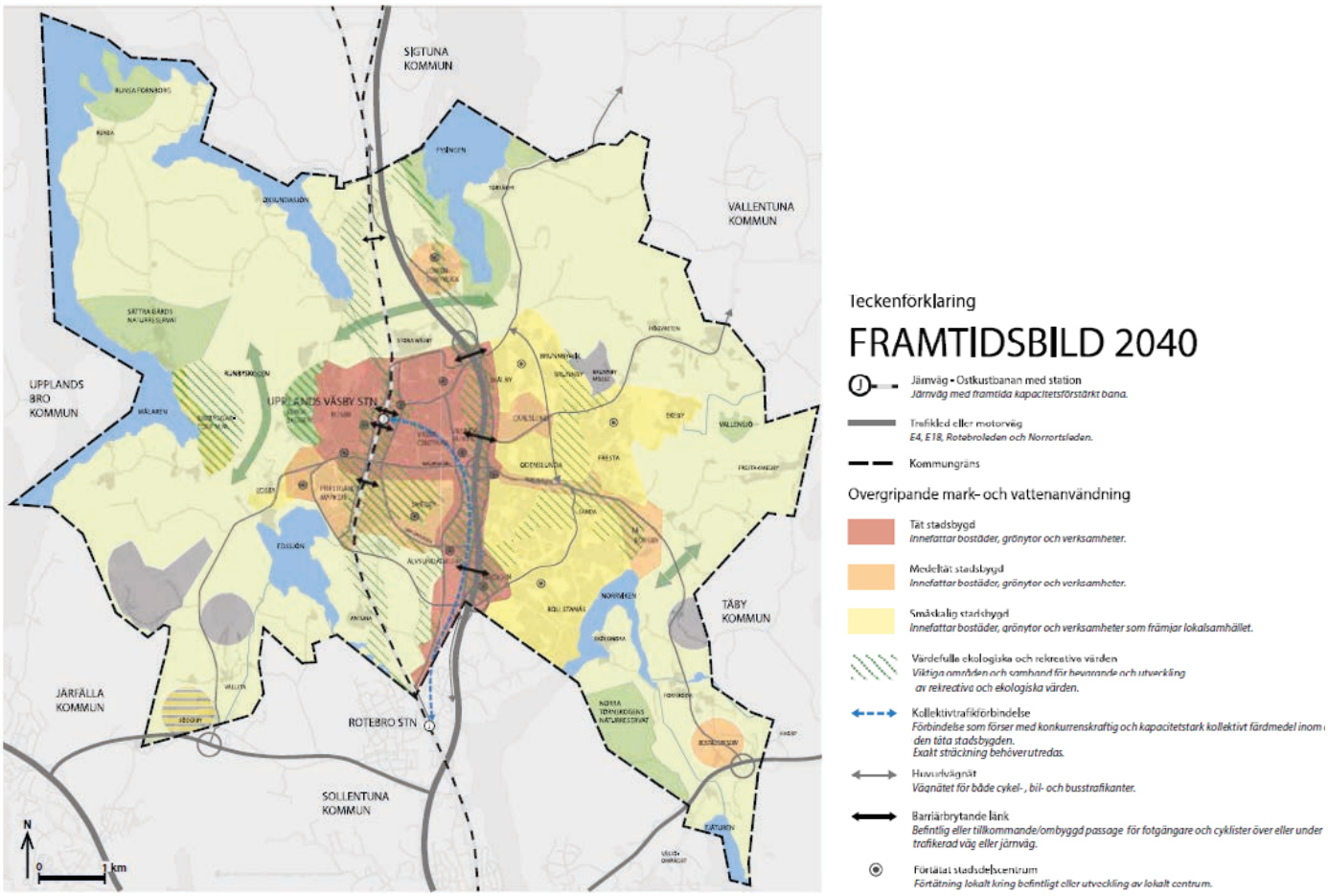
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Gällande översiktsplan, Väsby stad 2040, antogs den 18 juni 2018. Enligt översiktsplanens framtidsbild för Upplands Väsby 2040 ”har centrala Väsby, Runby och Älvsundadalen utvecklats till en tät stadsbygd med ett utbud av bostäder, arbetsplatser, parker och torg och försedd med goda kommunikationer och service. Tillgången till bostadsnära natur finns kvar och det är lätt att nå ut till större strövområden. Exploateringsgrad: 0,7 – 1,0. I de mest centrala delarna kan även högre exploateringsgrad diskuteras.”

I översiktsplanen anges att Väsby Entré ska utvecklas som en del av den täta stadsbygden med bostadsexpansion på båda sidor om järnvägen och sammanlänkande övergångar över järnvägen. Ett välfungerande resecentrum ska tillsammans med funktionsblandad bebyggelse skapa en levande och trygg stadsbygd. Väsbyån ska genom att friläggas längs Industrivägen bli en del av stadsbilden. Utvecklingen ska ske med hänsyn till översvämningsrisker, buller, luftkvalitet och riksintresset för järnvägen. Det aktuella förslaget till detaljplan överensstämmer med översiktsplanen.

Framtidsbild – Upplands Väsby 2040



Framtidsbild för Upplands Väsby från översiktsplan Väsby stad 2040. Planområdet ligger inom rött område vilket visar framtida Tät stadsbygd (för hela förklaringen till visionsbilden och dess innebörd, se sidan 26 i översiktsplanen).

Program

Kommunstyrelsen godkände den 2 mars 2015 ett planprogram för Väsby Entré/Stationsområdet. Det övergripande målet för Väsby Entré är enligt programmet att ”skapa en ny stadsdel och utveckla stationsområdet till en av kommunens bärande centrumpunkter”. De mål som anges i programmet är:

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

I programmet ges utredningsuppdrag till fortsatt planarbete. Några av de viktiga att studera:

- Möjligheterna till bostäder och/eller funktionsblandad bebyggelse ovanpå bussterminalen.
- Gränsen mellan grönt och kvartersmark.
- Korsningspunkterna där broarna över spårområdet möter Ladbrovägen på västra sidan.

Framsidorna till Planprogram, Kvalitetsprogram och Genomförandestrategi för projekt Väsby entré.

Kommunfullmäktige beslutade den 21 maj 2018 att ett nytt kommunhus ska lokaliseras till Väsby Entré.

Kvalitetsprogram (2015)

Ett kvalitetsprogram för Väsby Entré/Stationsområdet godkändes av kommunstyrelsen samtidigt som planprogrammet. Syftet med kvalitetsprogrammet är att säkerställa en hög kvalitet på de allmänna ytorna inom programområdet. Detta görs genom att beskriva förutsättningar för kvalitet och genom att tydligt kommunicera kvalitetsnivån för byggintressenter, medborgare och andra aktörer i den fortsatta planprocessen. Kvalitetsprogrammet behandlar de allmänna ytorna, det vill säga de stadsrum inom programområdet som är tillgängliga för allmänheten.

Genomförandestrategi (2015)

En genomförandestrategi för Väsby Entré/Stationsområdet godkändes av kommunstyrelsen den 30 november 2015. Strategin behandlar de kommunalekonomiska förutsättningarna och hur projektet ska bedrivas organisatoriskt. Den innehåller även ett förslag till etappindelning utifrån planprogrammets förslag till bebyggelsestruktur.

Planuppdrag

Kommunstyrelsen beslutade den 30 november 2015 att ge kontoret för samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en samlad detaljplan för Stationsområdet och Bostäder med mera på Västra sidan. Planuppdraget omfattade inte Järnvägsparken/Åhusen som prövats i en separat detaljplan vilken vann laga kraft i januari 2017.

I planuppdraget ingick arbetet med att klargöra förutsättningarna gällande geografisk riksintressepreciseringen av Ostkustbanan, bebyggelseavstånd till järnvägen samt busterminalens utformning och finansiering. Resefunktionerna och de centrala kvarteren är stommen i Stationsområdet. Projektet Väsby Entré föreslogs också utvidgas till att även omfatta fastigheterna Nedra Runby 1:9 och 1:11, belägna söder om hembygdsgården.

Kompletterande samråd om program

I juni 2016 översände kommunen en sammanfattande promemoria, ”PM Väsby Entrés påverkan på riksintresset Ostkustbanan - risker och störningar”, och flera kompletterande utredningsunderlag till Länsstyrelsen och Trafikverket, för att komplettera programsamrådet i dessa frågor.

Länsstyrelsen lämnade den 25 november 2016 ett yttrande över det kompletterande samrådet. I yttrandet uttrycker Länsstyrelsen förståelse för att kommunen vill planera för komplettering av tätorten i detta centralt belägna stationsnära läge och att kommunen därför önskar minimera järnvägsområdet. Samtidigt framför Länsstyrelsen att riksintresset Ostkustbanan också ska beaktas vid planeringen.

”För bostäder, skola/förskola, hotell, kontor, handel, centrum och även vistelseytor utomhus där människor antas uppehålla sig mer än tillfälligt, förutsätter Länsstyrelsen att ett minsta avstånd på 25 meter från spårmitt beaktas, samt att övriga föreslagna åtgärder vidtas med avseende på risk- och säkerhetsaspekter. Länsstyrelsen är dock i detta fall beredd att undantagsvis godta ett avstånd på 15 meter till parkeringshus/garage. För att säkerställa elsäkerhet, drift, underhåll, utbyggnad och acceptabel säkerhet för trafikanter krävs, enligt Trafikverket, ett minsta avstånd på 15 m mellan framtida spårmitt och parkeringsdäck/ garagebyggnad.”

Förutom dessa frågor framförde Länsstyrelsen att främst översvämningsrisk, geoteknik/markstabilitet, buller och miljökvalitetsnormer för vatten behöver belysas ytterligare innan förslag till detaljplan upprättas.

Funktionsutredning spår

Kommunen har arbetat fram en funktionsutredning för spårområdet (2017-09-26). Utredningens syfte har varit att studera framtida spårutformningar för Upplands Väsby station som underlag till föreliggande detaljplan.

Slutsatsen av funktionsutredningen är att det krävs en korridorbredd som klarar 8 spår och två mittplattformar enligt modern standard för att säkerställa möjlighet till utbyggnad av Ostkustbanan med två ytterligare spår och utbyggnad av ett kompletterande plattformsspår. Det kompletterande plattformsspåret ökar kapaciteten och klarar en framtida ökning av antalet vändande pendeltåg. Den bredd på spårområdet som utifrån funktionsutredningen ska tillämpas i planarbetet är 68–70 meter, beroende av val av utformningsalternativ.

Planförslaget utgår från ett 70 meter brett spårområde.

Bearbetningar av planstrukturen sedan programmet

Det har skett ett flertal viktiga förändringar i projektets förutsättningar sedan planprogrammet för Väsby Entré godkändes av kommunstyrelsen 2015-03-02. Sammantaget innebär dessa förändringar att det programförslag som redovisas i planprogrammet inte längre bedöms kunna ligga till grund för fortsatt arbete, annat än i sina huvuddrag.

De viktigaste förändringarna i förutsättningarna är:

- Antalet spår förutsätts öka från sju till åtta vilket medför att spårområdets totala bredd ökar med cirka åtta meter till totalt cirka 68-70 meter.
- Trafikförvaltningen/SLL har förtydligat krav om 240 meter fri plattformslängd, vilket påverkar broarnas läge.
- Kompletterande samråd om risker och störningar med Länsstyrelsen, Trafikverket och Brandkåren Attunda under 2016 har resulterat i att minsta avstånd mellan spårmitt på yttersta spår och närmaste bebyggelsestrukturer har ökat från 6,5 till 15 meter.
- Bankes bro bedöms inte ha tillräcklig teknisk livslängd för att det ska vara försvarbart att renovera och behålla bron. Att behålla bron bedöms inte heller möjligt med hänsyn till förändrade plattforms- och pelarlägen som följd av kommande förändringar inom spårområdet.
- Upplands Väsby station antas inte längre få funktion som knutpunkt för regional tågtrafik.
- Infartsparkeringarna antas inte längre lokaliseras centralt i planområdet.
- Naturvärdena i tallskogen öster om Runby hage (se Bilaga 1. Naturkatalog Upplands-Väsby Kommunområde 204) har ett så stort bevarandevärde att den i planprogrammet redovisade bebyggelsen i detta område har tagits bort.

Den föreliggande planstrukturen är utarbetad med utgångspunkt i de förändrade förändringar som skett sedan programsamrådet. Strukturen bedöms ge en robust detaljplan som är förhållandevis oberoende av järnvägens ombyggnad och ha god genomförbarhet med möjlighet till en flexibel utbyggnad i flera steg.

Planförslag

Plandata

Denna plan hanteras med utökat planförfarande enligt plan och bygglagen, PBL 2010:900.

Planens läge och omfattning

Planområdet ligger i centrala Väsby och omfattar järnvägsstationen med tillhörande stationsfunktioner, spårområde samt anslutande mark både väster och öster om spårområdet. Planen omfattar det område som behövs för att kunna bygga om pendeltågsstationen, komplettera Ostkustbanan med två ytterligare spår samt utveckla en ny stadsdel med parker, bostäder, verksamheter och centrumfunktioner i ett stationsnära läge.

Planområdets area uppgår till cirka 26,5 hektar (cirka 265 000 m^2) inklusive spårområdet.

Karta: Planområdets läge i Centrala Väsby.

Planens avgränsning

Planområdets gränser grundar sig i den avgränsning som gjordes till planprogrammet. Avgränsningen har sedan reviderats och anpassats för att inrymma de områden som behövs för utbyggnad enligt planen. Planområdet sträcker sig från Åvägen i norr till Jupitervägen i söder. Största delen av spårområdet i planens nord-sydliga utsträckning tas med i detaljplanen. Motivet för avgränsningen av planområdet i norr är att inrymma nya stadskvarter strax söder därom, samt att ansluta till den befintliga Ladbrovägen.

Planområdets östra gräns går delvis längs spårområdet, men i de mest centrala delarna omfattas även Industrivägen ner till Anton Tamms väg. Industrivägen och Centralvägens slut ingår för att inrymma nya funktioner, bland annat en ny bussterminal och nya busshållplatser, offentliga lokaler, nya brokopplingar, ny stationsutformning och nya dagvattenlösningar genom att Väsbyån åter tas fram i dagen och på nytt blir en del av stadsbilden.

Planens södra gräns går i höjd med Jupitervägen där en ny vägstruktur ska koppla samman Ladbrovägen med Jupitervägen för vidare anslutning till Mälarvägen. Strax norr om denna sydliga anslutning har även utrymme för infartsparkering och verksamheter tagits med i planen, vilket också påverkar planens avgränsning i dessa lägen. I västra delen av planområdet tillskapas nya stadskvarter som sträcker sig fram till befintliga stjärnhus längs Hagvägen och hembygdsgården i väster.

Motiv för denna avgränsning är det övergripande målet att koppla samman Runby med centrala Väsby genom att utveckla området väster om järnvägen. Ytterligare motiv är behovet av nya stationsnära bostäder och funktioner samt de ytbehov som krävs för en ombyggnad av stationsområdet och den tillkommande bebyggelsen.

Planområdets gränser utgår i några fall även från befintliga detaljplaners och fastigheters gränser för att dessa ska passa ihop och inte lämna små rester kvar från äldre planer.

Markägoförhållanden

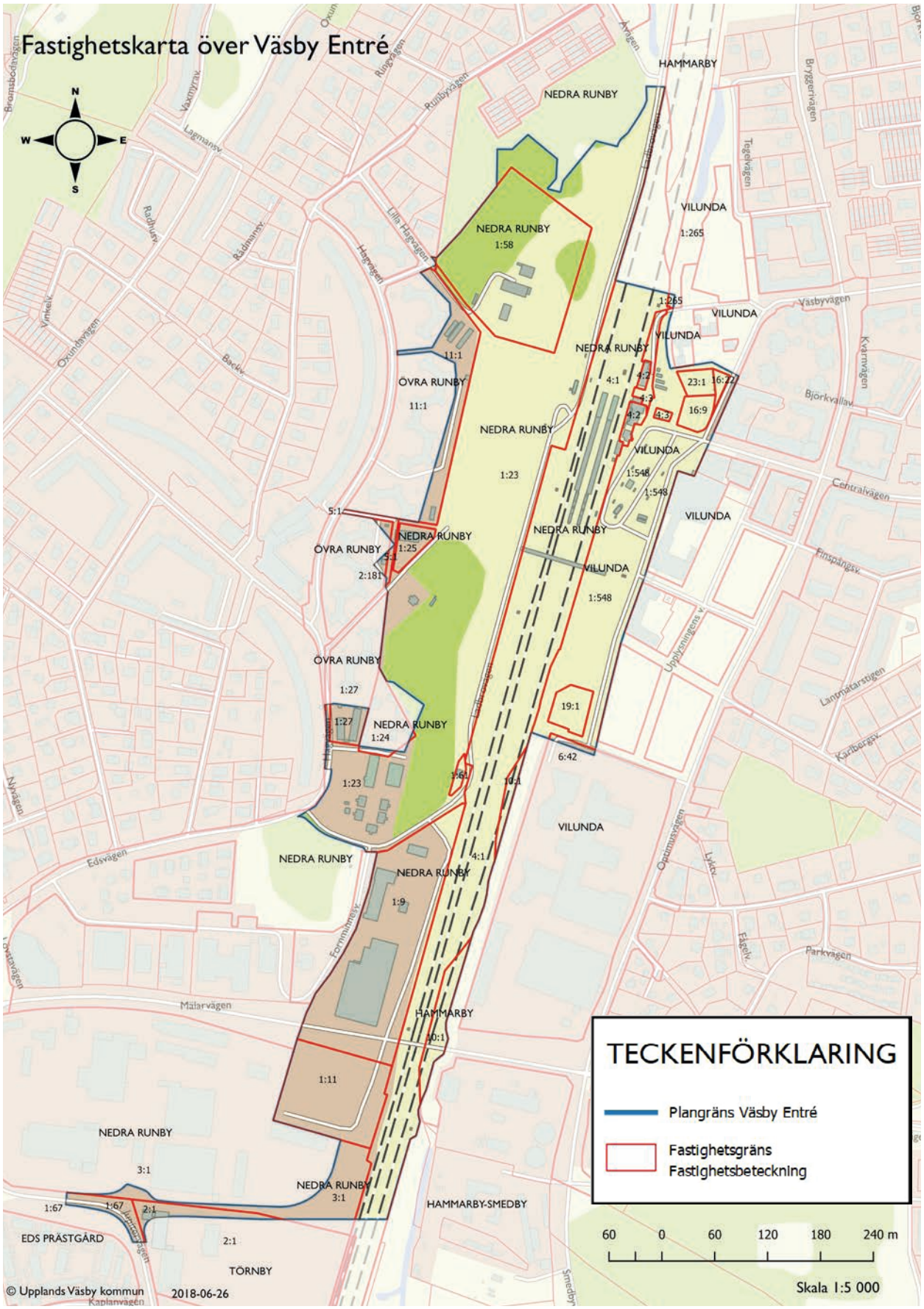
Kommunen äger större delen av marken på västra sidan, med undantag av frilastområdet och spårområdet, som ägs av Trafikverket. AB Väsbyhem äger mark i anslutning till befintliga bostäder vid planområdets västra gräns. På östra sidan ägs marken av kommunen med undantag av bussterminalen som ägs av Trafikverket och stationshuset, posthuset och godsmagasinet som ägs av ett fastighetsbolag. Samtliga fastigheter redovisas nedan.

Planområdet omfattar hela fastigheterna:

• Hammarby 11:1	Trafikverket
• Nedra Runby 1:9	Batteriet Fastigheter AB
• Nedra Runby 1:11	Batteriet Fastigheter AB
• Nedra Runby 1:23	Upplands Väsby kommun
• Nedra Runby 1:25	Aktiebolaget Väsbyhem
• Nedra Runby 1:58	Upplands Väsby kommun
• Nedra Runby 1:61	Lennart Utterström
• Nedra Runby 4:1	Trafikverket
• Nedra Runby 4:2	TMNS Fastigheter AB
• Nedra Runby 4:3	Banverket
• Vilunda 16:9	Upplands Väsby kommun
• Vilunda 16:22	Upplands Väsby kommun
• Vilunda 23:1	Upplands Väsby kommun
• Övra Runby 11:1	Aktiebolaget Väsbyhem

Planområdet omfattar delar av fastigheterna:

• Eds Prästgård 1:67	Upplands Väsby kommun
• Hammarby 8:1	Upplands Väsby kommun
• Hammarby 10:1	Upplands Väsby kommun
• Nedra Runby 1:24	Upplands Väsby kommun
• Nedra Runby 3:1	Skanska Maskin Aktiebolag
• Törnby 2:1	Skanska Maskin Aktiebolag
• Vilunda 1:265	Upplands Väsby kommun
• Vilunda 1:548	Upplands Väsby kommun
• Vilunda 19:1	Peab Bostad AB
• Övra Runby 2:27	Aktiebolaget Väsbyhem
• Hammarby-Smedby 1:24	Upplands Väsby kommun
• Övra Runby 5:1	Upplands Väsby kommun



Karta med fastighetsbeteckningar och planavgränsning (plangränsen är ändrad i söder sedan kartan producerades).

Bebyggelse

En tät stadsstruktur

Planförslaget innebär en ny årsring i Väsbys utveckling i form av en tät och funktionsblandad stadsdel med väl integrerade stråk. Inom stadsdelen medges bostäder, centrumändamål, kontor, hotell, omsorgsboende, två förskolor, en besöksanläggning, ett nytt resecentrum, verksamheter samt parker och torg.

Utvecklingen av området skapar nya kopplingar mellan olika delar av Väsby, liksom fler och mer varierande offentliga stadsrum. Förslaget innebär två nya torg och flera nya mindre platser samtidigt som befintliga och historiska platser och miljöer lyfts fram och vävs in i det nya.

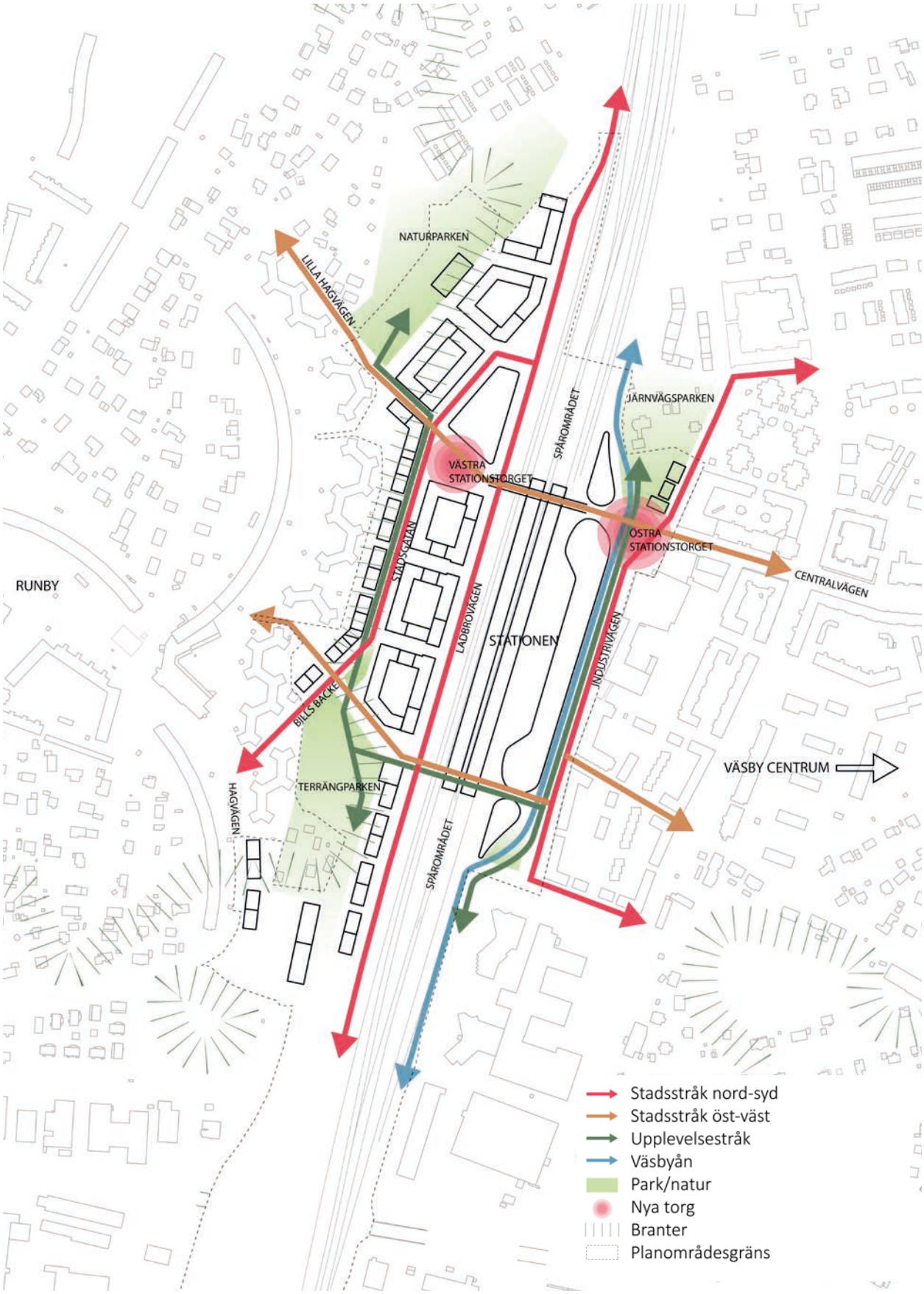
Torgen, ett på vardera sidan om järnvägen, tillsammans med de mindre platserna utgör målpunkter och noder i strukturen. Östra stationstorget är stadens nya stora torg och utgör en ny identitetsgivande entréplats för hela Upplands Väsby. Västra stationstorget blir en tydlig mötesplats i den nya strukturen på västra sidan.

Strukturen formas av torgen och platserna tillsammans med två öst-västliga och tre nord-sydliga stråk. Stråken kopplar samman planområdet över järnvägen och till omgivande delar av Runby i väst och centrala Väsby i öst. Nya rörelseflöden möjliggörs när nya stråk länkas till befintliga.

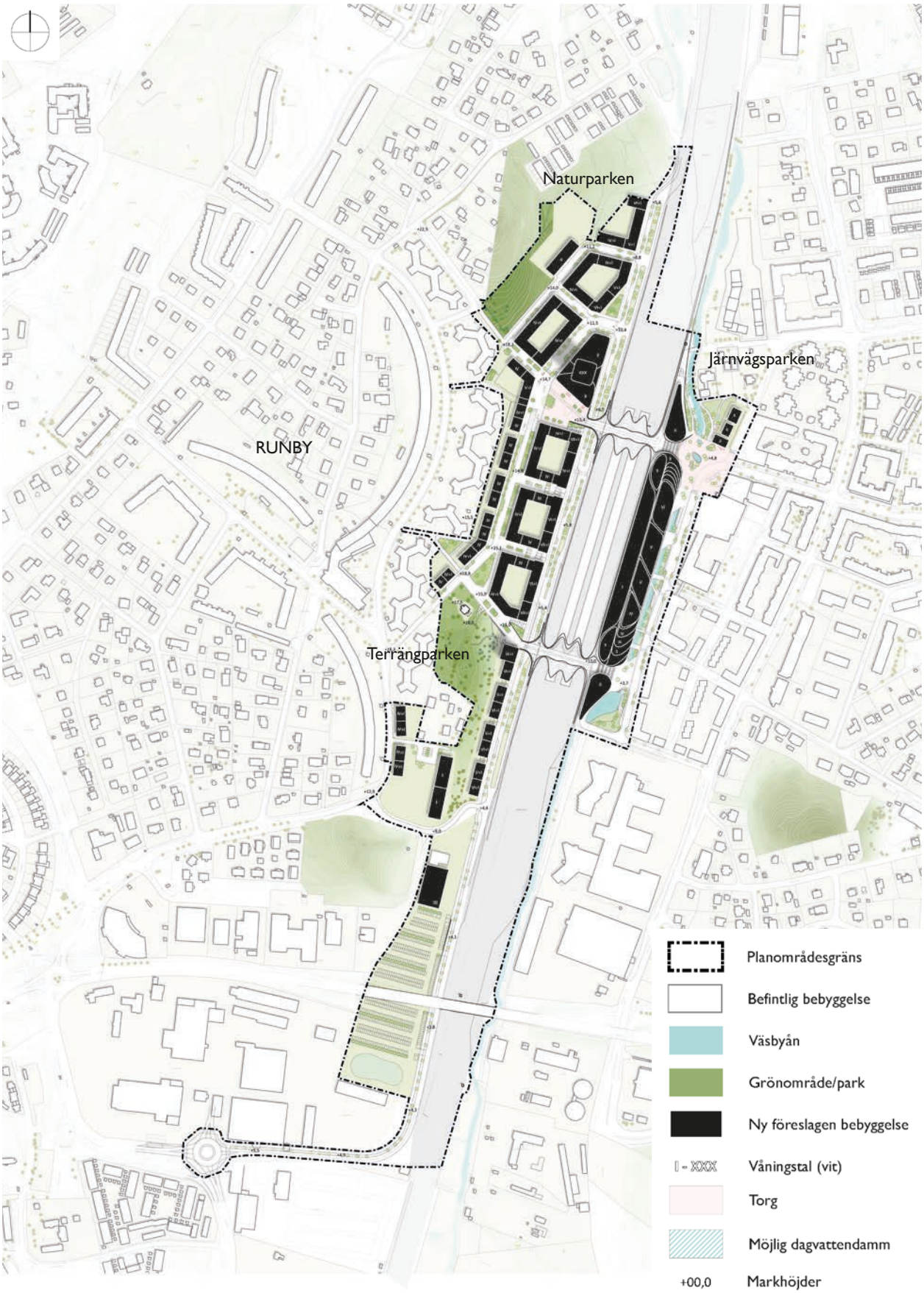
Två gång- och cykelbroar över spårområdet, med ett cirka 300 meter långt avstånd mellan, länkar samman bebyggelsen öster och väster om spårområdet. Broarna tillsammans med ny stadsbebyggelse och nya offentliga torg och platser förstärker befintliga stråk i öst-västlig riktning. Broarna överbryggar den barriär som järnvägen utgör idag och innebär förverkligande av två av de barriärbrytande länkar som anges i översiktsplanen.

De nord-sydliga stråken är Ladbrovägen, Stadsgatan och Industrivägen. Ladbrovägen på västra sidan löper längs med och direkt intill Ostkustbanan. Parallellt med Ladbrovägen, inne i bebyggelsestrukturen och på en högre nivå, går en stadsgata. Gatan möter Bills backe i söder och ansluter till Ladbrovägen i norr. På östra sidan får Industrivägen en ny karaktär när bussterminalen byggs och Väsbyån friläggs och synliggörs.

Skiss över hur Västra stationstorget skulle kunna se ut i framtiden (Illustration: Urban Minds).



Planförslagets övergripande struktur (Illustration: Urban Minds).



Illustrationsplan över planområdet (Illustration: Urban Minds).

Bostäder

Planförslaget rymmer 1 000-1 400 bostäder **(B)**. I detta inkluderas även student- och seniorbostäder samt omsorgs- och trygghetsboende. Omsorgs- och trygghetsboende möjliggörs i vissa av bostadskvarteren i norr **(D)**.

Bostäder möjliggörs i flera stadskvarter i de centrala delarna av strukturen. På stadsgatans västra sida samt längs Ladbrovägens södra del möjliggörs bostäder i en fristående struktur, till exempel i form av lameller. I kvarteret norr om Västra stationstorget medges ett högt punkthus för bland annat bostäder. Söder om södra brons västra landfäste medges ett lägre punkthus med bostäder. Ovanpå bussterminalen tillåts också bostäder.

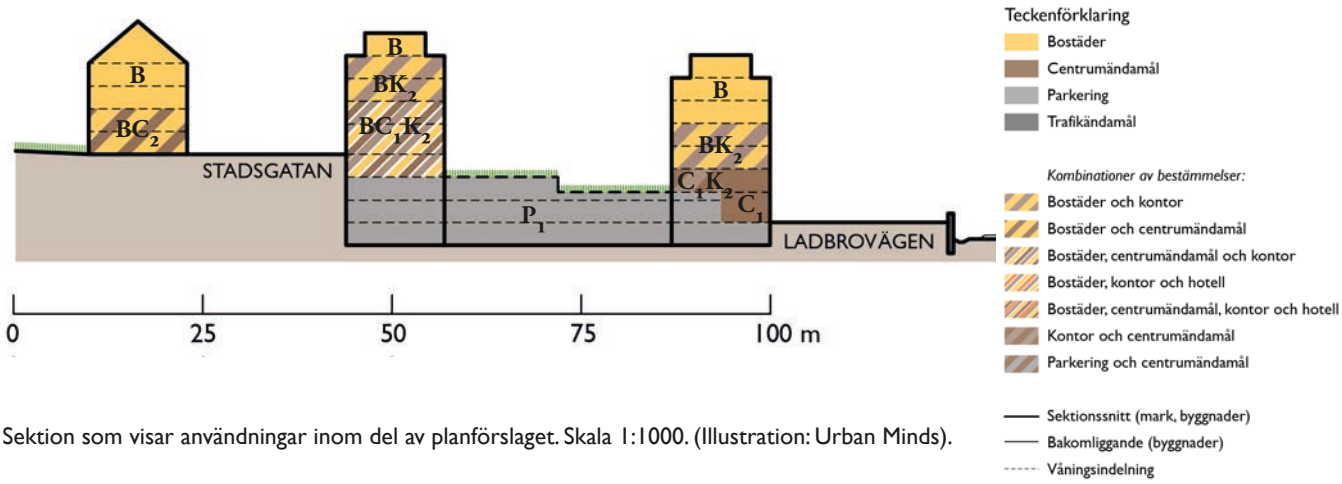
Målsättningen är att få en blandning av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Vidare även att ge möjlighet till byggemenskaper, uthyrningsrum och generationsboende.

Bostadsgårdar

Gårdarna ska utformas gröna och planterbara med träd, buskar och perenner. Det ska ges plats för samvaro och vistelse inom kvarteret. De ska bidra med ekosystemtjänster och även innehålla plats för småbarnslek. Gårdarna utformas så att de kan ta hand om dagvatten lokalt, genom rening, fördröjning och infiltration. För att skapa nödvändiga förutsättningar till att utforma dessa gröna gårdar så finns det i detaljplanen en begränsning av andelen underbyggnadsrätt i ett antal kvarter **(b_2)** samt en begränsning i att vissa bostadsgårdar inte får underbygga alls. Vidare ställs det krav på genomsnittligt jorddjup på bjälklagen **(b_1, b_2)** samt att minst 25% av kvartersmarken ska utgöras av planterad yta.

Arbetsplatser

Planen rymmer ca 10 000-60 000 m² för centrumändamål **(C_1, C_2, C_3)**, kontor **(K_1, K_2, K_3)**, hotell **(O_1)** och verksamheter **(Z_1, Z_2, Z_3)** vilket ger förutsättningar för fler arbetsplatser inom planområdet jämfört med idag. Kontor tillåts från våning två och uppåt i de två kvarteren direkt norr respektive söder om västra stationstorget samt ovanpå bussterminalen på östra sidan om järnvägen. Dessutom tillåts kontorsverksamhet i två plan i de övriga av de centrala kvarteren mellan Ladbrovägen och stadsgatan. Syftet är att befolka staden över större del av dygnet och skapa förutsättningar för ett levande gaturum i enlighet med stadsmässighetsdefinitionen (2013). Vidare är syftet att åstadkomma en robust plan med flexibilitet för framtiden och möjliggöra en lokalisering av ett nytt kommunhus inom planområdet.



Sektion som visar användningar inom del av planförslaget. Skala 1:1000. (Illustration: Urban Minds).

Service - offentlig och kommersiell

Handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ska vara lätta att nå **(C_1, C_2, C_3)** tillåts i bottenvåningar och ovanpåliggande våningar i hela planområdet, förutom i kvarteret längst i norr på västra sidan och kvarteren mot Hagvägen i söder. Syftet är att säkra ”ögon mot gatan” och skapa förutsättningar för ett levande och varierat gaturum i enlighet med stadsmässighetsdefinitionen. Syftet är också att åstadkomma en robust plan med flexibilitet för framtiden. I anslutning till östra stationstorget föreslås en byggrätt för centrumverksamhet i två plan.

I bottenvåningarna mot Västra respektive Östra stationstorget **($TORG_1$** och **$TORG_2$)** är det krav på att det ska finnas lokaler för centrumändamål **(C_1)**. Kravet på lokaler för centrumändamål gäller också mot Ladbrovägen **($GATA_1$)** i två våningar i de centrala kvarteren mellan norra och södra bron, i kvarteret mot Ladbrovägen direkt norr om norra bron samt i byggnadshörn mot Stadsgatan och Industrivägen **($GATA_2$)**. Kravet i dessa delar motiveras av att dessa kvarter ligger vid stadsdelens viktigaste stadsrum där det är särskilt viktigt att säkra syftet beskrivet i föregående stycke.

Tillskottet av bostäder innebär behov av fler förskolor. Planen möjliggör två förskolor **(S_1)**, en i norra delen i anslutning till Naturparken och en i södra delen i anslutning till Hembygdsgården och Terrängparken.

Befintliga F–9 skolor i planområdets närhet bedöms ha tillräcklig kapacitet för de bostäder som tillkommer inom planområdet.

Villa Karlsro planläggs som besöksanläggning **(R)**. Befintlig verksamhet ges därmed planstöd för att fortsätta att drivas och utvecklas.

I anslutning till Terrängparken, men utanför planområdet, ligger Hembygdsgården som drivs av Upplands Väsby hembygdsförening. Planstöd finns i gällande plan.

Illustration av hur stadsgatan skulle kunna se ut, från PM Gestaltningsprinciper (Illustration: Urban Minds).

Terminalbyggnad

Förslaget innebär ett nytt resecentrum som knutpunkt för kollektivtrafik **(T_2)**. Resecentrum är en bytespunkt som även har ett utökat serviceutbud utöver service för resan. I begreppet station ingår oftast fyra delområden; ankomstzoner, serviceytor, kommunikationsytor och plattformar.

I resecentrumet kopplas pendeltågstrafiken samman med en ny inbyggd bussterminal öster om spårområdet, med huvudsakligen lokal kollektivtrafik. Ovanpå terminalbyggnaden medges kontor och bostäder. I anslutning till trapporna till broarna medges centrumändamål.

Publika verksamheter förknippade med resandefunktioner (biljettförsäljning, kiosk, cykelparkering med mera) inom 25 meter från järnvägen kan enligt genomförda riskanalyser utföras utan krav på säkerhetshöjande åtgärder. Detta förutsätter att verksamheterna innebär ett begränsat personantal (till exempel kiosker eller mindre restauranger/caféer med begränsat antal sittplatser).

Väsby stationsområde innehåller flera olika ankomstområden, serviceområden och kommunikationsytor. Dessa beskrivs närmare nedan under *"Gator och trafik"*, ovan under *"Service - offentlig och kommersiell" samt i PM trafik och resefunktioner*.

Tillgänglighet

Allmänna ytor ska utformas så att de blir tillgängliga för personer med olika typer av funktionsvariationer. Undantag kan göras för gångvägar om alternativ gångväg finns i närheten.

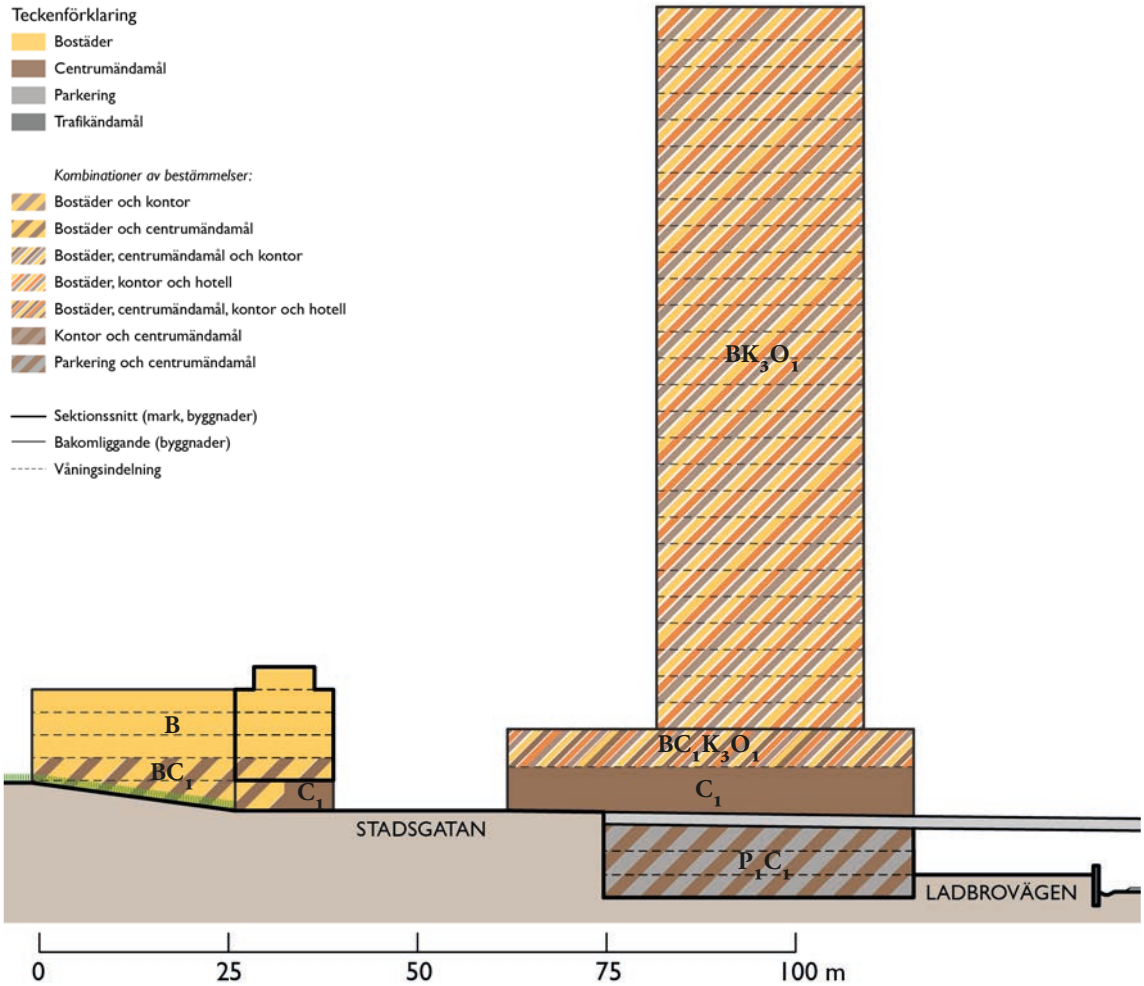
Exempel på hur terminalbyggnaden för resecentrum skulle kunna se ut (Bild: Zaha Hadid Architects).

Byggnaderna ska i höjdled placeras så att god markanpassning uppnås utan att tillgängligheten för personer med olika typer av funktionsvariationer försämras. När det gäller ny bebyggelse prövas tillgängligheten enligt PBL när bygglovsansökan behandlas.

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

Två nya broar för gång- och cykeltrafik byggs över spårområdet **(x_1, x_2, gc-bro)** och ersätter på sikt både Bankes bro och befintliga tunnlar. Broarna görs attraktiva och tillgängliga för att minska barriären mellan den östra och västra sidan om järnvägen. Båda broarna har också entréer till järnvägens plattformar. Tillgänglighe-ten ordnas antingen via ramp eller hiss, som komplement till trappor.

Exempel på hur broarna skulle kunna se ut med entréer till tåg och perronger (Bildkälla: Zaha Hadid Architects).



Principsektion genom västra stationstorget. Skala 1:1000. (Illustration: Urban Minds).

Gestaltning

För att tydliggöra kommunens ambitioner avseende kvaliteten på gestaltningen av planens struktur och stadsrum har en separat promemoria (PM Gestaltningsprinciper, 2018) tagits fram. Promemorian syftar till att:

- Definiera och beskriva övergripande gestaltningsprinciper och hur dessa ska tillämpas på gestaltningen av allmänna platser och kvartersmark inom planområdet.
- Vara underlag för hur principerna omsätts i lämpliga regleringar av allmänna platser och kvartersmark.
- Sätta ramar och utgöra underlag för fortsatt arbete med att under granskningsskedet ta fram en revidering av kvalitetsprogrammet för allmänna platser och kommande kvalitetsprogram för kvartersmark.

Fyra övergripande gestaltningsprinciper har formulerats för gestaltningen av planförslagets struktur och stadsrum. Principerna utgår från översiktsplanen, stadsmässighetsdefinitionen, samt planprogrammet och därtill kopplat kvalitetsprogram:

- Tätt, levande och blandat
  Väsby Entré ska bli en tät och levande stadsdel med tydliga stråk och en hög grad av blandning vad gäller funktioner, utformning och ägandeformer.
- Identitetsskapande och tydligt
  Väsby Entré ska skapa en tydlig identitet på den lokala, kommunala och regionala skalan genom karaktäristiska samt väl avgränsade stadsrum med god orienterbarhet och nya kulturhistoriska lager.
- Trivsamt, tryggt och tillgängligt
  Väsby Entré ska ges en omsorgsfull gestaltning, med utgångspunkt i den mänskliga skalan, med ett gott mikroklimat och attraktiva platser som är lättillgängliga och upplevs trygga för alla.
- Hållbart och flexibelt
  Väsby Entré ska tillhandahålla och främja ekosystemtjänster, öka livskvaliteten utan att överanvända resurser och kunna anpassas till förändrade förutsättningar.

Dessa fyra principer har varit avgörande för strukturens gestaltning - hur gator, platser och bebyggelse föreslås utformas i relation till varandra och angränsande delar av Väsby. Principerna har också tillämpats i gestaltningen av stadsrummen inom planområdet för att på ett mer konkret sätt beskriva de olika kvaliteterna.

I planhandlingarna beskrivs krav på utformning och gestaltning av den tillkommande bebyggelsen utifrån vad som tagits fram i PM Gestaltningsprinciper och tidigare styrdokument. Dessa krav ställs för att säkra en genomgående hög kvalitet i vad som är ett av kommunens största utvecklingsprojekt. De viktigaste aspekterna från detta arbete och som har tydligt stöd i beslutade styrdokument säkras genom planbestämmelser i plankartan. Aspekter som inte är möjliga att reglera genom bestämmelser på plankartan säkerställs istället genom avtal i senare skeden.

Syftet med planbestämmelser kring byggnaders användning, placering, utformning och utseende:

Samtliga av dessa bestämmelser är avgörande för uppfattningen och upplevelsen av de offentliga stadsrummen i området och har fokus på hur bebyggelsen upplevs från den gåendes perspektiv. För utförliga beskrivningar av samtliga stadsrums karaktärer och riktlinjer för utformningen av dessa, se *PM Gestaltningsprinciper*.

- C_1, f_2-f_3, samt generella bestämmelser om att entréer ska uppföras mot gata, att fasader i entrévåning inte får vara slutna mer än 3 meter längsgående, att parkering ligger under mark och krav på variation var 6-8 meter i entrévåningars fasader.

  Syftet med dessa bestämmelser är att skapa goda förutsättningar för en blandning av funktioner i stadsdelen, att aktivera entrévåningar samt att skapa öppenhet och kontakt mot gator och allmänna platser ur fotgängares perspektiv.

- p_1, p_2, f_1, f_4, e_1, e_2, e_3, e_4, e_5 samt generella bestämmelser om höjder på murar/staket, indragna våningar och balkongers utformning och placering.

  Syftet med dessa bestämmelser är utifrån varje kvarters förutsättningar styra bebyggelsens förhållande till allmänna platser och gator, dess volymer och skala, samt ge tydliga gränser mellan vad som är offentligt och privat för att skapa attraktiva stadsmiljöer från fotgängares perspektiv.

- x_1, x_2, x_3, x_4, x_5.

  Syftet med dessa bestämmelser är att skapa sammanlänkande allmänna stråk för gående och rörelsemöjlighet som bidrar till god orienterbarhet och en sammankopplad stadsdel med en stadsmässig struktur.

- b_1, b_2, n_3, n_4, samt generell bestämmelse om att minst 25% av gårdar ska utgöras av planterad yta.

  Syftet med dessa bestämmelser är att anpassa bebyggelsen till befintlig vegetation och terräng så att denna kan bevaras, samt säkra en god vistelsemiljö både på allmän och privat mark.

Konstnärlig utsmyckning

Konstnärlig utsmyckning är viktig för områdets upplevelse och identitet och ska studeras vidare i fortsatt planprocess.

Ovan: 3D-illustration över hur gestaltningen av stadsrummet vid västra sidan av stadsgatan skulle kunna se ut, från PM Gestaltningsprinciper (Illustration: Urban Minds).

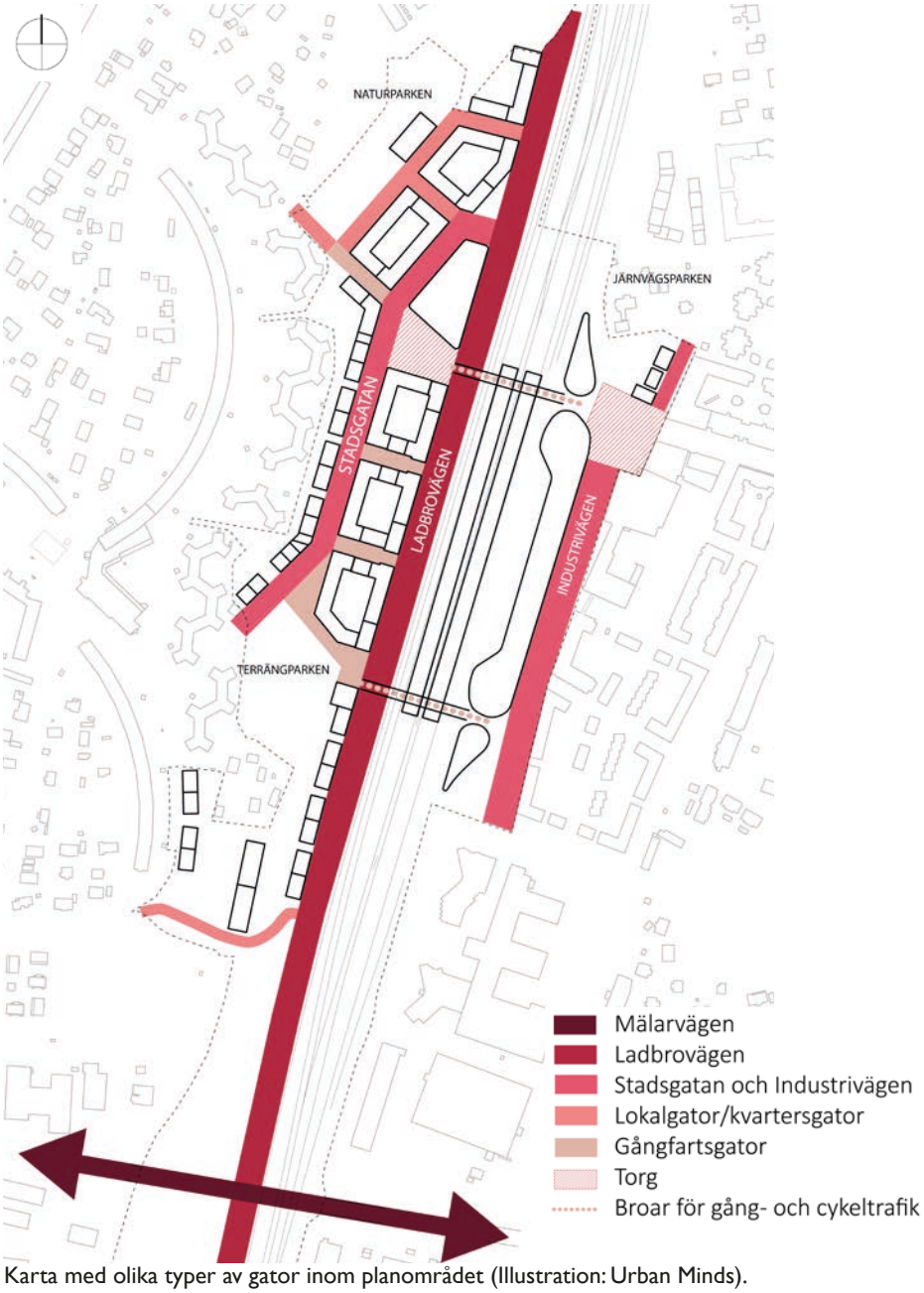
Till höger: 3D-illustration över hur gestaltningen av gränderna skulle kunna se ut, från PM Gestaltningsprinciper (Illustration: Urban Minds).

Gator och trafik

En bilaga till denna planbeskrivning beskriver mer utförligt trafik och resandefunktioner (Sammanfattande PM trafik och resefunktioner i detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde 2018-09-14).

Planen syftar bland annat till att utveckla stationsområdet till en kapacitetsstark kommunikationsnod. Detta innefattar flera genomgripande förändringar, bland annat breddning av spårområdet, ny inbyggd bussterminal, nya broar över järnvägen och att gång- och cykelförbindelserna mellan Väsby centrum och Runby förstärks och görs mer kvalitativa och att tillgängligheten i flera avseenden förbättras. Det föreslagna gatunätet bygger på trafikplanens principer att samla gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik i samma gaturum.

Tre tydliga nord-sydliga gatusträckningar och två öst-västliga broar över spårområdet formar den övergripande strukturen. Industrivägen får en ny karaktär genom ny terminalbyggnad **(T_2)** och att Väsbyån friläggs och synliggörs **($PARK_2$)**. Ladbrovägen



Karta med olika typer av gator inom planområdet (Illustration: Urban Minds).

(GATA$_1$) på västra sidan löper parallellt med och direkt intill Ostkustbanan. Ladbrovägen blir en ljudmässigt utsatt gata med trafik som går genom stadsdelen. En tydlig bebyggelsefront längs gatan skyddar samtidigt bakomliggande stadsmiljöer mot buller. Parallellt med Ladbrovägen, inne i strukturen och på en högre nivå, går en stadsgata **(GATA$_2$)**. Gatan möter Bills backe i söder och ansluter till Ladbrovägen i norr.

Det befintliga gatunätet på den östra sidan om järnvägen behålls.

Gångtrafik

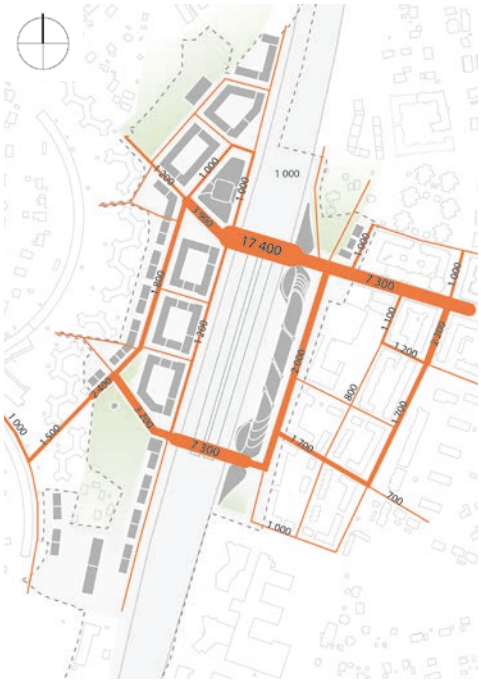
Gångstråken i planområdet förstärks med hänsyn till framkomlighet, säkerhet och miljö. Det övergripande gångnätet sammanfaller till stora delar med det övergripande cykelnätet. Huvuddelen av torgen samt vissa huvudstråk utformas som gångfartsområden (**GATA$_4$** och **TORG$_1$**). Gående kommer att röra sig längs alla gator och tvärs över torg.

Gång- och cykelbanorna ska utformas så att gående och cyklister separeras längs med huvudcykelnätet. Längs andra sträckor med tät gång- och/eller cykeltrafik kan separering också vara lämplig.

De två etapper av upplevelsestråket (finns närmare beskrivet under förutsättningar, *"Upplevelsestråket" på sida 63*) som idag går genom planområdet är en viktig del av både stadsgatan på västra sidan och parkstråket längs Väsbyån **(PARK$_2$)** på östra sidan, i Industrivägens sträckning invid bussterminalen.

Cykeltrafik

Även cykelstråken i planområdet förstärks med hänsyn till framkomlighet, säkerhet och miljö. Ambitionen är att skapa goda cykelförbindelser i alla väderstreck till och från stadsdelen i allmänhet och stationen i synnerhet. Cykeltrafiken har getts hög prioritet i utformning av struktur och gator samt vid utformning av torg och platser i närheten av broarna.


1 000
17 400
7 300
7 300
1 000
1 000
1 000

Broar över spårområdet

Två nya broar, reserverade för gång- och cykeltrafik, byggs över spårområdet och ersätter på sikt både befintlig bro och befintliga tunnlar. Broarna ska utformas så att de blir trygga, attraktiva och tillgängliga. Broarna överbryggar järnvägen som barriär och knyter samman bebyggelsen på den östra och västra sidan om järnvägen.

Broarnas exakta lägen är inte definierade i plankartan. Istället säkras två zoner genom administrativa bestämmelser (**x_1** respektive **x_2**). Zonernas bredd utgår från bebyggelsestrukturen på västra sidan. Motivet är att medge tillräcklig flexibilitet för broarnas utformning vid detaljprojektering och byggande.

Båda broarna fungerar som entréer till pendeltågens plattformar. Broarna ska ha en fri höjd över spåren om minst 6,7 meter och över Ladbrovägen om minst 4,7 meter **(gc-bro)**. Broarna dimensioneras för maximala flöden under rusningstrafik och ska vara minst 9 meter (innermått) breda.

Den norra bron **(x_1)** ansluter till Östra stationstorget **($TORG_1$)** och Järnvägsparken **($PARK_1$)** med trappor, ramp **(x_3)** och hiss. Trappa som förbinder bron med marknivån ska följa brons breddmått där den ansluter till denna samt vara minst 50% bredare där den ansluter till marknivån. Bron ska också anslutas direkt till bussterminalens vänthall med rulltrappor samt med trappor och hiss ner till pendeltågsplattformarna med vänthallar. I sin västra del går bron planskilt över Ladbrovägen och ansluter i nivå till Västra stationstorget **($TORG_1$)**. Från bron och från Västra stationstorget byggs trappor ned till Ladbrovägen där det bland annat finns hållplatser för lokaltrafik och ersättningstrafik.

Den södra bron **(x_2)** ersätter Bankes bro som en förbindelse mellan Runby och Väsby centrum. I öster ansluter bron till Anton Tamms väg med ramp **(x_3)** och till Industrivägen **($GATA_2$)** med trappa. Bron ska också anslutas direkt till bussterminalens vänthall med rulltrappor samt med trappor och hiss ner till pendeltågsplattformarna. I sin västra del går bron planskilt över Ladbrovägen och ansluter till ett huvudstråk som leder upp till Hagvägen. Stråket är delvis utformat som ett gångfartsområde och med stor andel vegetation.

Exempel på hur norra bron skulle kunna se ut där den ansluter mot Östra stationstorget; vy från Centralvägen (Illustration: Zaha Hadid Architects).

Vegetation ska finnas på den södra bron i hela dess sträckning. Bron fungerar då som en spridningslänk för växter och djur, mellan västra och östra sidans upplevelsestråk och grönområden.

Publika verksamheter förknippade med resandefunktioner (biljettförsäljning, kiosk, med mera) kan enligt genomförda riskanalyser medges på broarna utan krav på säkerhetshöjande åtgärder. Detta förutsätter att verksamheterna innebär ett begränsat personantal (till exempel kiosker eller mindre caféer med begränsat antal sittplatser).

Spårtrafik

Trafiken på Ostkustbanan förväntas öka kraftigt med näst intill en fördubbling fram till år 2040. Spårområdet **(T_1)** breddas västerut och planeras för åtta spår, varav fyra spår för pendeltågstrafik med två plattformar och övriga fyra enbart för passerande tåg (snabbtåg respektive regionaltåg och godståg). År 2040 förväntas 15 000 påstigande och 15 000 avstigande per dygn för pendeltåg.

Busstrafik

Planen medger en ny inbyggd bussterminal som ersättning för den befintliga, men i ett något sydligare läge. Terminalen dimensioneras för cirka 10 500 påstigande och 10 000 avstigande bussresenärer. Dessa siffror baseras för år 2040. Terminalen utformas med inbyggd vänthall och möjlighet till service. Bussterminalen utformas med 13 busslägen och en minst 150 meter lång sträcka för tidsreglering.

Bussar kommer att trafikera Industrivägen på östra sidan om järnvägen och Ladbrovägen på västra sidan. Busshållplatser kommer att kunna anläggas på Stadsgatan **($GATA_2$)**, Ladbrovägen **($GATA_1$)**, Centralvägen och Industrivägen **($GATA_2$)**. Längs Industrivägen och Centralvägen finns hållplatser för nattbussen

Hållplatser för både lokaltrafik och pendeltågens ersättningstrafik planeras på Ladbrovägen, mellan norra och södra bron. Tidsregleringsplatser anordnas längs Ladbrovägen i planområdets norra och södra del. En hållplats för lokaltrafik planeras på stadsgatan i höjd med Västra stationstorget.

Bild: Illustration av hur Ladbrovägen skulle kunna se ut, från PM Gestaltningsprinciper (Illustration: Urban Minds).

Biltrafik

Ladbrovägen är en huvudgata och leder i nordsydlig riktning genom hela planområdet väster om spåren. Den ansluts i söder till Jupitervägen med en cirkulationsplats. Gatan kommer att belastas av både genomfartstrafik och lokal trafik och har beräknats få ett trafikflöde på ca 10 000 fordon/vardagsdygn.

I den västra delen planeras en genomgående stadsmässig gata, Stadsgatan, som leder mellan Ladbrovägen och ansluter till befintliga Bills backe. Bills backe föreslås vara öppen för biltrafik. Biltrafiken begränsas med en lokal avsmalning till ett körfält för att spara befintliga träd medan övrig del av gatan breddas. Gatan bedöms få ca 1 000 fordon/vardagsdygn.

Även Lilla Hagvägen föreslås öppnas för biltrafik. I den nedre delen enkelriktas biltrafiken och gatan utformas för gångfart. I den övre delen tillåts dubbelriktad trafik. För att från övre Runby nå Ladbrovägen behöver biltrafik färdas via lokalgatorna **(GATA$_3$)** i de norra kvarteren.

Industrivägen, på östra sidan om spårområdet och bussterminalen, beräknas få ca 3 000 fordon/vardagsdygn, till stor del busstrafik.

I planområdets nordvästra del leder lokala gator och gränder till bostäderna. Dessa bedöms alla ha under 1 000 fordon/vardagsdygn.

Parkering för boende och verksamheter

Fördelningen mellan antalet bil- och cykelparkeringar inom planområdet utgår från kommunens trafikstrategi som har målsättningen att andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska öka. Tillgång till parkering påverkar valet av färdmedel och därmed möjligheterna att styra över resor till hållbara färdmedel. Parkeringstalen för bil kan ses som ett utgångsvärde. Mobilitetsåtgärder, såsom bilpooler, kollektivtrafikabonnemang med mera, kan motivera en sänkning av parkeringstalen till cirka 75%. Antalet platser för besökande kan dock inte minskas. För att erhålla minskning av parkeringstalen måste mobilitetsåtgärder ingå i markanvisningsavtalet.

Cykelparkering

I planen föreslås att cykelparkering ska krävas enligt följande:

Bostäder	*Vid entré*	*I övrigt*
Bostad 1 rum & kök (rk)	0,5	1,0
Bostad 2 rk	0,8	1,5
Bostad 3 rk	0,9	2,5
Bostad. 4 rk	1,1	3,0
Bostad 5 rk	1,2	3,5
Studentbostad	1,0	1,0
Trygghetsboende	0,5	0,25
Verksamheter		
Kontor/1000 kvm	2	18
Detaljhandel och service/1000 kvm	15	8
Medelstor dagligvaruhandel/1000 kvm	12	2
Hotell/1000 kvm	0	1
LSS-boende, 5-6 st, per enhet	5	5
Förskola 120 barn, per enhet	25	0

Tabell: Riktvärden för behov av cykelplatser.

Bilparkering

Parkering ska i första hand anordnas på kvartersmark. För parkering till besökande personer med nedsatt rörelseförmåga kan undantag göras. Möjlighet till parkeringsköp i en samlad parkeringsanläggning kan finnas. Upplands Väsby kommun avser att bilda ett parkeringsbolag. Syftet är att kunna erbjuda gemensamma parkeringslösningar för boende och verksamma och att kunna styra prissättningen av bilparkering.

Det totala bilplatsbehovet varierar beroende på exploateringsgrad inom planområdet och fördelning av bostäder och verksamheter. Med låg exploatering och en stor andel bostäder beräknas behovet uppgå till 1 230 bilplatser. Med hög exploatering och en stor andel verksamheter beräknas behovet till 1 440 bilplatser. Ytterligare behov av parkering kan tillkomma då bland annat ytan för befintlig parkering öster om stjärnhusen tas i anspråk för nybyggnad.

Parkeringsbehovet löses genom parkeringsgarage under kvarteren samt under de allmänna gatorna och gränderna där det medges i planen (**P_1**). Där parkeringsgarage får anordnas i de centrala kvarteren sker in- och utfart från Ladbrovägen. Generellt gäller dock utfartsförbud mot Ladbrovägen och möjliga lägen för in- och utfarter till parkeringsgaragen har placerats där de inte kommer i konflikt med busshållplatser. Anläggs parkeringsgarage i de norra kvarteren sker in- och utfart från lokalgata.

I delar av planområdet medges antingen inte några parkeringsgarage, eller till maximalt 50% av ytan (**b_2**). Motivet är de övergripande målen om att bevara befintliga träd och dalgångens naturliga form samt att förbättra förutsättningarna för att omhänderta och infiltrera dagvatten genom att inte hårdgöra för stora ytor. Se avsnitt Bostadsgårdar (sida 16).

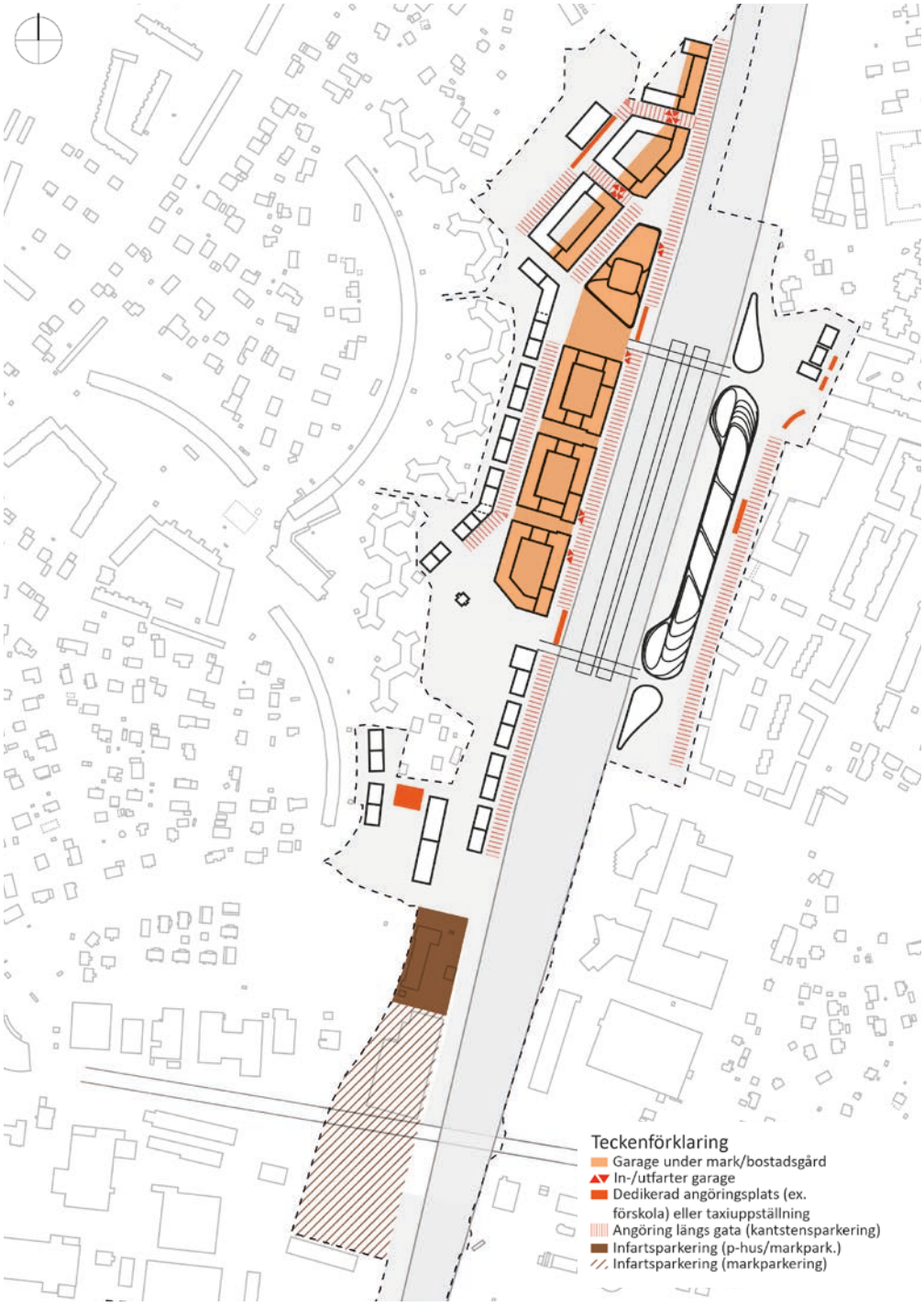
I planen föreslås att bilparkering för boende och verksamheter ska krävas enligt följande:

Bostäder	*Boende*	*Besök*	*Summa*
Bostad 1 rum & kök (rk)	0,45	0,05	0,50
Bostad 2 rk	0,65	0,06	0,71
Bostad 3 rk	0,70	0,07	0,77
Bostad. 4 rk	0,75	0,09	0,84
Bostad 5 rk	0,80	0,10	0,90
Studentbostad	0,10	0,03	0,13
Trygghetsboende	0,25	0,06	0,31
Verksamheter			
Kontor/1000 kvm	7,6		7,6
Detaljhandel och service/1000 kvm	18		18
Medelstor dagligvaruhandel/1000 kvm	21		21
Hotell/1000 kvm	10		10
LSS-boende, 5-6 st, per enhet	3		3
Förskola 120 barn, per enhet	6		6

Tabell: Riktvärden för behov av bilparkering.

Krav på parkeringsplatser kan minskas om tillräckliga mobilitetsåtgärder vidtas för boende och/eller att beräkning av effekter av samnyttjande kan visas, som beskrivet inledningsvis i detta avsnitt. För att erhålla minskning av parkeringstalen måste mobilitetsåtgärder ingå i markanvisningsavtalet.

Innan Trafikverket bygger ut ytterligare två spår för Upplands Väsby station ger detaljplanen möjlighet att anlägga temporär parkering inom spårtrafiksområdet (**T_1**). Detaljplanen ger också möjlighet att bygga infartsparkering och en parkeringsanläggning i industriområdet väster om Ladbrovägen.



Karta över parkeringsmöjligheter inom planområdet (Illustration: Urban Minds)

Infartsparkering till resecentrum

Cykelparkering

Planeringen av planområdet utgår från att det framtida resandet från Upplands Väsby station kan komma att öka till cirka 30 000 på- och avstigande per vardagsdygn år 2040. Antalet parkeringar för cyklar bör öka i minst samma omfattning och dessutom utökas för att ge plats för ökad andel cyklister till stationen.

Planen innebär i ett första skede en utökning från nuvarande 380 platser till ca 1 000 platser i markplanet. På sikt bör antalet kunna ökas till 3 000 platser och då kan cykelparkering i fler plan godtas. Cykelparkeringarna ska placeras så nära stations-entréerna som möjligt eller maximalt 50 meter ifrån.

Cykelparkeringarna ska ha en gen anslutning till cykelnätet, ges enkel och snabb parkering, vara väderskyddade, ha goda möjligheter att låsa fast cykeln samt vara väl belysta och öppna för insyn.

Inpendlande cyklister väntas komma från både öster och väster. Cykelbanor från omgivande kommundelar ska skapas med god tillgång till cykelparkeringar.

Bilparkering

En infartsparkering föreslås i sydvästra delen av planområdet. Den anvisade platsen rymmer cirka 500 platser i markparkering, d.v.s. lika många som de befintliga som ersätts. Avgifter och tidsgränser antas kunna motverka en ökning av efterfrågan. Om ytterligare platser behövs kan sådana åstadkommas under Mälarbron. Infartsparkeringen antas bli markparkering **(P_3)** men planen medger också en parkeringsanläggning i upp till 3 plan **(P_2)** om parkeringsbehovet skulle visa sig bli större än beräknat.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är ett begrepp som beskriver de nyttor som naturen tillhandahåller människan. De brukar delas in i försörjande, reglerande, kulturella och understödjande tjänster, beroende på deras funktion i ekosystemet. I denna detaljplan är det framförallt reglerande, kulturella och understödjande ekosystemtjänster som är aktuella.

Vid genomförandet av detaljplanen kommer två parker att skapas i vad som idag är naturmark på västra sidan om spårområdet **($PARK_1$)**. Naturmarken i norr kommer att behålla en stor del av de funktioner som finns innan planens genomförande. I den norra parken, i planen kallad Naturparken, kommer området med äldre tallar skyddas genom bestämmelser i plan. De kommer att solexponeras och området som helhet bli ljusare, vilket förbättrar förutsättningar för insekter och fåglar. Området görs mer tillgängligt och de naturpedagogiska möjligheterna ökar.

I den södra delen kommer naturmarken, i planen kallad Terrängparken, göras mer attraktiv och öka dess rekreativa och sociala värden. Samtidigt kommer parkernas förmåga till luftrening, bullerdämpning, vattenrening och klimatreglering att i hög grad vara densamma som naturmarken har innan genomförandet av detaljplan.

En stor del av vad som idag är naturmark kommer att ianspråktas för bebyggelse och infrastruktur. Framförallt gräsytor och ett fyrtiotal träd kommer att försvinna. Detta kompenseras delvis genom trädplanteringar, regnträdgårdar, gröna tak, samt möjlighet

till planteringar på den södra bron. Även på kvartersmark ställs vissa krav för att stärka ekosystemtjänsternas funktion i området. Dessa syns exempelvis på den generella bestämmelsen om att 25% av kvartersmarken ska utgöras av planterad yta samt bestämmelse inom vissa byggrätter med krav på 50% gröna tak för att stärka spridningssamband för pollinatörer **(f_5)**.

I planområdets norra delar, och speciellt längs Ladbrovägen, föreslås städsegröna träd i det offentliga rummet eftersom de har en luftrenande funktion. Träd och andra planteringar bidrar till att skapa ett angenämt lokalklimat på gator och torg. Längs med Ladbrovägen planeras regnträdgårdar, som är multifunktionella och renar förutom vägdagvattnet också delvis luften och har en viss bullerdämpande funktion. Längs upplevelsestråken på både den östra och den västra sidan föreslås planteringar av torrängskaraktär, med ett stort inslag av nektar- och pollenväxter. Möjlighet till planteringar fortsätter också över den södra bron, vilket skulle ger en barriärbrytande spridningsväg över järnvägen. Genom att fokusera på att skapa lämpliga förutsättningar för pollinatörer gynnas många arter av insekter och fjärilar, och ekosystemtjänsten pollination stärks, samtidigt som blommande stråk har stora estetiska värden.

Rekreation och parker

De parker som i planprogrammet beskrivs som Terrängparken och Naturparken behålls i stor utsträckning och utvecklas. Även de anslutande delarna av Järnvägsparken som möter Östra stationstorget utvecklas för att stärka såväl stadsmässighet som besöksvärden.

Upplevelsestråket på den västra sidan tillgängliggör Ladbrostenen och Naturparken i norr. Det löper längs stadsgatans östra sida intill nektarrika planteringar på allmän plats och gröna tak på byggnader, vilka fungerar som spridningsvägar för pollinerande insekter.

En liten stadspark **($PARK_1$, lek)** anläggs som en stärkande överbryggning av grönskan från Terrängparken och villa Karlsro till stadsgatan och det västra upplevelsestråket. Stråket delas här i två och går vidare dels vidare söderut genom Terrängparken på den västra sidan och dels över bron till den östra sidan. Terrängparken har två stora fornlämningsområden, en utsiktsplats och i norra delen park med trädgårdskaraktär omkring villa Karlsro som rymmer verksamheter som bidrar med liv och rörelse. I anslutning till Terrängparken ligger också Hembygdsgården som drivs av Upplands Väsby hembygdsförening. Parken är en värdekärna ur både kulturhistoriskt och naturpedagogiskt perspektiv.

På bron föreslås nektarrika rabatter anläggas. Rabatterna bör vara (minst) 1,5 m breda och anlagda så att en tydlig siktlinje för flygande insekter formas.

Cirka 4000 kvadratmeter av Terrängparken kommer att tas i anspråk för Ladbrovägens nya dragning och tillkommande bostadsbebyggelse i söder längs Ladbrovägen. Detta är en följd av de ändrade förutsättningarna från programmet, inklusive utökningen av spårområdet med fler spår, de större riskavstånden samt en ny södra bro som ersättning för Bankes bro.

Naturparken i norr domineras av gammal barrskog med framför allt tall, och har inslag av lövskog. Planens föreslagna bebyggelse tar delar av naturmarken i anspråk men värdefulla gamla tallar ska sparas och en naturlekplats **(naturlek)** anläggs där

upplevelsestråket möter Naturparken. En förskola med tillhörande gård byggs i vad som i nuläget är park, vilket ger barnen en fin vistelsemiljö samtidigt som förskolegården under kvällar och helger kan nyttjas av allmänheten. På förskolegården skyddas tallar med höga naturvärden (**n_4**). Även befintlig bollplan, bredvid vad som föreslås bli förskola, ges planstöd genom bestämmelse i plankarta (**boll**).

Öster om spårområdet finns Järnvägsparken (**$PARK_1$**). I den del av parken som delvis ligger inom planområdet lyfts den kulturhistoriska miljön fram. Här ges möjlighet till torghandel och evenemang. Nya byggnader för centrumverksamheter föreslås, i liknande skala (**e_3**) som bebyggelse i övriga delar av Järnvägsparken. Verksamheterna kan utveckla parken som besöks- och vistelsemål och även ge liv åt Östra stationstorget genom exempelvis uteserveringar och butiker.

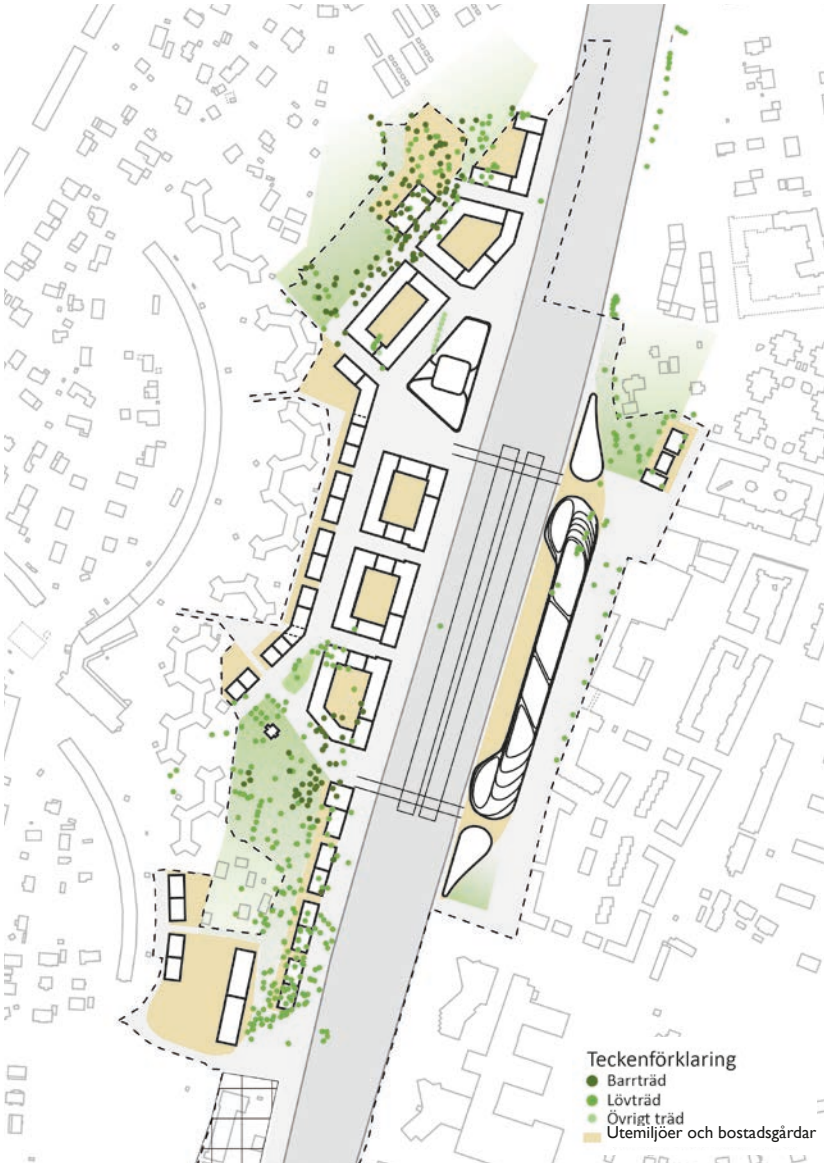
Upplevelsestråket på den östra sidan löper genom Järnvägsparken i norr, över det Östra stationstorget, längs Väsbyån genom stationsområdet och vidare söderut förbi platsen

Karta över grön- och blåstruktur samt var parker och rekreationsstråk går (Illustration: Urban Minds)

där den södra bron möter Industrivägen. Här ligger de största upplevelsevärdena i närheten till Väsbyåns vattenspegel och planteringar intill åfåran.

Största delen av de föreslagna bostäderna kommer att ha högst 300 meter till park. Lekmöjligheter för de mindre barnen ska ordnas på kvartersgårdarna samt vid platsen intill södra bron och i Naturparken.

Gatorna utformas som rekreativa eller upplevelserika stråk, särskilt där det västra upplevelsestråket går i Stadsgatan. Torgen erbjuder möjlighet till konstupplevelser, samvaro och aktiviteter, men ska också ges, liksom parkerna, rofyllda delar där man kan koppla av. Träd och annan vegetation ska finnas som förbättrar mikroklimatet och ge bra förutsättningar att stärka ekosystemtjänsterna i området.



Karta över inmätta träd i förhållande till föreslagen struktur (Illustration: Urban Minds)

Natur och landskap

Planförslaget innebär att park- och naturmark bebyggs. En del befintliga ekologiska funktioner bevaras i planområdet och en del nya tillkommer, där framförallt Väsbyåns öppnande har ett stort värde. Landskapets form inklusive dalgången ska även fortsättningsvis kunna avläsas inom området.

Skyddsvärda träd (Länsstyrelsen och inmätta)

Det övergripande förhållningssättet inom projektet är att de träd som är skydds- eller bevarandevärda bibehålls i så stor utsträckning som möjligt.

Bevarandevärda träd har mätts in. I den mån det varit möjligt har placering av tillkommande byggnader och strukturen i övrigt anpassats för att minska behovet av att fälla värdefulla träd. Förslaget innebär ändå att många träd kommer att behöva avverkas för att göra plats för två nya spår på Ostkustbanan, ny pendeltågstation med pendeltågsspår och ny blandad stadsbebyggelse.

De värdefulla träd som kan bevaras inom kvartersmark har försetts med skyddsbestämmelse i plankartan (**n4**), samt att bestämmelse om marklov för fällning av träd inom dessa områden finns. Det norra skogsområdes funktion som en värdekärna i spridningslänken mellan Järva- och Rösjökilen bevaras. Då skogen blir en naturpark exponeras och tillgängliggörs de gamla, skyddade tallarna för djur och människor, vilket kommer att höja naturvärdet av de sparade träden ytterligare. Plantering av tall i den offentliga miljön i planområdets norra delar (bland annat i Ladbrovägen) stärker spridningssambandet ytterligare.

Vattenområden

Väsbyån föreslås bli en del av det östra Upplevelsestråket längs Industrivägen och den nya bussterminalen **(PARK$_2$)**. Väsbyåns närvaro i staden kommer att förstärkas när kulverteringen till stora delar tas bort till förmån för öppna vattenytor som föreslås kantas av sittbara gradänger och planterade slänter. Undantag görs bara för broar för gående eller bil- och busstrafik där det behövs för att nå entréer till bussterminalen och bebyggelsen ovanpå. Ån föreslås även synliggöras och bli del av Östra stationstorgets utformning.

Strandskydd

Flera om- och nybyggnationer planeras intill Väsbyån och inom ett avstånd om 100 meter från strandlinjen. Här planeras för en ny stationsbyggnad, kontor, kommersiella lokaler, bostäder samt en vägbro och väg/järnvägsytor. Strandskyddet föreslås upphävas inom hela den yta som ligger inom 100 meter från ån inom planområdet. Förändringen av ån är tillståndspliktig vattenverksamhet och kräver vattendom.

De särskilda skäl som bedöms vara mest tillämpligt för ett upphävande av strandskyddet inom planområdet är i huvudsak skäl nr 1, 4 och 5. De särskilda skäl som bedöms föreligga för detaljplanen presenteras nedan.

Skäl nr 1

Marken inom 100 meter från strandlinjen är till stor del redan ianspråktagen och hårdgjord där strandskyddet återinträder inom planområdet och inom de delar av planområdet som strandskyddet föreslås upphävas. I och med detta är dessa markytor

redan ianspråktagna på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften.

Skäl nr 4

Ett upphävande av strandskyddet enligt planförslaget behövs för att utvidga och komplettera en delvis pågående verksamhet som redan finns på platsen idag. Om- och tillbyggnation som sker på befintliga byggnader eller i direkt anslutning till dessa ligger delvis inom strandskydd. Att utveckla stationsnära områden med fler bostäder, arbetsplatser och effektivare bytespunkter är ett angeläget allmänt intresse som är betydelsefullt för hela regionen samt kan bidra till att fler kan åka kollektivt i sin vardag.

Skäl nr 5

Området behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Befintlig stationsbyggnad samt spårområdet ligger på platsen idag. Att utveckla stationsområdet för att bli en bättre kollektivtrafiksnod samt att utveckla stationsnära arbetsplatser, service samt bostadsbebyggelse är ett angeläget allmänt intresse som är betydelsefullt för ett stort antal människor inom hela regionen. Att utveckla stationsnära platser innebär att fler ges möjlighet att nyttja det kollektivtrafiknära läget.

Yt- och grundvatten

Med de dagvattenlösningar som föreslås i planförslaget bedöms att gällande miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas i recipienterna (se närmare under *”Teknisk försörjning”*, *”Dagvatten” på sida 41*).

Kulturmiljö

De äldre byggnaderna inom planområdet utgör tillsammans med tillkommande byggnader viktiga årsringar i en täta stadsbygden. De blir en del av det varierade stadslandskapet och tillför värden som blir en stomme i strävan efter stadsdelens egen identitet.

I samband med att utformning av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till befintliga bebyggelsemiljöer i området. Detta inkluderar bebyggelsemiljöerna Hembygdsgården med mangårdsbyggnad och ekonomibyggnader och stjärnhusen längs Hagvägen.

Stationshuset, posthuset och Henriksborg

Stationshuset, posthuset och magasinen utgör, tillsammans med Henriksborg och dess omgivande träbebyggelse, planområdets tidiga årsringar. Stationshuset och posthusetkommer inte kunna bevaras på orginalplatsen. Möjliga placeringar av dessa ska studeras vidare i fortsatt planprocess. Även villa Karlsro hör till den äldre stationsbebyggelsen, eftersom den utgjorde stinsbostad. Stinsen Bills promenadväg till och från stationen har påverkat gatustrukturen och blivit Bills backe.

Ställverket

Ställverket kommer att behöva flyttas när järnvägen byggs ut till åtta spår. Fram tills dess möjliggör strukturen att den står kvar. I ett senare skede föreslås den byggas upp i närheten för att inte kopplingen till skeendena i järnvägsutbyggnaden förloras.

I grundkartan redovisas fornlämningar och fornlämningsområde. Upplysning finns på plankartan om att tillstånd för markarbeten krävs i enlighet med 2 kap i kulturmiljölagen, i enlighet med Länsstyrelsens beslut från 2013 och 2018.

Markförhållanden och geoteknik

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena har sammanställts (Bjerking, 2018-03-09), och sammanfattas i avsnittet om planeringsförutsättningar. I rapporten ges också översiktliga rekommendationer för grundläggning.

Väster om spårområdet varierar markförhållandena. I norra delen ner till norra bron bedöms inga förstärkningsåtgärder behövas. I området söder därom, ner till i höjd med Anton Tamms väg, kan i östra delen spetsbärande pålar behövas. Förstärkningsåtgärder för gator och VA kan också behövas. I området från i höjd med Anton Tamms väg och cirka 150 meter söderut bedöms inga förstärkningsåtgärder behövas medan stödpålning kan behövas i det sydligaste området, där också grundvattentrycket är högst, 1-2 meter under markytan.

Öster om spårområdet behöver alla kvalificerade byggnader stödpålning. Stödpålning rekommenderas också för den betongkonstruktion som Väsbyån ska ledas i.

Markföroreningar

Då förhöjda föroreningshalter i jord och grundvatten påträffats ställvis inom planområdet samt med anledning av den PCB-förorening och förorening av klorerade lösningsmedel som påträffats inom kv. Messingen bör ytterligare prover tas inför uppförande av ny bebyggelse för att klargöra föroreningssituationen inom områden för tänkt exploatering och ny åfåra.

Eventuellt påträffade förorenade massor ska anmälas till tillsynsmyndigheten och jord med föroreningshalter överstigande aktuella riktvärden ska saneras innan byggnation inom området kan ske. Eventuellt förorenat länshållningsvatten kan uppkomma under byggskedet och ska då omhändertas och renas innan det släpps till recipient. Provtagning görs av vattnet för att säkerställa att aktuella riktvärden inte överstigs innan det släpps till recipient. Vid sanering behöver man beakta om området ska användas som fördröjning för dagvatten.

På plankartan finns upplysning om potentiella förekomster av markföroreningar i mark.

Radon

Risken för markradon måste uppmärksammas. En mer detaljerad undersökning av områdets markradonsituation ska redovisas vid bygglovsansökan. Om sådan undersökning inte genomförs ska byggnaderna uppföras radonsäkra.

Hälsa och säkerhet

Trygghet

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.

Risk för olyckor med farligt gods (skyddsavstånd)

I samband med programsamrådet för Väsby Entré gjordes en riskanalys där riskerna från Ostkustbanan studerades (Brandskyddslaget, 2016-05-30). Det har i planarbetet även

genomförts ett arbete vars syfte var att klargöra vilket minsta avstånd som bebyggelse inom Väsby Entré behöver hålla till Ostkustbanan med hänsyn till möjliga risker och störningar (Brandskyddslaget, 2016-05-31).

Ett kompletterande samråd hölls med berörda myndigheter utifrån det arbetet. Trafikverkets yttrande över det kompletterande samrådet omfattar ett krav på ett minsta avstånd på 15 meter från framtida yttersta spårmitt till byggnad/byggnadsverk. Avståndet krävs enligt Trafikverket för att säkerställa att elsäkerhet, underhåll av spår samt utbyggnad av spår inte förhindras. Länsstyrelsen har i sitt yttrande angivit att ett avstånd på 15 meter i det aktuella fallet kan tillåtas till parkeringshus/garage.

Ett PM har därefter tagits fram (Brandskyddslaget, 2018-08-21) för är att beskriva hur identifierade risker från den tidigare analysen hanteras i planförslaget samt hur planerad stödmur i anslutning till spårområdet påverkar risken både för omgivningen och för trafikanter på järnvägen.

Planförslaget innebär att bostäder planeras 30 meter eller mer från närmaste framtida yttersta spårmitt. Kontor och handel placeras minst 25 meter från närmaste framtida yttersta spårmitt och bilparkering planeras 30 meter eller mer från närmaste framtida yttersta spårmitt.

Öster om järnvägen planeras en ny busstation. Bussgator placeras närmast järnvägen och vänthall och hållplatser planeras längre från järnvägen (> 25 m). Busstationen är inte inbyggd.

Följande åtgärder finns införda som planbestämmelser på plankartan:

För byggnader avsedda för bostäder, hotell samt personintensiv verksamhet inom 50 meter från järnväg gäller att:
- Friskluftsintag, för lokaler där personer vistas stadigvarande, ska placeras mot sida som inte vetter mot järnvägen - mekaniska ventilationssystem ska utföras med central nödavstängningsfunktion (manuell).
- Utrymningsvägar, för lokaler där personer vistas stadigvarande, är placerade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan.
- Fasader som vetter direkt mot riskkällan (d.v.s. ingen framförliggande bebyggelse) ska utföras i icke brännbara material med en konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Glasytor i fasad som ligger inom 30 meter och vetter direkt mot riskkällan (d.v.s. ingen framförliggande bebyggelse) ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30.

För byggnader och ytor avsedda för resandefunktioner utanför spårområde men inom 15 meter från närmsta spårmitt gäller att:
- Separata utrymningsvägar finns och är placerade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan.

Den övergripande slutsatsen är att det studerade planförslaget uppfyller kraven i tidigare genomförd analys av risker och att ingen ytterligare analys är nödvändig samt att planen kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker. Det gäller både tredjeman och resenärer. Åtgärder för att förhindra ett urspårat tåg att lämna spårområdet bedöms nödvändiga avseende på trafikantsäkerhet när Ostkustbanan byggs ut.

Brandkrav

Planen medger framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och punkten för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter.

Grundprincipen för utrymning är att människor alltid ska ha tillgång till minst två av varandra oberoende utrymningsvägar. Utrymning bör kunna ske utan räddningstjänstens medverkan men kan i planförslag vid behov ske med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning i kombination med öppningsbara fönster. I byggprocessen ska även åtkomlighet och uppställningsplats för utrymning via räddningstjänstens stegutrustning säkerhetsställas.

Konventionellt system för brandvatten ordnas enligt Svenskt Vattens rekommendationer.

Luftkvalitet

För år 2035 har partikelutsläpp (PM10) och kvävedioxidhalter beräknats av SLB-analys (2018-01-12). Miljökvalitetsnormerna klaras helt inom planområdet. Även miljökvalitetsmålen klaras utom för partiklar i norra delen av Ladbrovägen där målet kan överskridas något. Trädplanteringar samt föreslagna gröna tak inom planområdet avser att förbättra detta överskridande.

Buller

Planen är utformad så att kraven i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader kan tillgodoses. Sweco (2018-08-29) har utfört bullerberäkningar för området. De föreslagna byggnaderna i detaljplanen har studerats med avseende på ekvivalent och maximal ljudnivå från väg och järnväg vid fasad. Ekvivalent ljudnivå och ljudutbredning inom området har även redovisats. Beräkningarna visar nivåer för prognosåret 2040, då det är årtalet som motsvarar fullt utbyggt detaljplaneområde.

Nordligaste kvarteren väster om järnvägen

För det kvarter som inte ligger i direkt anslutning till järnvägen ligger de ekvivalenta ljudnivåerna under 60 dB (A). Merparten av de bostäderna kan planeras utan särskild hänsyn till bullernivåerna. För de lägenheter som angränsar mot järnvägen krävs det att särskild hänsyn tas vid planering och lägenheterna ska planeras som lägenheter med ljuddämpad sida. Vid den planerade förskolan klaras riktvärdet 50 dB (A) endast för en liten yta väster om byggnaden. För att klara gällande riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid planerad skolgård kommer bullerskyddsåtgärder att behövas. En annan tänkbar lösning är att justera byggnadens utformning för att nyttja huskroppens egen skärmning.

Riktvärdet för maximala ljudnivåer vid fasad överskrids vid de fasader som ligger närmast järnvägen och planerade vägar. Även riktvärdet 70 dB (A) maximal ljudnivå överskrids vid delar av planerad skolgård. Vad gäller det maximala ljudnivåerna är det vägtrafiken som dominerar, varför det kan bli aktuellt att se över möjligheten till lokal skärmning av trafikbuller från vägen.

Centrala kvarteren väster som järnvägen

De ekvivalenta ljudnivåerna ligger under 60 dB (A) vid fasaderna för de byggnader som ligger väster om stadsgatan. Bostäderna i dessa hus kan därför planeras utan särskild hänsyn tagen till de ekvivalenta bullernivåerna. För de hus som angränsar mot järnvägen överskrids riktvärdet för ekvivalenta ljudnivåer vid fasad. Särskild hänsyn

till ljudnivåerna behöver tas för dessa hus och lägenheterna behöver planeras med ljuddämpad sida. För att klara av att anlägga uteplatser vid innergårdarna kommer ytterligare lokala bullerskyddsåtgärder att behöva utredas. Utan bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärdena vid uteplats vid alla tre innergårdarna.

Södra kvarteren väster om järnvägen

De ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad överskrids för de flesta av bostadshusen i denna del av planområdet. I denna del av planområdet behöver i princip alla lägenheter planeras med genomgående tyst sida. Ytterligare skyddsåtgärder kan behöva vidtas för att klara gällande riktvärden för vissa av lägenheterna. Uteplatser bör planeras väster om byggnaderna, men troligen kommer det att behövas ytterligare skyddsåtgärder för att klara gällande riktvärde vid uteplatserna.

Kvarteret öster om spårområdet

Vissa hus inom denna del går att planera för bostäder beroende på hur bostäderna utformas med ljuddämpad sida. Den del som ligger mot järnvägen lämpar sig mindre bra för bostadsbebyggelse. Uteplatser till bostäder kan bli svåra att planera i form av balkonger.

Förslag på åtgärder

För nordligaste kvarteren väster om järnvägen krävs att de bostäder som angränsar till järnvägen planeras med ljuddämpad sida med fördel in mot gård. På innergårdarna i detta delområde av planområdet kan uteplatser planeras i form av balkonger. I det höga huset är det möjligt att vid de fasader som inte vetter mot järnvägen planera för lägenheter som är mindre än 35 kvadratmeter. För att få till genomgående lägenheter med ljuddämpad sida behöver dessa vara belägna åt väster i det höga huset. Förskolan i området kan komma att kräva ytterligare bullerskyddsåtgärder, vilket behöver studeras vidare. För de centrala kvarteren väster om järnvägen klaras riktvärdena för bostäder som ligger väster om stadsgatan. För de kvarter som angränsar till järnvägen krävs att man planerar lägenheterna med ljuddämpad sida, i huvudsak in mot gård. Vid hörnen av järnvägen krävs troligen mer arbete för att utreda en lämplig utformning av lägenheter. För att klara av att anlägga uteplatser vid innergårdarna kommer ytterligare bullerskyddsåtgärder att behöva utredas. Detta kommer att studeras vidare i detaljplanearbetet. För husen norr om stadsgatan kan uteplatser planeras norr om byggnaderna där riktvärden uppnås.

För södra kvarteren väster om järnvägen behöver i princip alla lägenheter planeras som genomgående lägenheter med ljuddämpad sida åt väster. Gavlarna på huslängorna är inte lämpliga som ljuddämpad. För det hus längst söderut kan det komma att behövas ytterligare skyddsåtgärder för att klara riktvärdena. Ifall ytterligare åtgärder behövs ska studeras vidare. Åtgärder för att klara riktvärdena vid uteplats denna del av planområdet kommer att behöva studeras vidare. Det högre huset i dessa kvarter, närmast södra bron, som angränsar mot järnvägen överskrids de ekvivalenta riktvärdena. Den maximala ljudnivån på 70 dB (A) överskrids även vid den västra fasaden för detta hus. Det kan komma att bli aktuellt med ytterligare åtgärder för att klara riktvärdena för detta bostadshus och det behöver utredas vidare. Riktvärdet 50 dB (A) ekvivalent ljudnivå klaras endast på en mindre del norr om planerad förskola. Maximala ljudnivåer är under gällande riktvärde. För att klara 50 dB (A) inom en ny skolgård bör ytterligare åtgärder studeras och utredas vidare.

För kvarteren öster om spårområdet behöver skadeförebyggande åtgärder studeras vidare för att klara riktvärdena i de delar de överskrids. För att klara riktvärdena för uteplatser behöver skadeförebyggande åtgärder studeras vidare.

Generellt för de lägenheter som anses vara utsatta för bullernivåer över riktvärdena går det att använda sig av specialfönster. Det innebär fönster som vid vädringsöppet läge ger samma ljudnivåer inomhus som ett vädringsöppet standardfönster vid 40 dB(A) ekvivalent nattetid utomhus. Dessa fönster är en möjlig lösning i kommande process för att minska buller från väg-och spårtrafik. Omfattningen av bostäder som kräver tekniska lösningar för att klara riktvärden för buller ska studeras närmare inför granskningsskedet.

Flyg

Hela planområdet ligger inom influensområde flyghinder för Arlanda flygplats och uppfyller de ställda kraven. Planområdet ligger nära det område som kan komma att beröras av maxbullernivåer överstigande 70 dB(A).

Hög byggnad

Planförslaget innehåller ett höghus med en högsta totalhöjd av 120 meter över havet. Detta är högre än den höjd som fanns angiven i planprogrammet för området och den höjd som tidigare stämts av i ansökan om flyghinderremiss. Kommunen har för avsikt att ansöka om flyghinderremiss för det höghus som nu föreslås inom planområdet för att säkerställa att ett eventuellt höghus inte stör flygoperativa system, flygsäkerhet eller Försvarets verksamhet.

Vibrationer

Då marken är generellt mjuk i planområdet och därmed har en bra förmåga att transportera vibrationer, då tunga transporter förekommer i stor omfattning och i hög hastighet samt att planerad bebyggelse ligger nära spåret finns en betydande risk för komfortstörande och vanligt förekommande lågfrekventa vibrationer. I fortsatt arbete ska frågan om vibrationer utredas vidare och kompletteras med vibrationsmätning.

Exponering för magnetiska fält

Planen är utformad så att så att medelvärdet 0,4 µT inte överskrids även om det kan inträffa toppar i magnetfältsnivåerna som kan vara högre. Genomförda mätningar bekräftar detta (Yngve Hamnerius AB, 2016-02-18). Hälsoeffekterna av toppar i magnetfältsnivåerna är dock inte väl kända. I fortsatt arbete behöver frågan om magnetfältsnivåer i järnvägens närhet studeras närmare med utgångspunkt i de förslag som redovisas i magnetfältsutredningen (Yngve Hamnerius AB. 2016-06-12).

Miljöfarliga verksamheter

Endast verksamheter med begränsad omgivningspåverkan, bestämmelse **Z**, medges i planen.

Lokalklimatförhållanden

Detaljplaneområdet ligger i ett område med risk för lokala värmeöar. Det är därför av stor vikt att så mycket grönska som möjligt reserveras utrymme i det offentliga rummet och att befintliga naturområden bevaras.

Kvarterens utformning, i de flesta fall med kringbyggda gårdar samt genomgående lägenheter, bidrar till att ge både soliga och skuggiga lägen.

Klimatanpassning

Ökad nederbörd och risk för översvämning

I ett förändrat framtida klimat kan kraftigare väderfenomen förväntas. Skyfall av stora vattenvolymer kommer att öka och måste omhändertas. Då vattenvolymerna är så stora kan inte ledningsnätet omhänderta dem, utan de måsta avledas på markytan.

Skyfallsutredningen (datum) visar att förväntat ökade regnmängder kan tas omhand med åtgärder enligt följande:

- Höjdsättning av området är utformat så att flödet avleds norrut och söderut; dels längs stadsgatan och dels längs Ladbrovägen.
- Låg kantsten mot GATA$_4$ krävs så att vatten inte rinner österut och ner mot järnvägen.
- Marknivån närmast husen i Bills backe har korrigerats så att vatten kan flöda till Ladbrovägen från området.
- En mur anläggs mellan exploateringsområdet och järnvägen (stödmur med syfte som avåkningsskydd) så att skyfallsflöden följer vägen norr- och söderut istället för att översvämma järnvägen.
- De lågpunkter som identifierats har höjdsatts så att avrinning ska kunna ske även från dem via de planerade avrinningsvägarna till Väsbyån.
- Infartsparkeringen föreslås vara nedsänkt cirka 20 centimeter för att vid stora regn kunna fungera som fördröjningsmagasin för ytvattnet och minimera risk för översvämningar i planområdet och dess närhet (**n$_1$**).
- Endast så stor del av ytan som behövs för parkering hårdgörs och området allra längst i söder får bekläs med vegetation och sänks ytterligare, för att både fördröjning och en viss rening ska kunna ske här.
- Inom parkeringsytorna i söder möjliggörs även för anläggande av en cirka 1300 kvadratmeter stor damm (**n$_2$**).

Stigande vattennivåer och risk för översvämning

Då ombyggnation av stationsområdet genomförs ska den kulverterade sträckan av Väsbyån ledas om i en, till större delen, öppen kanal utmed Industrivägen på befintlig kulverts östra sida. Kanalen kommer att ansluta till ån cirka 170 meter uppströms om det befintliga kulvertinloppet. Den torrlagda åfåran däremellan kommer att fyllas igen.

Flytt av Väsbyån är en vattenverksamhet som kräver tillstånd enligt 11 kap. 3 § Miljöbalken. I samband med tillståndsansökan för flytt av ån kommer en teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning att upprättas. Dessa kommer att behandla hur den nya, omlagda åsträckan dimensioneras så att dess flödeskapacitet säkrar att detaljplanens bostadsbebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt inte riskerar att översvämmas vid beräknat högsta flöde. För att säkerställa att genomförandet av detaljplanen blir lämpligt med hänsyn till risk för översvämning från Väsbyån vid beräknat högsta flöde (BHF) måste tillstånd för flytt av ån erhållas.

Risk för ras, skred och erosion

Konstaterade risker för ras och skred bedöms vara eliminerade om den geotekniska utredningens rekommendationer följs. Dessa inkluderar samråd med Trafikverket vid åtgärder som påverkar järnvägen.

Viss risk finns för erosion av Väsbyåns stränder, speciellt vid höga flöden. Om förstärkning av slänterna skulle behövas kan sådan göras oberoende av planförslaget.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

I västra delen av planområdet finns en huvudvattenledning som ägs av Norrvatten och som ligger med ledningsrätt. Denna och andra ledningar kommer att behöva flyttas till nya lägen i de nya gatorna i området. Med anledning av anläggandet av den norra bron kommer befintliga ledningar under järnvägen vid gångtunneln att behöva flyttas. Placeringen av dessa utreds vidare under granskningsskedet. Det kommer också att utredas hur utbyggnaden av VA-ledningarna ska ske för att säkerställa försörjningen till befintlig bebyggelse.

Nya och befintliga VA-ledningar som korsar järnvägen eller annan kvartersmark kommer att skyddas med planbestämmelsen u-område **(u)**.

Spillvatten kommer i huvudsak att avledas från planområdet via självfallsledningar till Käppalatunneln. Ledningsnätet nedströms planområdet bedöms ha tillräcklig kapacitet för att hantera tillkommande spillvattenflöde. Spillvatten från den norra delen av planområdet kommer att behöva avledas till Åvägens pumpstation som byggs om på grund av att den uppnått sin tekniska livslängd och för att klara av tillkommande spillvattenflöde. Nivån på pumpstationen ska anpassas för att översvämningssäkra anläggningen mot höga nivåer i Väsbyån.

Befintliga vattenledningar genom planområdet utgör en viktig del av centrala Upplands Väsbys vattenledningsnät. En ny större vattenledning placeras i Ladbrovägen och nya inkopplingspunkter från kommunens ledningsnät till Norrvattens huvudvattenledning görs för att säkra vattenförsörjningen i kommunen.

Befintligt dagvattenledningsnät är dimensionerat enligt äldre krav på flödeskapacitet. De befintliga utloppen i Väsbyån kan därför behöva förstärkas med ytterligare utlopp för att uppfylla dagens krav enligt Svensk vattens publikation P110. Längre uppströms i planområdet kommer nödvändiga ledningsflyttar innebära att ledningsnätet förnyas och får nödvändig kapacitet.

Dagvatten

En dagvattenutredning (Sweco, 2018) för planområdet har tagits fram av Sweco. Utredningen redovisar lösningar för rening av dagvatten på allmän platsmark, men även övergripande lämpliga åtgärder för rening av dagvatten inom planområdet i sin helhet.

Respektive exploatör behöver redovisa en dagvattenlösning för hur de avser hantera dagvatten inom sin fastighet för att klara gällande krav på rening och fördröjning.

Planens genomförande innebär en större mängd hårdgjorda ytor och ökade föroreningar. Belastningen av fosfor och kväve, ämnen som bidrar till övergödningsproblematik i recipienterna, beräknas öka vid exploatering då fler människor kommer röra sig i området och avrinningen ökar. De hårdgjorda ytorna, tillsammans med förväntat ökade regnmängder på grund av klimatförändringar, innebär även att större dagvattenmängder måste tas omhand.

Ämne	Enhet	Före expl.	Eft. expl. m LOD	Minskning i %
P	kg/år	11	10	7
N	kg/år	150	134	10
Pb	kg/år	1,3	0,6	53
Cu	kg/år	2,5	1,7	33
Zn	kg/år	9,3	4,9	47
Cd	kg/år	0,038	0,019	49
Cr	kg/år	0,71	0,47	33
Ni	kg/år	0,78	0,47	40
Hg	kg/år	0,0032	0,0024	26
SS	kg/	6300	2405	62
Oil	kg/år	74	33	56
PAH16	kg/år	0,11	0,047	57
BaP	kg/år	0,005	0,002	51

Tabell: Tabellen redovisar föroreningsmängder före och efter exploatering samt reningseffekten för föreslagna lösningar (kg/år).

Föroreningarna och recipientens status ställer krav på rening av dagvattnet. I dagvattenutredningen föreslås kombinerade fördröjnings- och reningsåtgärder på allmän platsmark för att klara gällande MKN för nedströms liggande recipienter. Dagvatten på allmän plats kommer i huvudsak att omhändertas i växtbäddar (regngårdar) längs med lokalgator och vägar i planområdet.

Erfordrad yta för lokal rening av dagvatten inom allmän platsmark har beräknats till cirka 3150 m^2 på den västra sidan om järnvägen och till cirka 900 m^2 på den östra sidan om järnvägen.

Bestämmelse finns i planen om att marken inom kvarter ska utformas för att kunna fördöja 1 m^3/100 m^2 hårdgjord yta inklusive tak. Detta innebär att fördröjning och rening av ett 10 millimeter regn klaras inom kvartersmark.

Gårdarna höjdsätts så att dagvatten vid kraftiga regn kan avledas ytligt till omgivande lokalgator/gångvägar. Grönytor ska inte gödslas. Generell bestämmelse om 25% planterad yta samt jorddjup 0,8 meter vid underbyggnad finns på plankartan.

Inom planområdets västra sida finns två avrinningsområden från planerad bebyggelse. Inom det ena avrinningsområdet rinner dagvatten norrut och inom det andra söderut. För ytterligare fördröjning och rening av dagvatten planeras för två dagvattendammar, en inom respektive avrinningsområde. Dammarnas storlek har beräknats till 1300 m^2 respektive 1100 m^2. Den södra dammen planeras för söder om parkeringen och norra dammen planeras norr om planområdet i anslutning till Väsbyån, båda på västra sidan om järnvägen. Planerade dagvattendammar kommer även att omhänderta dagvatten från områden som ligger utanför planområdet, se bild ovan.

Vid genomförandet av föreslagna reningsåtgärder för dagvatten uppnås den reningseffekt som krävs för att MKN för nedströmsliggande recipienter inte ska riskeras.

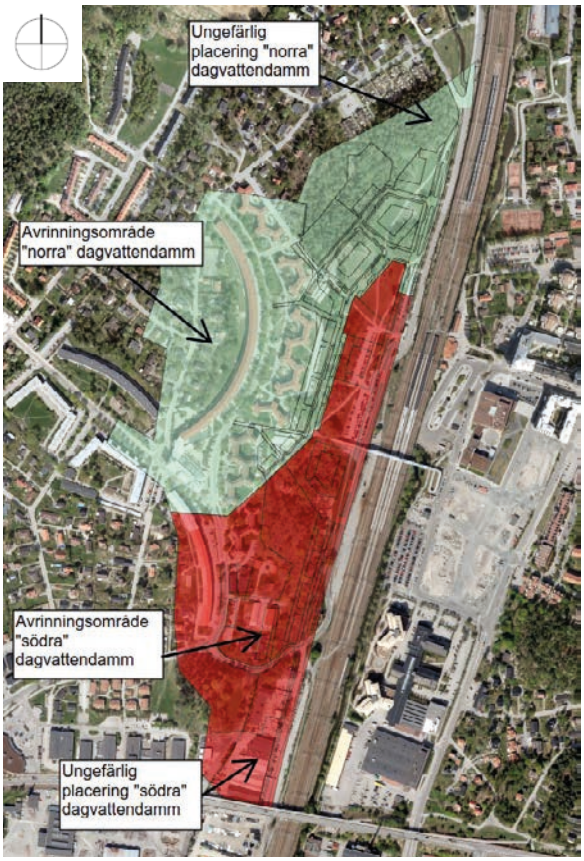


Bild: Röd färg visar avrinningsområdet för den södra dagvattendammen och grön färg visar avrinningsområdet för den norra dagvattendammen.

Skyfall

I dagsläget finns ingen nämnvärd översvämningsrisk till följd av skyfall i den del av planområdet där bebyggelse planeras. Skyfallsflödet rinner från väster till öster mot järnvägen och sedan till Väsbyån. I planområdets södra del, där inga nya hus planeras, finns dock ett område med befintlig översvämningsrisk. Flödet som orsakar översvämning i detta område kommer från ytor utanför planområdet.

Efter exploatering kommer flödesvägarna i området att förändras, och en stor del av flödet kommer att ledas norrut direkt till Väsbyån utan att passera järnvägen. Detta kan anses vara en förbättring jämfört med dagsläget eftersom skyfallsflödet då inte belastar järnvägen utan når recipienten direkt. Flödet från resterande områden kommer ledas söderut till området som idag riskerar översvämning. Planens genomförande har dock marginell inverkan på den befintliga översvämningsrisken och vattendjupet bedöms öka med ett par centimeter som mest. Möjlighet att anlägga damm har säkrats i den södra delen av planen (**n_1**).

Simuleringsresultaten indikerar att den nya höjdsättningen fungerar för att avleda skyfallsflödet såsom planerat inom planområdet. Detta kräver dock att inga förändringar av flödesriktningen i de nya gatornas höjdsättning görs utan att gatuprojekteringens koncept bibehålls samt att det finns tilltagna hinder för vattnet längs de gator som blir flödesvägar så att flödet inte avviker från den tänkta flödesvägen. Den nya höjdpunkten på Ladbrovägen, som avgör om vattnet går norr- eller söderut måste placeras söder om korsningen mellan Stadsgatan och Ladbrovägen. Kantsten och vägbulor kan användas för att styra vattnet rätt. Skyfallssimuleringen visar även att det finns risk för att ett antal mindre lokala lågpunkter uppstår bakom byggnader där vatten kan ansamlas. Kring dessa byggnader behöver höjdsättningen utformas så att marken lutar från byggnaden och en mindre flödesväg leda flödet vidare förbi byggnaden.

På den östra sidan bedöms översvämningsrisken kunna minimeras så länge Väsbyån öppnas från kulvertering och omkringliggande mark lutar mot ån.

Då lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) genom gröna lösningar kommer att implementeras i hela planområdet, kommer stora delar av årsflödet passera genom LOD-lösningar innan det når dagvattenledningsnätet. När ledningsnätets kapacitet

överskrids kommer vattnet ledas via vägar och övrig markyta till recipienten, men det första flödet går alltså till största delen genom LOD-anläggningar. Detta är speciellt intressant då den så kallade ”first flush”, den första delen av regnet som bedöms dra med sig största delen av föroreningarna som ackumulerats på marken innan regnet faller, således har möjlighet till rening.

Energianvändning

Elnätets kapacitet behöver förstärkas vid en utbyggnad enligt planförslaget och nya transformatorstationer behöver placeras inom planområdet. Förslag på lokalisering av fyra transformatorstationer finns i planen. Dessa redovisas med **E** på plankartan.

Förnyelsebara energikällor och uppvärmningsmetoder uppmuntras, till exempel solceller och solvärme.

Fjärrvärme

Det föreslås att från Hagvägen förlägga ett nytt fjärrvärmestråk i Bills backe och stadsgatan, med syftet att möjliggöra anslutning av kvarteren på båda sidor om centrala stråket. Befintligt fjärrvärmestråk i Lilla Hagvägen förlängs vidare i lokalgata norrut **($GATA_3$)**, för att möjliggöra anslutning av de mer nordliga kvarteren och förskolan.

På östra sidan om spårområdet återstår det att utreda anslutningsmöjligheterna för bussterminal och eventuell ovanliggande byggnad.

Avfall och återvinning

Soprum och sopkärl ska finnas inom kvarteren. Soprum ska placeras så att hämtning kan ske utan backningsrörelser för sopbil.

Grovavfallsutrymmen ska finnas högst 50 meter från bostadsentréer, undantag från kravet kan göras om det finns möjlighet för boende att avlämna grovavfall vid en allmän anläggning som ligger högst 400 meter från bostadsentré.

Platser för förpackningsinsamling, så kallad återvinningsstation (ÅVS), behöver anordnas både på östra och västra sidan om järnvägen. Plats för ÅVS öster om spåren anvisas i laga kraftvunnen detaljplan för Järnvägsparken. Den placeras längs norra delen av Industrivägen, på gatans västra sida. Lämplig plats på västra sidan kan vara vid infartsparkeringens norra del. En ÅVS kräver 150–200 m^2 **(Z_1)**.

En mindre typ av återvinningscentral, här kallad mini-ÅVC, planeras på den västra sidan av järnvägen. Mini-ÅVC kan placeras vid södra brons västra brofäste. Mini-ÅVC kräver en minsta yta om 200 m^2 **(Z_2, Z_3)**.

Planens överensstämmelse med hushållningsreglerna i miljöbalken

Förslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens (MB) 3 kap. avseende lämplig användning av mark och vatten samt 5 kap. miljökvalitetsnormer. Något riksintresse enligt MB 4 kap. berörs inte.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900 4 kap 34 §) 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 planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen finns dokumenterad i den miljökonsekvensbeskrivning som är en del av planhandlingarna.

Detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som beskrivs i PBL 4 kap 34§ första respektive andra stycket. Därmed har en miljöbedömning genomförts vilken dokumenterats i en miljökonsekvensbeskrivning. Nedan finns en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Reglerna om miljöbedömningar ändrades den 1 januari 2018. Enligt övergångsbestämmelserna gäller äldre lagstiftning för detaljplaner som påbörjats innan ikraftträdandet. Reglerna om miljöbedömningar som de såg ut innan den 1 januari 2018 ska därmed tillämpas för denna detaljplan.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

Nedan sammanfattas miljökonsekvensbeskrivningens slutsatser med avseende på planförslagets konsekvenser för hushållning med naturresurser, miljön, människors hälsa och säkerhet samt rekreation, växt- och djurliv inom strandskydd.

Hushållning med naturresurser

Planförslaget utgör en del av översiktsplanens vision om en förtätning inom Upplands Väsby med närhet till kollektivtrafik. Bebyggelsens placering och utformning har delvis anpassats utifrån behovet av att tillskapa tillgängliga, attraktiva och rekreativa upplevelser och målpunkter i området.

Området har förändrats och varit bebyggt ända sedan 1800-talets slut. Bland annat har byggnationen av stambanan, nuvarande station samt annan bebyggelse successivt förändrat området. På den östra sidan ligger dagens bussterminal, stationsbyggnad samt Messingen från tidigare industriområde. På västra sidan av spårområdet har den ianspråktagna marken nyttjats för infartsparkering och viss industriverksamhet. Utvecklingen i området har inneburit en stegvis förändring av landskapet, som successivt blivit fragmenterat.

Att omvandla ett delvis outnyttjat och trafikerat område i ett kollektivtrafiknära och centralt läge till en ny stadsdel med en blandning av bostäder, kontor, handel och annan service, bedöms vara god hushållning med mark- och naturresurser. Ur ett regionalt perspektiv innebär också principen att ”bygga staden inåt” att större sammanhängande grönområden utanför Väsby som är av högt värde för både biologisk mångfald och rekreation kan bevaras och utvecklas, medan redan exploaterad mark i ett kollektivtrafiknära område tas i anspråk för ny stadsbebyggelse. Med stöd av ovanstående kan det därför anses vara god hushållning med mark-och naturresurser sett till den del av planområdet som redan är ianspråktagen.

Konsekvenser av att bygga blandstad och ett nytt stationsområde inom planområdet

Att effektivisera och förbättra själva stationsområdet och bussterminalen samt att skapa fler bostäder samt arbetsplatser intill Upplands Väsby station bedöms bidra till att det blir attraktivare att resa kollektivt. På gång- och cykelavstånd kommer såväl boende och verksamma inom planområdet som Upplands Väsbys kommuninvånare i stort, att resurseffektivt kunna ta sig till viktiga målpunkter inom och utanför planområdet. Från Väsby station kan man åka med pendeltåg till Stockholms city, Uppsala, Arlanda och Mälarregionen, därutöver kommer det att finnas busstrafik i området. Området kan också anslutas till befintligt fjärrvärmenät och till befintlig infrastruktur på båda sidor av befintlig järnväg. Sammantaget ger detta goda möjligheter att minska såväl utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser som till minskad energi- och resursförbrukning.

Fler människor innebär att offentliga miljöer inom denna del av Upplands Väsby, som torg, parker och grönytor kommer att brukas mer intensivt. När befintliga bostadsmiljöer förändras och nya områden som Väsby entré planeras, är det viktigt att ta hänsyn till bostadsnära grönområden. Grönstruktur är av betydelse för både biologisk mångfald och rekreation och kan fungera som buffert mot framtida klimatförändringar.

Planförslaget innebär att befintliga grönytor men också redan hårdgjorda ytor exploateras. I den västra delen av planområdet sparas en hel del naturmark och här planeras också för ett grönt stråk i nord-sydlig riktning. Gårdar och gator kommer också att förses med växtlighet. Förutom att bidra till gröna gaturum, bättre lokalklimat och inbyggd grönstruktur, kan detta bidra till att dagvatten infiltreras, renas och utjämnas. Inom planområdet tillskapas också nya dagvatten-/utjämnings-dammar. Detta är sammantaget viktigt ur ett klimatperspektiv, både vad gäller ökad nederbörd och ett varmare klimat. Inför fortsatt planläggning behöver vissa kvarstående frågeställningar studeras vidare och hanteras.

Konsekvenser av föreslagen bebyggelsestruktur

Upplands Väsbys omvandling från jordbruksbygd till modern tätort tog sin början i och med att en station längs Norra stambanan (idag Ostkustbanan) lokaliserades till dagens läge. Wäsby stationshus byggdes 1865. Strax intill hembygdsgården byggdes stinsbostadshuset Karlsro runt sekelskiftet 1900. Föreslagen bebyggelse i västra delen av planområdet innebär att upplevelsen av dalgångens läsbarhet försvagas. Avläsbarheten är dock redan försvårad till följd av den bebyggelse som tillkommit i modern tid. Planförslagets struktur innebär att den nya bebyggelsen kommer att förhålla sig till de bevarade fornlämningarna vid Nedre Runby, vilket är positivt.

En förutsättning för att kunna genomföra detaljplanens intentioner är att de ursprungliga stationsbyggnaderna, inklusive ställverket i tegel, rivs eller flyttas för att ge plats åt såväl järnväg som nya stationsbyggnader. Det ska dock nämnas att flera av byggnaderna har byggts om kraftigt de senaste decennierna, i vissa delar till oigenkännlighet. Även området kring stationsbyggnaderna har succesivt förvandlats till att utgöra en mer modern stadsdel. Stationsbyggnaderna är också delvis i dåligt skick och behöver omfattande åtgärder för att deras tekniska livslängd ska bibehållas. Det är sedan tidigare konstaterat att det inte är säkert att kostnaden för att återställa byggnaderna står i proportion till det kulturhistoriska värde som de kraftigt förvanskade byggnaderna besitter idag. Oavsett om stationsbyggnaderna rivs, flyttas eller förfaller innebär detta att en del av Upplands Väsbys lokalhistoria går förlorad. Konsekvenserna bedöms dock vara små eftersom endast en begränsad del av det i historiska arvet berörs.

Inom och angränsande till planområdet finns naturvärden. Exploateringen i västra delarna av planområdet innebär att befintliga naturområden med skog och kända kvalitéer delvis försvinner. Ny grönska och gröna stråk tillkommer dock inom och mellan bebyggelsen och värdefulla bestånd har också undantagits exploatering. Mellan den nya bebyggelsen och befintliga bostadsområden sparas viss skogsmark, vilka kommer att fungera som närrekreationsområden för de boende. Dessa naturområden kommer att påverkas av ökat slitage, vilket indirekt kan påverka vissa arters möjlighet att finnas i området. De övergripande spridningssambanden på kommunal nivå bedöms endast påverkas i mindre omfattning. Den nya park- och grönstrukturen som tillskapas inom planområdet kan långsiktigt komma att fungera som ekologiskt stöd åt de mer värdefulla bestånden inom och utanför planområdet.

Planen medför att tillgängligheten till vattenmiljön ökar, både genom att den idag kulverterade delen av Väsbyån öppnas upp, att promenadstråk skapas längs ån och genom att en varierad och tillgänglig vattenmiljö skapas i planområdets norra del genom östra stationstorget och parken längs Väsbyån. När den kulverterade delen öppnas upp skapas nya ekologiska och rekreativa värden, vilket är positivt.

Med framtida LOD-lösningar (lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten) bedöms de negativa konsekvenserna med avseende på ökad föroreningsbelastning till recipienterna Väsbyån och Oxsundasjön kunna begränsas. För att möta framtida klimatutmaningar är det angeläget att arbeta med anpassning av bebyggelsen, men även att tidigt planera för genomsläppliga ytor med kvaliteter som både bidrar till människors hälsa och välbefinnande samt till klimatutjämning. I fortsatt utformning av bebyggelsen kan exempelvis gröna tak, vegetationsklädda husväggar, små parker och annan grönska bli en del av områdets klimatanpassning. För ytterligare fördröjning och rening av dagvatten planeras för två dagvattendammar, en inom respektive avrinningsområde. Framtagen dagvattenutredning visar att planförslagets anpassningar och åtgärder sammantaget innebär positiva konsekvenser för berörda vattenmiljöer. Detta verkar för att planförslaget följer gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål i vattenförekomsterna Oxundaån-Väsbyån samt Oxundasjön.

För skyfall och översvämning bedöms planförslaget bidra till förbättringar i planområdet gentemot dagens situation. Förutsatt att samtliga föreslagna åtgärder inom och utanför planområdet gällande dagvatten genomförs bedöms konsekvenserna av planförslaget bli bättre jämfört med både situationen idag och jämfört med nollalternativet.

Spårtrafikens inverkan vad gäller buller kan komma att innebära negativa konsekvenser för människors hälsa om exponeringen blir hög. Utmed spårområdet behöver högt trafikbuller hanteras. Framtagen bullerutredning visar att de nya bostäderna kan utformas så att godtagbara bullernivåer (med avstegsfall) kan erhållas. Genom slutna kvarter med gårdar och genomtänkt lägenhetsutformning kommer delvis höga trafikbullernivåer kunna hanteras. För vissa hus kommer någon form av skärmar/burspråk samt specialfönster behövas för att alla lägenheter ska kunna planeras så att hälften av boningsrummen vetter mot en bullerdämpad sida, alternativt kan bebyggelsestrukturen komma att behöva ses över. I vissa delar av planområdet kommer bebyggelse innehållande kontorslokaler och andra verksamheter, fungera som bullerskärm mot bakomliggande bostadsbebyggelse. Även befintlig bostadsbebyggelse (stjärnhusen) på den västra sidan av järnvägen får lägre bullernivåer från järnvägen i och med att den nya bebyggelsen kommer att fungera som skärm mot järnvägen. Detta bedöms vara positivt.

Identifierade risker från transporter med farligt gods (på järnvägen) har hanterats genom att ny bebyggelse placerats på lämpliga skyddsavstånd från identifierade riskkällor samt att vissa säkerhetshöjande åtgärder som t.ex. fasadåtgärder kommer att genomföras vid byggnader som ligger närmast järnvägen. Planförslaget uppfyller tidigare genomförda analyser av risker och ingen ytterligare analys bedöms vara nödvändig. Planen kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker. Det gäller både tredje man och resenärer. Fortsatt utredning angående åtgärder för att förhindra att ett urspårat tåg lämnar spårområdet bedöms dock som nödvändiga med avseende på trafikantsäkerhet när Ostkustbanan byggs ut.

För markmiljö bedöms föreslagen detaljplan kunna leda till en tydligare bild avseende föroreningar och dess eventuella spridning i detaljplaneområdet och närområdet. En eventuell sanering skulle i sin tur på sikt kunna innebära en positiv effekt för närmiljön, recipienten och människor i området.

Rekreation samt växt- och djurliv inom strandskydd

Planen medför att tillgängligheten till Väsbyån ökar, både genom att den kulverterade delen öppnas upp, promenadstråk skapas längs ån och genom att en varierad och tillgänglig vattenmiljö skapas i planområdets norra del genom stationstorget och Åparken. När den kulverterade delen öppnas upp flyttas åns sträckning till ett nytt läge utmed Industrivägen och en ny åfåra om ca 380 m anläggs. Detta innebär påverkan på de akvatiska förhållandena i ån både i bygg- och driftskede.

Att öppna upp den idag kulverterade Väsbyån kommer att möjliggöra för nytt biologiskt liv i vattendraget. En framtida utformning säkerställer en ständig vattenspegel och tillåter växtbäddar i årummet. Detta innebär sammantaget att planförslaget ökar de ekologiska värdena utmed ån inom planområdet.

Förutsatt att samtliga föreslagna åtgärder inom och utanför planområdet genomförs, och att detaljutformningen av ån tillåter en tillräckligt djup vattennivå under hela året (även vid lågflöden), för att en fullvuxen asp ska kunna röra sig genom området, bedöms konsekvenserna av planförslaget bli positiva för växt- och djurlivet i Väsbyån. Föreslagna åtgärder bidrar även till att miljökvalitetsmålen för Väsbyån kan uppnås vilket också kan gynna de ekologiska värdena i ån.

Genomförande

I detta avsnitt beskrivs de avtal, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska frågor som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett bra sätt.

Avtal

Kommunen äger större delen av den mark som ingår i planområdet. Övriga markägare är Trafikverket, Väsbyhem AB, Skanska Maskin AB, Peab Bostad AB och en enskild fastighetsägare.

Kommunstyrelsen har i november 2015 beslutat att godkänna en genomförandestrategi för Väsby Entré/Stationsområdet. I strategin anges att Väsby Entré ska genomföras i etapper och stå klart omkring år 2026. Resefunktionerna är en central fråga för utvecklingen av området med järnväg, pendeltågsstation och bussterminal. Projekt Väsby Entré bedrivs i dessa delar i samverkan med Trafikverket och SLL

	Total Ljus BTA	27 650	kvm
Scenario max. bostäder	*Centrumfunktioner*	1 200	kvm BTA (krav)
	Kontor	0	kvm BTA
	Terminal	8 700	kvm BTA (krav)
	Bostäder	17 750	kvm BTA
			= ca 177 lgh
Scenario inga bostäder	*Centrumfunktioner*	1 200	kvm BTA (krav)
	Kontor	17 750	kvm BTA
	Terminal	8 700	kvm BTA (krav)
	Bostäder	0	kvm BTA
			= 0 lgh
	Total mörk BTA	0	kvm

Tabell fördelning BTA, med möjliga utfall av markanvändning på **östra** sidan om spårområdet.

	Total Ljus BTA	146 350	kvm
Scenario max. bostäder + min. krav verksamheter	*Centrumfunktioner*	10 000	kvm BTA (krav
	Hotell/kontor	0	kvm BTA
	Bostäder	136 350	kvm BTA
			= ca 1 360 lgh
Scenario min. bostäder = max. verksamheter	*Centrumfunktioner*	52 000	kvm BTA (möjl.)
	Hotell/kontor	42 300	kvm BTA (möjl.)
	Bostäder	52 050	kvm BTA
			= ca 520 lgh
Scenario avväggt	*Centrumfunktioner*	10 000	kvm BTA (krav)
	Hotell/kontor	7 500	kvm BTA (möjl.)
	Bostäder	128 850	kvm BTA
			= ca 1 288 lgh
	Total mörk BTA	46 000	kvm

Tabell fördelning BTA, med möjliga utfall av markanvändning på **västra** sidan om spårområdet.

Trafikförvaltningen. För utbyggnad av spårområdet ansvarar Trafikverket. Detaljplanen tar hänsyn till osäkerhet om när denna utbyggnad kan ske och spårområdet har enbart fått beteckningen järnväg. SLL Trafikförvaltningen ansvarar för utbyggnaden av bussterminalen. En ny vägförbindelse till Mälarvägen via Jupitervägen föreslås i den södra delen av planområdet. Denna vägförbindelse berör en fastighet som ägs av Skanska Maskin AB. Kommunen har tagit upp överläggningar angående förvärv av mark för denna förbindelse.

Kommunen kommer att knyta till sig lämpliga exploatörer/samarbetspartners, det vill säga byggintressenter, tagare och medfinansiärer för utbyggnad av planområdet. En urvalsprocess har påbörjats. Kommunen gick 2016 ut med ett markanvisningserbjudande i enlighet med Upplands Väsby kommuns markanvisningspolicy. Totalt 50 byggaktörer visade intresse att delta. Kommunen valde ut 15 aktörer att förhandla vidare med under hösten 2017 och våren 2018. Urvalet görs i ett jämförelseförfarande med direktanvisning. I juni 2018 beslutade kommunfullmäktige om en första markanvisning i området.

För att genomföra detaljplanen krävs att den mark som föreslås som kvartersmark styckas av och bildar nya fastigheter. När detaljplanen vunnit laga kraft kan fastighetsrättsliga åtgärder ske. Hur detta ska ske i detalj regleras i enskilda marköverlåtelseavtal mellan kommunen och berörda byggaktörer.

Omläggning av Väsbyån på det sätt planen redovisar kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitel och lag 1998:81. Tillståndsansökan förbereds parallellt med detaljplaneprocessen.

Fastighetsrättsliga frågor

När detaljplanen vunnit laga kraft kan fastighetsrättsliga åtgärder ske. Ansökan om avstyckning, marköverlåtelse genom fastighetsreglering samt bildande av gemensamhetsanläggning, ledningsrätt eller servitut inlämnas till Lantmäteriet.

Marköverlåtelse

Kommunen avser att förvärva resterande mark inom planområdet som behövs för planens genomförande. Kvartersmark kommer att överlåtas till intressenter enligt kommunens markanvisningsstrategi. Överlåtelse av kommunägd mark till Trafikverket för utbyggnad av järnvägen kommer att regleras i särskilda avtal i samband med järnvägsutbyggnaden. Kommunen kommer att bjuda in SLL Trafikförvaltningen till fortsatta samtal med angående uppförande av en ny bussterminal vid Väsby station.

Fastighetsreglering

Detaljplanen kommer att innebära att åtgärder behövs för att fastigheterna och deras gränser ska överensstämma med planen.

Planen medger den tredimensionella fastighetsbildning som kan komma att behövas för parkeringsgarage under mark till bostadsbebyggelse och centrum/hotell/kontor-bebyggelse. Fastighetsbildningen skulle då också innebära att kvartersmark tillskapas under allmän platsmark (**TORG$_1$** och **GATA$_4$**), se typsektioner s 16 och 19.

När detaljplanen vunnit laga kraft kan fastighetsrättsliga åtgärder ske. Ansökan om avstyckning, marköverlåtelse genom fastighetsreglering samt bildande av gemensamhets¬anläggning, ledningsrätt eller servitut inlämnas till Lantmäteriet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

Kommunen är huvudman för de allmänna vatten- och avloppsledningarna inom området.

För utbyggnad, drift och underhåll av allmänna vatten- och avloppsledningar samt allmänna Gator, torg och naturmark ansvarar Tekniska utskottet i Upplands Väsby kommun.

E.on Elnät AB ansvarar för utbyggnad och drift av elledningar för planens genomförande.

Telia Sonera AB ansvarar för utbyggnad av teleledningar inom planområdet.

Fortum AB ansvarar för eventuell utbyggnad och drift av fjärrvärmeledningar inom planområdet.

Respektive exploatör ansvarar för utbyggnaden och skötsel av ledningar och byggnader inom kvartersmark.

Bygglov, marklov och rivningslov söks hos byggnadsnämnden, Upplands Väsby kommun, när planen vunnit laga kraft.

Gemensamhetsanläggning

När flera fastigheter har liknande behov av en anläggning kan en gemensamhetsanläggning bildas. Gemensamhetsanläggningen bildas av Lantmäteriet genom en anläggningsförrättning. I samband med detta beslutas om regler för hur fastigheterna ska samverka för att bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen.

Servitut

Servitut är en rätt att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det finns två typer av servitut, dels avtalsservitut, som innebär att avtal upprättas mellan berörda fastigheter, dels officialservitut, som innebär att Lantmäteriet bildar servitutet (myndighetsbeslut).

Befintliga servitut och rättigheter inom området framgår av fastighetsförteckningen.

Ledningsrätt

Rätt att anlägga och underhålla ledningar för till exempel vatten, avlopp och el säkerställs genom ledningsrätt. Ledningsrätt är en rätt att använda någon annans mark för någon form av ledning. I detaljplanen ska ledningsrätt bildas inom u-område på kvartersmark för vatten- och avloppsledningar.

Befintliga

Befintliga ledningsrätter är belägna både inom allmän platsmark och inom u-område på kvartersmark. Befintliga ledningsrätter finns också för ett flertal ledningskorsningar med järnvägen.

Tillkommande
Ett flertal nya ledningsrätter kommer att krävas för de ledningar som tillkommer inom planområdet. Ledningar på eller nära kvartersmark samt de som korsar järnvägen säkras även med U-område i detaljplanen. Befintliga U-områden kommer också att behöva justeras för att anpassas till ledningarnas verkliga lägen inför granskningsskedet.

Tekniska åtgärder

Utbyggnad av allmänna anläggningar
Detaljplanen innebär omfattande ny- och ombyggnader av gator, gång- och cykelstråk och broar, torg och parker samt nyanläggning av teknisk infrastruktur som VA-ledningar och fjärrvärme.

Vatten och avlopp
Samråd om förbindelsepunkternas läge ska ske mellan VA-huvudmannen och respektive fastighetsägare. Servislägena ska samordnas med övriga ledningsägare.
Nya kommunala VA-ledningar projekteras enligt krav i kommunens Tekniska handbok.

El och tele
Fyra nya elnätsstationer planeras inom planområdet varav tre är nya stationer och en är en befintlig nätstation som behöver utvecklas. En befintlig nätstation precis utanför planområdet behövs för försörjningen av området. Föreslagna placeringar för dessa kan förändras i det fortsatta planarbetet. Planområdet kommer att anslutas till befintliga teleledningar.

Avfall
Inom planområdet möjliggörs för återvinningsstation (ÅVS) samt mindre återvinningscentral (mini-ÅVC). En mini-ÅVC kan ägas av kommunen alternativt av fastighetsägare (gemensamhetsanläggning).

Konstnärlig utsmyckning
Konstnärlig utsmyckning ska anordnas inom planområdet, förslagsvis på torgytorna. Frågan ska i fortsatt planprocess utredas närmare.

Utredningar
Utredningar som gjorts i planarbetet redovisas på sida 4.

Inför detaljplanens genomförande behöver följande utredningar tas fram:

- Uppdatering av ledningssamordningsritning.
- Projektering av allmän platsmark, inklusive kompletterande grundundersökningar i samråd med Trafikverket för grundläggning invid järnvägen och bedömning av åtgärder för att eliminera erosionsrisk utmed Väsbyån
- Kompletterande grundundersökningar i samråd med Trafikverket för grundläggning på kvartersmark invid järnvägen

Dokumentation och kontroll
Planbestämmelser för buller kommer att följas upp genom mätningar enligt kontrollplan till bygglovet.

Ekonomiska åtgärder

Kommunala kostnader och intäkter

I genomförandestrategin för Väsby Entré/stationområdet, antagen av kommunstyrelsen 2015- 11 -30, har kommunens kostnader och intäkter för hela stationsområdet beräknats. Kostnaden beräknades då till ca 850 miljoner kr och intäkterna till drygt 550 miljoner kr. Beräkningen omfattade även Järnvägsparken som delvis omfattas av tidigare fastställd plan. Kostnaderna ligger främst i början av utbyggnadstiden och intäkterna i huvudsak senare.

Kostnader

De större kostnadsposterna i planområdet är:

- Ladbrovägen och övriga åtgärder på befintligt och nytt gatunät.
- Grönt upplevelsestråk
- Omläggning av ledningar
- Allmänplatsmark vid ny bussterminal samt broar, trappor, ramper och torg
- Öppning av Väsbyån
- Tillfällig bussterminal
- Permanent och tillfällig infartsparkering

Intäkter

Intäkterna är från försäljning av kommunal mark. Intäkter från parkeringen antas balansera kostnaderna.

Samhällsekonomiska konsekvenser

De samhällsekonomiska konsekvenserna förväntas bli positiva genom utbyggnad av bostäder och verksamheter i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Avgifter och taxor

Gatukostnader

Gatukostnader regleras i marköverlåtelseavtal.

Lantmäterikostnader

Kostnad för Lantmäteriets åtgärder debiteras efter taxa. Kommunen ansöker om och betalar fastighetsbildningsåtgärder för att bilda allmän platsmark i enlighet med detaljplan. För övriga fastighetsbildningsåtgärder som behövs för detaljplanens genomförande ansvarar kommunen och byggherren i enlighet med överenskommelse i kommande marköverlåtelseavtal.

VA-taxa

Användning av Upplands Väsbys kommuns vatten- och avloppstjänster regleras förutom av lagstiftning (lagen om allmänna vattentjänster 2006:412) också av ”Allmänna Bestämmelser för användande av Upplands Väsby kommuns allmänna Vatten- och Avloppsanläggning” (ABVA). ABVA beslutas av kommunfullmäktige och reglerar förhållandet mellan abonnent och kommun. I ABVA regleras bland annat anslutningar samt kommunens och fastighetsägarnas skyldigheter kring till exempel leverans, VA-installationer och underhåll.

För anslutning av tillkommande byggnadsytor till det allmänna VA-ledningsnätet ska avgift erläggas enligt gällande taxa. Avgiften utgörs av anläggningsavgift (engångsavgift) och brukningsavgift (periodisk avgift).

Anläggningsavgift kan enligt lagen om allmänna vattentjänster debiteras när kommunen har anvisat den förbindelsepunkt där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna.

Elavgift
Kostnad för ny anslutning eller flyttning av elserviser debiteras efter elnätsägarens taxa.

Fjärrvärme
Kostnaden för anslutning till fjärrvärmenätet debiteras efter nätägarens taxa.

Bygglovavgift
Kostnader för bygglov och bygganmälan och därtill hörande nybyggnadskarta debiteras efter vid varje tidpunkt gällande taxa.

Planavgift
Plankostnaden inkluderas i byggrättspriset som regleras i marköverlåtelseavtal.

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet. I detaljplanen anges **GATA$_{1-4}$**, **GC-VÄG**, **PARK$_{1-2}$** och **TORG$_{1-2}$** som allmän platsmark. Kommunen är huvudman för de allmänna vatten- och avloppsledningarna inom området. För utbyggnad, drift och underhåll av allmänna vatten- och avloppsledningar samt allmänna gator, park och naturmark ansvarar kommunstyrelsens teknik och fastighetsutskott i Upplands Väsby kommun. Rätt att anlägga och underhålla allmänna ledningar som t.ex ledningar för vatten, avlopp och el säkerställs genom ledningsrätt. I detaljplanen föreslås att ledningsrätt bildas inom u-område.

Lantmäteriet ansvarar för fastighetsrättsliga åtgärder (se vidare avsnittet *"Fastighetsrättsliga frågor"*).

Byggnadsnämnden, Upplands Väsby kommun, hanterar ansökan om bygglov, marklov och rivningslov när planen vunnit laga kraft.

Miljönämnden, Upplands Väsby kommun hanterar anmälan om sanering av förorenad mark Miljönämnden har även tillsyn över annan verksamhet i exploateringsskedet.

Tillstånd för flytt av Väsbyån

Omläggning av Väsbyån på det sätt planen redovisar kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitel och lag 1998:81. Tillståndsansökan förbereds parallellt med detaljplaneprocessen.

Ledningsägare

E.ON Elnät AB ansvarar för utbyggnad och drift av elnätet.

Fortum ansvarar för utbyggnad och drift av fjärrvärmenätet.

Telia Sonera AB ansvarar för utbyggnad och drift av det fasta telefonnätet.

För optokablar ansvarar respektive operatör. Se även avsnitt om ledningar i kapitel Förutsättningar.

Administrativa frågor

Planens handläggning

Med hänsyn till att detaljplanen är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse samt antas medföra en betydande miljöpåverkan sker planarbetet med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 7 §.

Tidplan

Samråd planeras att pågå under oktober-november 2018. Granskning kan preliminärt genomföras andra kvartalet 2019 och antagande av planen ske fjärde kvartalet 2019.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dag planen vinner laga kraft. Planens omfattning med ett flertal nya, stora kvarter motiverar att genomförandetiden görs lång. Inom ett område för parkering och verksamheter i områdets södra del är genomförandetiden 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Motivet för detta är att det ska vara möjligt att genomföra översiktsplanens intention om tät stadsbygd i denna del inom rimlig tid.

Under genomförandetiden får planen bara ändras mot berörda fastighetsägares vilja om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte kunde förutses vid planläggningen eller för införandet av fastighetsindelningsbestämmelser (plan- och bygglagen 2010:900, 4 kap 39 §).

Ändras eller upphävs planen under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt till ersättning från kommunen för den skada det medför (plan- och bygglagen 14 kap 9 §). Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen med dess rättigheter att gälla men den kan ändras eller upphävas utan rätt till ersättning till fastighetsägaren.

Etappindelning

Inför antagande kommer en etappindelning av bebyggelsen på kvartersmark samt allmän platsmark att tas fram.

Bygglovpliktens omfattning

Med hänsyn till att planen syftar till förändringar i en miljö med många berörda och många intressen har bygglovsplikten behållits på den nivå plan- och bygglagen reglerar inom detaljplanelagd mark och har utökats så att marklov behövs för trädfällning.

Planeringsförutsättningar

Riksintressen

Riksintressen är bestämmelser kring geografiska områden som pekats ut därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Bestämmelser om riksintressen finns i 3 och 4 kapitlet Miljöbalken. Syftet med bestämmelserna är att säkerställa bevarande eller en särskild användning för framtiden.

Kommunikation järnväg

Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall löper genom planområdet och är av riksintresse för kommunikationsändamål. Riksintresset omfattar järnvägsnätet, stationen, spårområdet samt markanspråk och influensområde för hälso- och säkerhetsfrågor.

Trafikverket vill säkerställa möjligheten att öka järnvägens kapacitet i framtiden genom att bygga ytterligare två spår längs med sträckan. År 2016 tog därför Trafikverket i samråd med länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län fram en riksintressepreciserings för delen Solna-Uppsala, vars syfte är att redovisa influensområde och framtida utbyggnads- och markanvändningsbehov. Preciseringen utgör ett underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning.

Vilket markbehov de nya spåren kräver avgörs av var, i förhållande till befintlig järnväg, nya spår kan byggas. En utbyggnad av järnvägen måste därför tas hänsyn till i denna plan.

Kommunikation flyg

Hela planområdet ligger inom influensområde flyghinder för Arlanda flygplats och inom Luftfartsverkets riksintresseområde för hindersfritt område kring flygplats. Planområdet ligger i utkanten av hinderytor för start-, stig- och inflygningsytor som reglerar hinderfrihet i flygbanornas förlängning. Detta medför restriktioner kring bland annat höjd på både fasta och tillfälliga byggnadsverk.

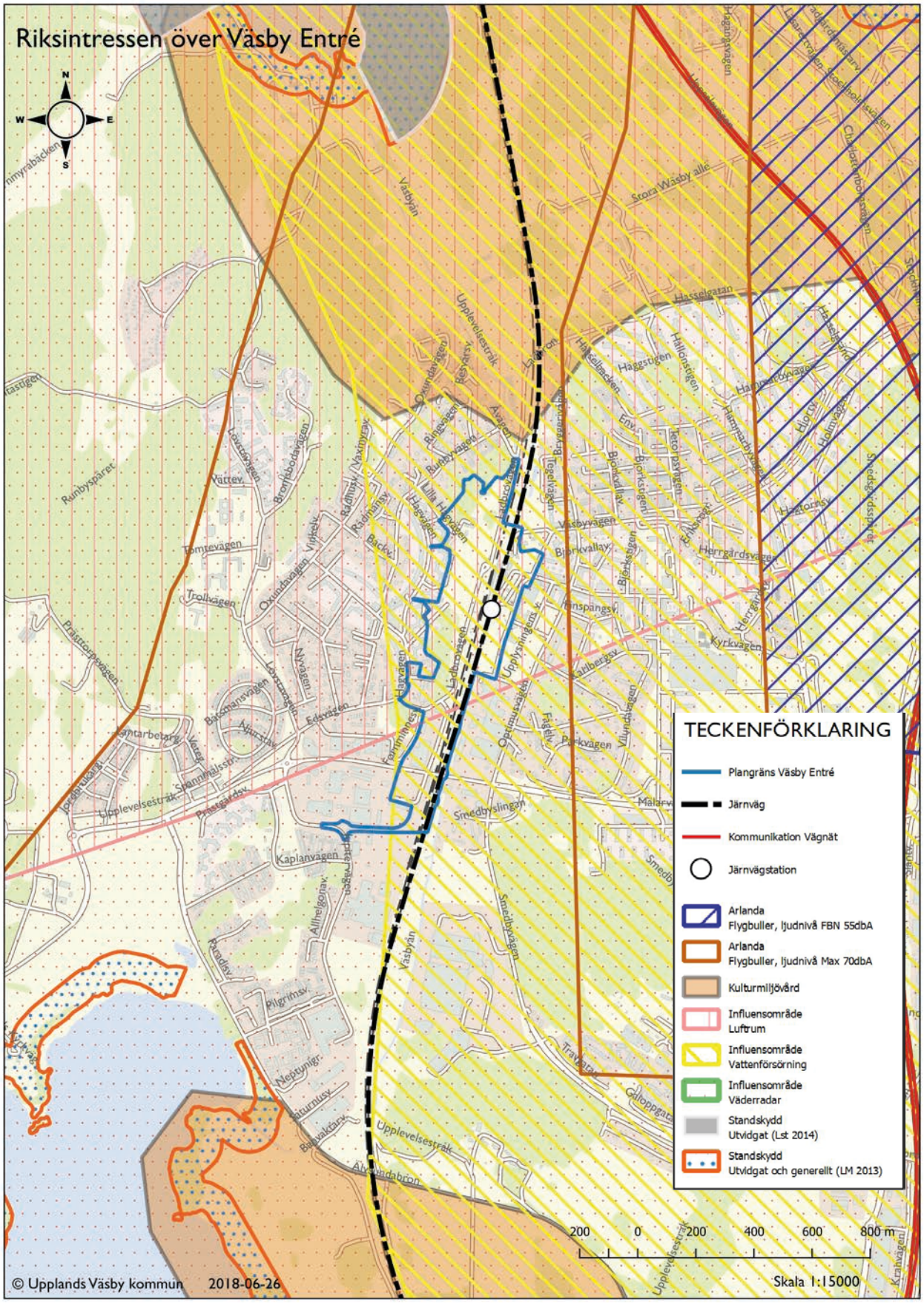
Totalförsvaret, influensområde luftrum och väderradar

Väderradarstation vid Arlanda flygplats och övningsområdet för Ärna flygplats samt dess influensområden är av riksintresse för totalförsvaret. Influensområdet medför att särskilda regler kring hinderfrihet finns för planområdet. Samråd ska generellt ske med Försvarsmakten i ärenden som avser byggnader och andra objekt som är högre än 20 meter ovan mark utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

Riksintresse kulturmiljövård

Planområdet innehåller inga särskilda områden för kulturmiljö eller särskilda byggnadsminnen i Riksantikvarieämbetets (RAÄ) Bebyggelseregister.

Planområdets norra del gränsar mot Skålhamravägens kulturmiljöreservat som är ett vidsträckt område från Märsta i norr till Täby i söder och som innehåller en rik variation och mängd lämningar i olika utformning från tidiga medeltiden. Planen har ingen direkt påverkan på detta kulturmiljöreservat men hänsyn till dess närhet kan behöva finnas i åtanke vid utformning av bebyggelse i planområdets norra delar.



Karta med riksintressen. Planområdet är markerat i blått (plangränsen är ändrad i söder sedan kartan producerades).

Kommunala planer och program

Översiktsplan

Gällande översiktsplan, *Väsby stad 2040*, antogs den 18 juni 2018. Enligt översiktsplanens framtidsbild för Upplands Väsby 2040 ”har centrala Väsby, Runby och Älvsundadalen utvecklats till en tät stadsbygd med ett utbud av bostäder, arbetsplatser, parker och torg och försedd med goda kommunikationer och service. Tillgången till bostadsnära natur finns kvar och det är lätt att nå ut till större strövområden.”

I översiktsplanen anges att Väsby Entré ska utvecklas som en del av den täta stadsbygden med bostadsexpansion på båda sidor om järnvägen och sammanlänkande övergångar över järnvägen. Ett välfungerande resecentrum ska tillsammans med funktionsblandad bebyggelse skapa en levande och trygg stadsbygd. Väsbyån ska genom att friläggas längs Industrivägen bli en del av stadsbilden. Utvecklingen ska ske med hänsyn till översvämningsrisker, buller, luftkvalitet och riksintresset för järnvägen. Det aktuella förslaget till detaljplan överensstämmer med översiktsplanen.

Kommunala program

De kommunala program som främst berör planeringen av området är:

- Stadsmässighet – definition för Upplands Väsby kommun (antagen av kommunfullmäktige 17 juni 2013, reviderad version januari 2018.
- ABVA – Allmänna bestämmelser för användande av Upplands Väsby kommuns allmänna Vatten- och Avloppsanläggning.
- Avfallsplan 2009-2020 (antagen av kommunfullmäktige 15 december 2008) samt avfallsföreskrifter för Upplands Väsby kommun (antagen av kommunfullmäktige 14 september 2015).
- Dagvattenpolicy för Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands Väsby, Vallentuna samt del av Järfälla. (kommunfullmäktige mars 2016)
- Energi- och klimatstrategi UVK (antagen av kommunfullmäktige 12 september 2011)
- Klimat- och sårbarhetsutredning för Upplands Väsby kommun, (miljö- och planutskottet 2014-11-19)
- Strategisk lokalförsörjningsplan 2018-2028 (kommunstyrelsen 7 maj 2018)
- Trafikplan (godkänd av kommunstyrelsen 17 juni 2014)
- Trafikstrategi, Upplands Väsby kommun (kommunfullmäktige 18 juni 2018)
- Utvecklingsplan för ekosystemtjänster (godkänd av kommunstyrelsen 2016-05-02)
- Riktlinjer för planering av förskola och skola avseende lokaler och utemiljö. Fastställt i KF 171023.

Detaljplaner och förordnanden

Planområdet berörs inte av något förordnande.

För området gäller idag följande detaljplaner

- Nr 13. Stadsplan för centrala delen av Runby. Laga kraft 1958-01-10.
  Planen medger allmänt ändamål, bostäder, handel och garage samt ett område för transformatorstation. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 14. Ändring av stadsplan för centrala delen av Runby. Laga kraft 1959-11-27.
  Planen medger bostäder, handel, parkering samt områden för transformatorstation och bensin- och servicestation. Ingen genomförandetid är kvar.

- Nr 18, 1348. Ändring av stadsplan för östra sidan av övre Stjärnhusområdet. Laga kraft 1963-07-15.
  Planen medger gata, park och parkering. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 28. Stadsplan för Törby 2:1 och del av fastigheten Prästgården. Laga kraft 1966-10-31.
  Planen medger industri- och järnvägsändamål. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 85. Stadsplan för del av Mälarvägen m.m, fastigheterna Vilunda 6:1, Löt 1:50, Runby Nedra 3:1 m.fl. Laga kraft 1975-09-08.
  Planen medger fristående bostäder, industri, garage, järnväg och parkering. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 96. Stadsplan för stationsområdet, fastigheterna Eds bandel 1:1, Henriksborg 1:1 m.fl. Laga kraft 1978-07-19.
  Planen medger gata, park, järnväg, parkering och vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 106. Ändring och utvidgning av stadsplan för Prästgårdsmarken. Laga kraft 1981-10-19.
  Planen medger i huvudsak bostäder kring gamla Eds prästgård. Även park, centrumändamål, industriparkering, kulturreservat och bostadsparkering medges i planen. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 153,1348. Detaljplan för område vid Hagvägen. Laga kraft 1990-05-10.
  Planen medger bostadsändamål. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 163. Detaljplan för område vid Zamoras kulle. Laga kraft 1991-08-22.
  Planen medger bostadsändamål, småindustri och kontor, parkering samt ett område för transformatorstation. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 175. Detaljplan för Arlandabanan söder om Mälarbron. Laga kraft 1992-12-19.
  Planen medger järnväg, industri, teknisk anläggning, park och vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 176. Detaljplan för Arlandabanan och område vid Tegelvägen. Laga kraft 1992-12-19.
  Planen medger järnväg, bostäder, handel och hantverk, vattenområde samt gata och park. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 181.Detaljplan för Arlandabanan och område vid Ladbron. Laga kraft 1992-12-18.
  Planen medger i huvudsak Järnvägstrafik men även användningarna industri, småindustri, naturmark, teknisk anläggning och öppet vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 183. Detaljplan för Arlandabanan norr om Mälarbron. Laga kraft 1993-03-16.
  Planen medger järnväg, industri, hantverk och vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 184. Detaljplan för Arlandabanan vid Upplands Väsby station och söder om Bankes bro. Laga kraft 1993-03-16.
  Planen medger järnväg, bussterminal, industri och vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 198. Detaljplan för område vid bussterminalen. Laga kraft 1993-03-15.
  Planen medger bussterminal och vattenområde. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 254. Detaljplan för område vid Centralvägen. Laga kraft 2000-07-19.
  Planen medger handel, kontor och bostäder. Ingen genomförandetid är kvar.
- Nr 1353. Detaljplan för Södra Messingen. Laga kraft 2009-07-15.
  Planen medger bostäder, parkering och ett område för transformatorstation. Genomförandetid t o m 2019-07-15.
- Nr 1350. Detaljplan för Norra Messingen. Laga kraft 2009-03-26.

Planen medger bostäder, centrumändamål och parkering samt ett område för transformatorstation. Genomförandetid t o m 2019-03-26.

Pågående planprojekt i närheten

- Detaljplan för Runby torg (strax väster om planområdet).
  Beslut om att påbörja planarbete togs i mars 2016. Planens syfte är att möjliggöra ett tillskott av bostäder inom fastigheten som utgör torget, Övre Runby 4:2.

Befintlig bebyggelse

Bostäder och verksamheter

Befintlig bebyggelse inom och i närheten av planområdet för Väsby Entré skiljer sig mycket åt mellan östra och västra sidan om järnvägen. Skillnaderna finns både i innehåll, utseende och struktur. Öster om järnvägen finns centra Väsby med verksamheter, skolor, bibliotek, kulturverksamheter, handel, restauranger och service samlat. Bebyggelsestrukturen utgörs främst av rutnätskvarter. Verksamheter och lokaler finns i bottenvåningarna längs exempelvis Industrivägen och Centralvägen. Närmast spårområdet återfinns större obebyggda ytor eller ytor dominerade av infrastruktur och parkering.

Västra sidan om järnvägen domineras av bostäder och gröna ytor. Viss service och verksamheter finns även väster om järnvägen, exempelvis vid Runby torg. Den service och de verksamheter som finns på västra sidan kretsar mer kring vård och omsorg eller lokal service i form av mindre kvartersbutiker. Vägarna och bebyggelsen är anpassade till topografin. I planområdets sydvästra del finns idag ett verksamhetsområde.

Service - offentlig och kommersiell

Förskolor finns på ett avstånd av cirka 600 meter och uppåt från pendeltågstationen, som ligger centralt i planområdet. Inga förskolor finns inom planområdet idag.

De skolor som är lokaliserade närmast planområdet är Runby skola, cirka en kilometer väster om planområdet som har grund-, mellan- och högstadieklasser, och Väsby skola, cirka en kilometer öster om planområdet som också har grund-, mellan- och högstadieklasser.

Gymnasieskolan Väsby Nya Gymnasium och kommunens folkbibliotek finns i Messingen vid pendeltågsstationen och i direkt anslutning till planområdet. Äldreomsorg finns i närområdet.

Väsby centrum har ett brett utbud av kommersiell service och ligger cirka 1 kilometer från stationen. Butiker och service finns på hela sträckan mellan stationen och Väsby Centrum, framför allt längs Centralvägen. Vid Väsby Centrum finns även en större vårdcentral med flera olika typer av mottagningar. Utöver denna finns ytterligare en vårdcentral vid Runby torg, cirka 500 meter väster om planområdet.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Det finns många bilfria gång- och cykelvägar inom planområdet, bland annat längsgående på båda sidor om spårområdet och med koppling över Bankes bro.

Detta är den kopplingen över järnvägen, förutom Mälarvägen, som är tillgänglig för cykel. Gående kan dock också korsa genom tunneln som går under järnvägsspåren. Kopplingarna är generellt för få för gång- och cykelvägarna och nätet är grovmaskigt. Spårområdet utgör en stor barriär för rörelser mellan östra och västra sidan.

Spårbunden trafik

Pendeltågstationen är en central nod i planområdet såväl som i Väsby i stort. Här går pendeltåg frekvent i riktning mot Uppsala (via Arlanda), Märsta, Tumba och Södertälje. Sedan våren 2018 trafikeras stationen som minst av fyra tåg/timme och som mest av tolv tåg/timme.

Spåren förbi stationen trafikeras även av Arlanda Express, fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Inget av dessa tåg stannar på stationen.

Busstrafik

Dagens busstrafik till och från Upplands Väsby station består till största del av matning till pendeltågen men där finns också busslinjer som trafikerar de flesta av kommunens målpunkter och omkringliggande kommuner. De flesta busslinjerna passerar även Väsby centrum och upprätthåller därmed tillgängligheten till flera delar av kommunens serviceutbud.

Biltrafik

Planområdet ligger cirka 1,5 kilometer från E4. Från E4 finns två möjliga avfarter i kommunen, Bredden i söder och Glädjen i höjd med Väsby Centrum. Mälarvägen är den huvudsakliga färdvägen från E4 in till planområdet men det är också möjligt att komma söderifrån från Bredden via Smedbyvägen.

Inom planområdets västra del är biltrafiken ofta skild från gång- och cykeltrafik medan vägarna inom de östra delarna till större del utgörs av ett rutnätssystem.

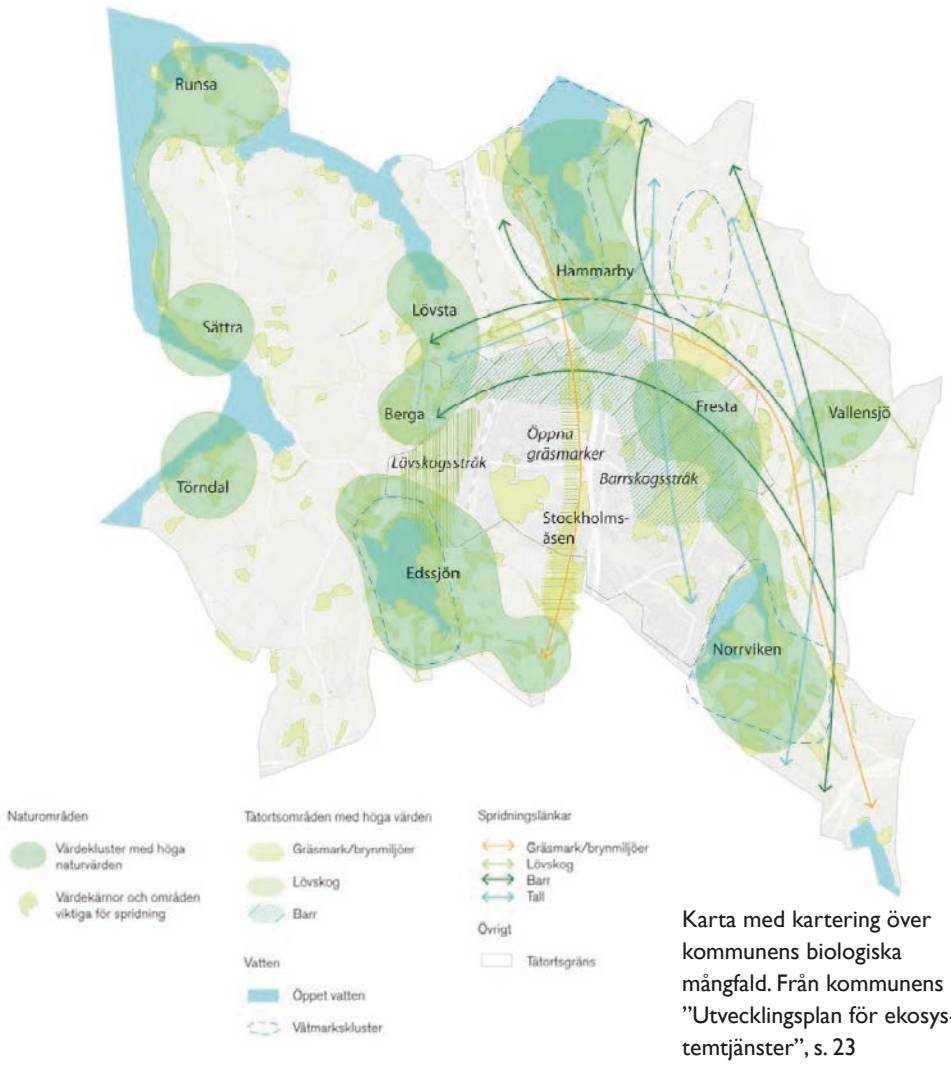
Kommunen arbetar för att en ny trafikplats ska byggas på E4 vid Hammarby. Denna redovisas i den gällande översiktsplanen för Upplands Väsby. Trafikplatsen föreslås ha kopplingar både åt väster via Hasselgatan och Ladbrovägen och åt öster via Stockholmsvägen.

Vid utbyggnad av Älvsundadalen planeras Älvsundavägen läggas i en ny sträckning och kopplas direkt till trafikplats Bredden. När detta kan ske är beroende av utbyggnad av Älvsundadalen, tidplan för utbyggnaden saknas.

Parkering

Inom planområdet på västra sidan precis intill pendeltågstationen finns idag en infartsparkering med 230 platser. På östra sidan om järnvägen vid Bankes bro finns också en större markparkering med 130 platser.

I anslutning till pendeltågsstationen finns cykelparkeringar på båda sidor om spårområdet vid den norra entrén. På den västra sidan finns 155 cykelplatser utan väderskydd. På den östra sidan finns 208 cykelplatser varav 160 är väderskyddade. Vid den södra entrén till pendeltågsstationen finns 72 cykelplatser med väderskydd. Samtliga cykelparkeringar är väl nyttjade.



Karta med kartering över kommunens biologiska mångfald. Från kommunens ”Utvecklingsplan för ekosystemtjänster”, s. 23

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de direkta och indirekta nyttor eller tjänster som vårt ekosystem producerar.

Upplands Väsby kommun har sedan 2016 en utvecklingsplan för ekosystemtjänster baserad på förstudier och en genomgående kartläggning av ekosystemtjänster i hela kommunen (Ekologigruppen, 2016). Planen behandlar prioriterade investeringsbehov samt går igenom olika typer av ekosystemtjänster och var de finns eller saknas utifrån den kommunomfattande kartläggning som genomförts.

Planområdet (benämnt Järnvägsområdet i utvecklingsplanen) ingår i ett område som är utpekat som högst prioriterat utifrån behov av att förbättra flödesreglering och vattenrening. Anledningen till detta är att det inom området skett utdikningar och stora ytor hårdgjorts vilket medför ökad risk för översvämningar. Planområdet har ytor som är markerade både som högt och högst prioriterade för gröna investeringar.

Området har begränsade värden idag ur ett ekosystemperspektiv men har stor förbättringspotential. Området är alltså i behov av särskilt stora gröna investeringar. Några exempel på sådana ges i utvecklingsplanen (s. 18) och listas här:

- Verka för att tillskapa infiltrationsytor på mark som idag är hårdgjord.
- Arbeta med fördröjning av dagvatten i öppna system som en del av stadsmiljön.
- Utveckla området kring Väsbyån som en grön lunga för området.
- Restaurera Väsbyåns kantzon så att vegetation renar vattnet innan det rinner ut i ån.
- Undersök möjligheten att tillskapa gröna tak på lämpliga befintliga fastigheter.
- Uppmuntra fastighetsägare och bostadsrättsföreningar att utveckla gårdsmiljöer och andra bebyggelsenära små grönytor.

Rekreation och parker

Rekreation

Då planområdet har stora avstånd till större parker och påverkas negativt av den stora barriär som järnvägen utgör är området i sin helhet utpekat av kommunen som i stort utvecklingsbehov gällande rekreation. Inom planområdet bedöms det vara särskilt viktigt att säkerställa att tillgången till grönområden inte minskar (Ekologigruppen, 2016).

Upplevelsestråket

Upplands Väsby har ett upplevelsestråk med tolv etapper som syftar till att göra det enkelt att komma nära naturen och uppleva Väsbys kulturhistoria genom att göra det möjligt att gå eller cykla mellan de fyra sjöarna i kommunen. Upplevelsestråket fortsätter även både norrut mot Sigtuna kommun och söderut mot Sollentuna kommun. De etapper som går genom planområdet är sträckorna som benämns Väsbyån, Runby och Stora Wäsby.

Ingegerdsleden

Ingegerdsleden är en 11 mil lång pilgrimsled från Storkyrkan i Stockholm till Uppsala Domkyrka. Leden är av regionalt intresse och bör tas i beaktande i planarbetet för Väsby Entré så att den fortsatt kan användas. Leden är omärkt och passerar flera kyrkor, historiska platser och andra sevärdheter i Upplands Väsby.

Parker och naturområden

Två naturområden ligger inom planområdet och ytterligare en park, Järnvägsparken, ingår delvis. Det norra naturområdet, Runby hage (i projektet kallat Naturparken), domineras av tallskog med inslag av lönn och innehåller flera gamla och värdefulla tallar. En gräsyta som fungerar som bollplan ligger mitt i skogsområdet och flera stigar löper igenom området. En öppen gräsyta på vilken valborgsmässofirandet brukar ske ligger mellan skogsområdet och Ladbrovägen. Det södra naturområdet (i projektet kallat Terrängparken) består främst av lövskog och innehåller skyddsvärda träd varav ett flertal träd är särskilt värda att bevara. En solitär ek står intill pendeltågsingången, mitt i planområdet väster om järnvägen.

I det södra naturområdet återfinns även fornlämningar och äldre bebyggelse i form av gamla Villa Karlsro och Hembygdsgården. Järnvägsparken som är en del av Åparken visar en tydlig historisk koppling till Upplands Väsby som gammalt stationssamhälle. I Åparkens västra kant löper Väsbyån.

Inom stora delar av planområdet är det god tillgång till bostadsnära parker inom 300 meter. Inom planområdet är det dock brist på kvartersparker inom 100 meters avstånd och stadsdelsparker inom 500 meter. Därmed finns stor potential att både utveckla mer närgrönska och gröna kopplingar som promenadstråk med tydligt gröna inslag (Ekologigruppen, 2016).

Natur och landskap

Mark och vegetation

På den östra sidan om järnvägen består planområdet idag av till stora delar hårdgjorda ytor. Marken består främst av asfalterade ytor för bil- och busstrafik samt hårdgjorda ytor för gående och cyklister. Mindre gröna och genomsläppliga ytor finns vid Väsbyån och där Bankes bro går över järnvägen.

Väster om järnvägen finns en större del gröna och genomsläppliga ytor. Här möter stora gräsytor och skogspartier spårområdet. Närmast spåren finns hårdgjorda ytor i form av Ladbrovägen och markparkering.

Planområdet ligger i en nordsydlig dalgång med järnvägen och Väsbyån i dalens botten. Dalgångens lågpunkt har en marknivå som ligger på +3-4 meter över havet. På västra sidan av planområdet stiger marknivån till en nivå på mellan +12 och +20 meter över havet. Högsta marknivån inom planområdet finns i nordväst där marknivån ligger på som högst +32 meter över havet.

Biologisk mångfald

En förutsättning för ekosystemtjänster är biologisk mångfald då det är en så kallad understödjande ekosystemtjänst. Stor biologisk mångfald pekas ut på ett fåtal platser i planområdet. De ytor som omnämns är desamma som är värdeklassade i naturvärdesinventeringen, alltså Runby hages barrskog och ädellövskogen kring Hembygdsgården. Även Väsbyån har höga värden gällande biologisk mångfald. Där Väsbyån rinner genom planområdet i kulvert är den dock mer eller mindre livlös, där endast några få musslor har hittats vid inventeringar.

Naturvärden

Inom planområdet finns inga, av Naturvårdsverket, skyddade områden av högt värde.

I kommunens naturinventering med åtgärdsförslag (Ekologigruppen 2011) finns två objekt med naturvärden identifierade inom planområdet. Utanför planområdet finns ett flertal objekt av regionalt och lokalt värde. Ett flertal av dessa är också klassade som nyckelbiotoper eller naturvärdesobjekt av skogsstyrelsen. Inför planarbetet har en naturvärdesinventering skett av planområdets naturmark väster om järnvägen (Ekologigruppen 2015). Värden som noterats i naturinventeringarna är främst knutna till barrskog men även ädellövträd.

Tre delområden har värdeklass 2, vilket innebär högt naturvärde. Dessa områden är naturmarken i planområdets norra del, dess kantzon och Zamoras kulle (utanför planområdet) i de södra delarna. Värdeklass 3, vilket innebär påtagligt naturvärde, tilldelas en solitär ek vid järnvägsuppgången på den västra sidan om järnvägen samt ädellövskogen i området kring Hembygdsgården.

Ekologiska spridningssamband

I kommunen har det gjorts en ekologisk spridningssambandsanalys (Ekologigruppen, 2017) mellan Järvakilen och Rösjökilen. Analysen gjordes för att identifiera de svaga sambanden samt hitta områden med stor betydelse för spridning av några olika artgrupper. Fyra ekologiska nätverk valdes ut för analysen; äldre tallskog, äldre barrskog, ädellövskog och ett nätverk för pollinatörer. Analysen visar generellt att de öst-västliga

sambanden är betydligt svagare än de nord-sydliga sambanden, vilket till stor del beror på tät bebyggelse, motorväg och järnväg som utgör stora barriärer. Spridningssambanden som går i öst-västlig riktning över tätorterna har stora behov av att förstärkas.

Skyddsvärda träd

Inom planområdet finns flera områden med skyddsvärda träd. Vissa av dessa är så kallade jätteträd som fyller en viktig funktion för bevarande av hotade djur- och växtarter och är en viktig del i det biologiska kulturarvet. Äldre trädindivider bedöms vara cirka 180-250 år gamla. I den södra delen av området ligger en gles ädellövskog med inslag av gammal tall.

Enligt Länsstyrelsens kartering av skyddsvärda träd finns ett skyddsvärt linddominerat trädbestånd kring Karlsro. I skogspartierna kring Hembygdsgården finns ett flertal skyddsvärda askträd och andra trädsorter. Utöver Länsstyrelsens kartläggning så har andra träd mätts in, bland annat stora tallar vid Lilla Hagvägen och lövträd av olika slag längs Bills backe och vid Karlsro. (Se karta med inmätta träd under *”Planförslag”)*

Vattenområden

Väsbyån löper genom hela planområdet, antingen frilagd eller i kulvert. Ån kulverterades delvis under 1970-talet när spåren breddades. Väsbyån rinner norrut från Edssjön till Oxundasjön och är ett levande vattendrag och ett mycket värdefullt inslag för rekreationen i centrala Väsby. Den har höga naturvärden som är knutna till vattenmiljön, till exempel leker den rödlistade fisken asp i ån. Ån är även en viktig komponent för översvämning och avrinning av dagvatten inom planområdet.

Strandskydd

Strandskyddets syften är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Länsstyrelsen har i förordnande 1999-06-03 beslutat om strandskyddets omfattning i länet. I samband med detta förordnande upphävdes strandskyddet utmed Väsbyån. Strandskyddet återinträder dock i samband med ny planläggning varför ett upphävande måste prövas igen inom ramen för denna detaljplan. Eftersom att delar av Väsbyån genom planområdet är kulverterad och denna del öppnas upp återinträder strandskyddet även utmed denna del av ån.

Det krävs särskilda skäl för att bevilja dispens eller för att upphäva strandskyddet. Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften.

Yt- och grundvatten

Upplands Väsby kommun ingår tillsammans med Sollentuna, Täby, Järfälla, Sigtuna och Vallentuna i Oxunda vattensamverkan och har anslutit sig till den dagvattenpolicy som är framtagen för avrinningsområdet. Dagvattenpolicyn följer väl de ambitioner som kan formuleras enligt vattendirektivet för att skydda yt- och grundvatten och inte rubba vattenbalanser.

Den 16 december 2016 fastställde Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt förvaltningsplan med åtgärdsprogram samt miljökvalitetsnormer för distriktets vattenförekomster. Besluten är fattade med stöd av EU:s ramdirektiv för

vatten och förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Det grundläggande målet för vatten är att god vattenkvalitet ska uppnås.

Grundvatten
Planområdet ligger inte inom skyddsområde för grundvattentäkt och omfattas således inte av några skyddsföreskrifter gällande grundvatten. Området ligger dock inom intresseområde till riksintresse för vattenförsörjning på grund av närheten till reservvattentäkten i Hammarby.

Ytvatten
Recipienter för områdets ytvatten är Väsbyån som sedan mynnar i Oxundasjön. Väsbyån har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (2017-06-16). Väsbyån har bedömts ha problem med flödesreglering, morfologiska förändringar, övergödning och miljögifter, vilka är de parametrar som måste förbättras för att miljökvalitetsnormen ska uppfyllas.

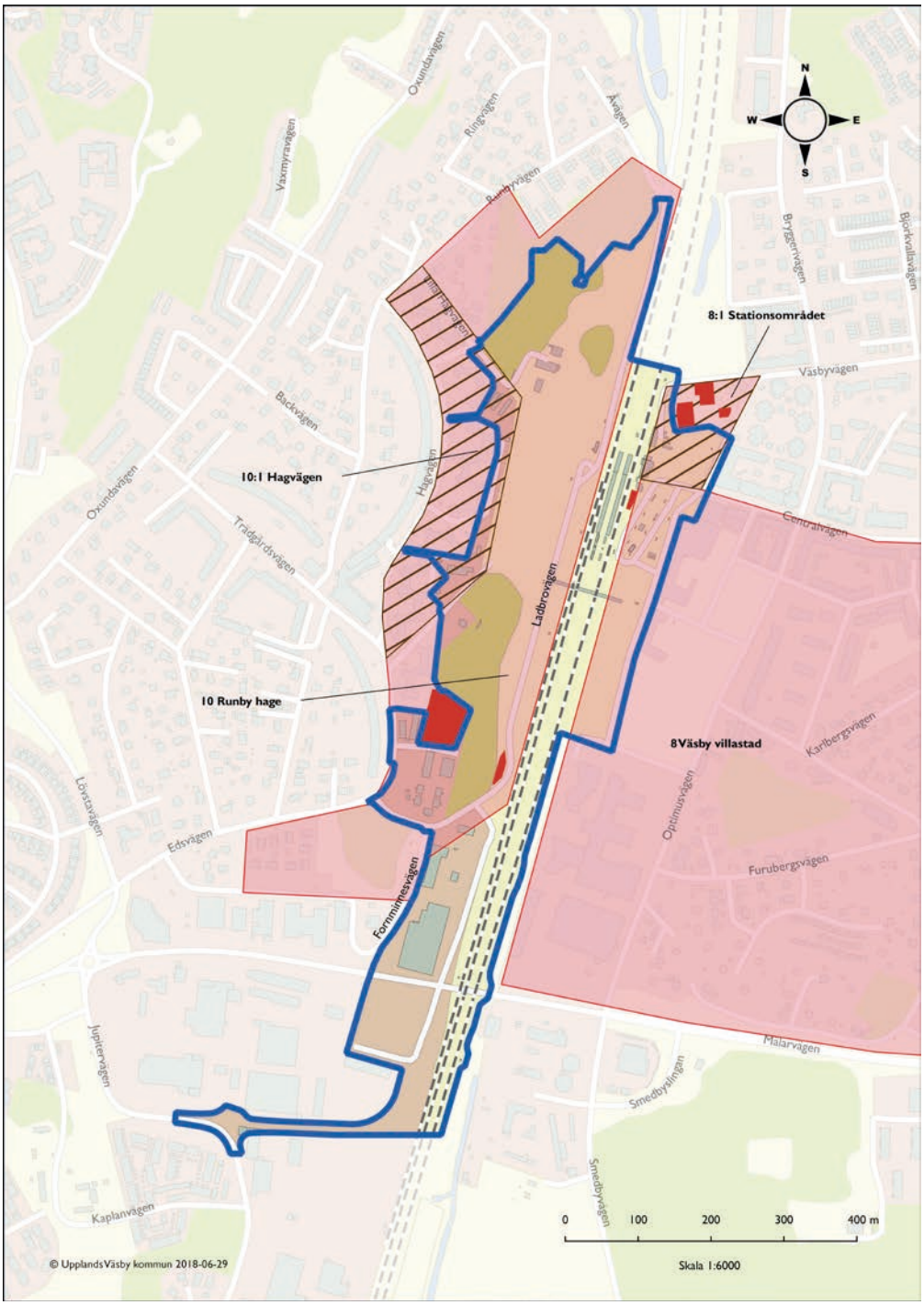
Oxundasjön har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (2017-06-16). Oxundsjön har bedömts ha problem med övergödning och miljögifter, vilka är de parametrar som måste förbättras för att miljökvalitetsnormen ska uppfyllas.

För båda vattenförekomsterna gäller att ekologisk status inte får försämras utan på sikt ska förbättras till miljökvalitetsnormen god status till år 2027. God kemisk status ska uppnås med undantag för bromerade difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar då det i dagsläget bedöms tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk status.

Kulturmiljö

Väsby tätort har uppstått och vuxit fram tack vare järnvägens framdragande genom dalgången på 1860-talet. Innan dess fanns inget samhälle på platsen. Stationsbebyggelsen och dess närmaste omgivning var starten på samhällets framväxt och området fungerade tidigt som ortens hjärta, från vilket alla lokaltransporter till och från järnvägsstationen utgick. Av den anledningen växte det successivt fram handel och serviceinstitutioner i anslutning till stationsområdet och så småningom även industrier och bostäder. Dagens järnvägspark är framvuxen ur tomter och trädgårdar, vars gränser ännu är tydliga i parkstrukturen. Funktionen som järnvägspark har dock tillkommit med tiden. Promenadstråket längs ån och den tidiga butiksfunktionen har gjort att miljön närmast stationen fortsatt ha en publik prägel och funktion. Under 1900-talet har området bibehållit sin dragningskraft, även om ett nytt centrum på 1970-talet uppfördes längre österut från stationsområdet.

Ett antal utredningar gällande kulturmiljö har gjorts för detaljplaneområdet, främst när man i ett tidigare skede arbetade med ett planprogram. En kulturmiljöutredning med tillhörande konsekvensbedömning av planprogrammet från samrådsskedet har genomförts av Tyréns under 2014 (Tyréns, 2014). En utredning kring tekniska och antikvariska möjligheter att flytta stationsbyggnader har utförts av Structor 2015 (Structor, 2015). 2015 upprättade Tyréns ett utvecklingsprogram för kulturmiljövärdena för järnvägsparken (Tyréns , 2015), som ligger nordost om järnvägsstationen, utanför planområdet. Utöver dessa projektspecifika utredningar har Stockholms läns museums bebyggelseantikvariska utredning av stationshuset (Stockholms läns museum, 2009) studerats inom ramen för miljöbedömningen, liksom den av kommunen utgivna ”Upplands Väsbys kulturhistoriska miljöer”, samt den kulturmiljöanalys av



Kartan visar olika kulturmiljöområden och objekt inom och kring planområdet (plangränsen är ändrad i söder sedan kartan producerades).

TECKENFÖRKLARING

Plangräns Väsby Entré

Byggnader eller miljöer som omfattas av skyddsbestämmelser i dp

Kulturmiljöhistoriska helhetsmiljöer - saknar skydd i dp

Helhetsområden

Närmiljö

Kulturmiljöhistoriska helhetsmiljöer är utpekade i boken ***Kulturmiljöer i Upplands Väsby*** från 1988 genom ett samarbete mellan Upplands Väsby kommun och Stockholms länsmuseum.

området som Klaus Gylling gjort inom ramen för bebyggelseantikvarieprogrammet vid Göteborgs universitet (2006).

Ytterligare en utredning kring kulturmiljö har genomförts för kartläggning av bebyggelse inom Nedra Runby 1:9, i planområdets sydvästra del (Bjerking, 2016-03-18). Bebyggelsen som utretts är verkstads- och industrilokaler från 1950-talet som bär stark prägel från denna tid. Byggnaderna är väl bevarade och är goda exempel från den tid då Upplands Väsby gick från att vara industri- och stationssamhälle till att bli en egen kommun.

Bebyggelsens karaktär och struktur

På järnvägens östra sida består den kvarvarande äldre bebyggelsen av stationshuset, posthuset, ett godsmagasin och Henriksborg (utanför planområdet), alla med nya funktioner och samlade i anslutning till järnvägens hållplats samt Centralvägen som en medvetet placerat mål- och orienteringspunkt. Stationshuset är navet i denna kärna från början av 1900-talet.

På den västra sidan om järnvägen ligger strax utanför planområdets södra del den före detta bondgården Nedra Runby med tillhörande ekonomibyggnader, och fungerar idag som hembygdsgård. Strax intill ligger det före detta stinsbostadshuset Karlsro från sekelskiftet 1900. I områdets sydvästra del ligger fabriks- och kontorsbebyggelse från mitten av 1900-talet. Konstmurning och tidstypiska detaljer i dörrar och fönster gör flera av byggnaderna värda att bevara. Detta är eventuellt Väsbys sista kontorsbebyggelse från tidsperioden.Intill spårområdet står ett ställverk från 1940-talet

Precis intill planområdets västra sida, längs dalgångens slänt, ligger stjärnhusen som uppfördes på 1950- och 1960-talen. De fungerar som en visuell front mot järnvägen nere i dalgången.

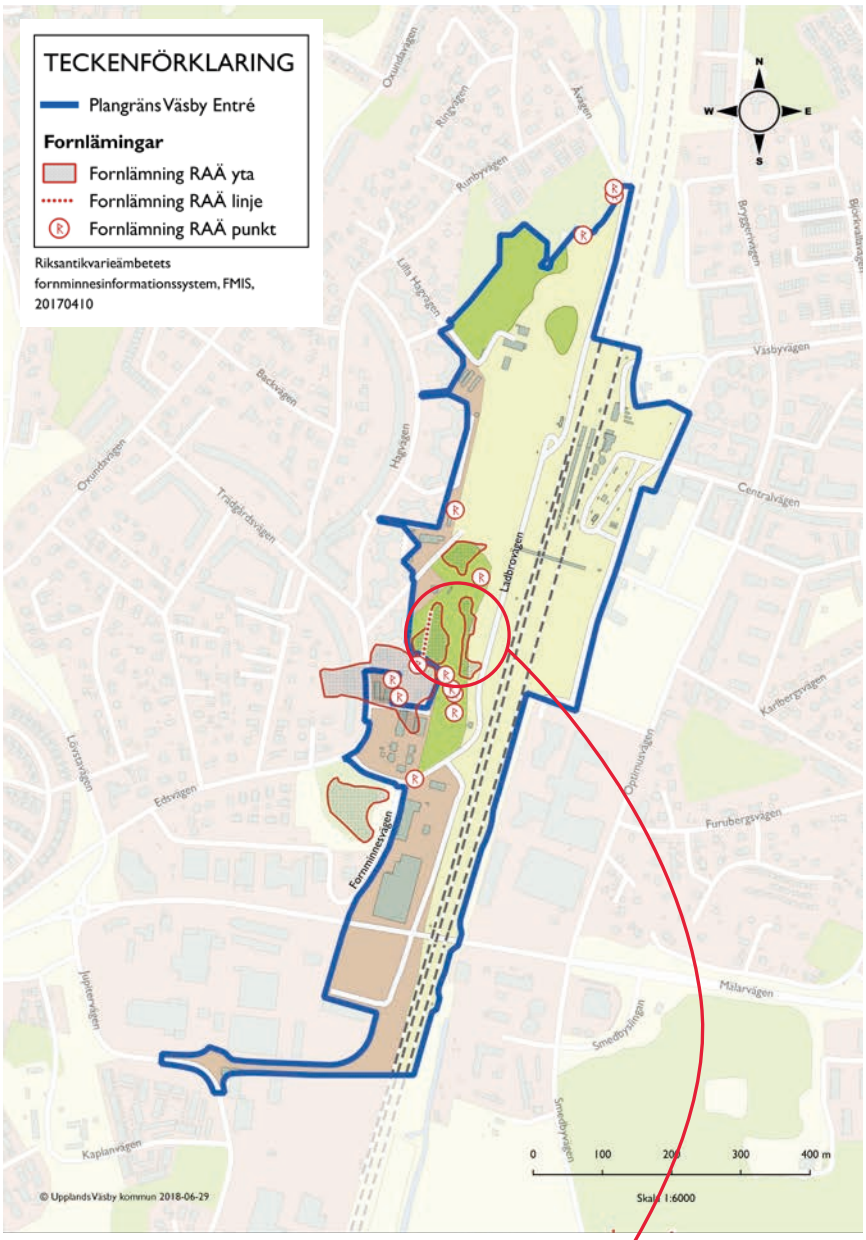
Utanför planområdets östra sida ligger Väsbys kvartersbebyggelse, förstärkt med Centralvägens utveckling under 1980-talet, samt Industrivägens bebyggelse från 2000- och 2010-talet som front mot spårområdet. Utanför planområdet i sydost ligger tidstypisk kontorsbebyggelse, uppförda alldeles i slutet av 80-talet.

Få byggnader inom planområdet omfattas av varsamhets- eller skyddsbestämmelser i gällande detaljplaner. Den före detta transformatorstationen/ställverket vid järnvägen har i gällande plan försetts med q = Inga tillbyggnader. Inga exteriöra förändringar. Varsamhet ska iakttas i förhållande till stationshuset och posthuset som i sig saknar skyddsbestämmelser. Henriksborg, utanför planområdet, är försett med q (i gällande detaljplan).

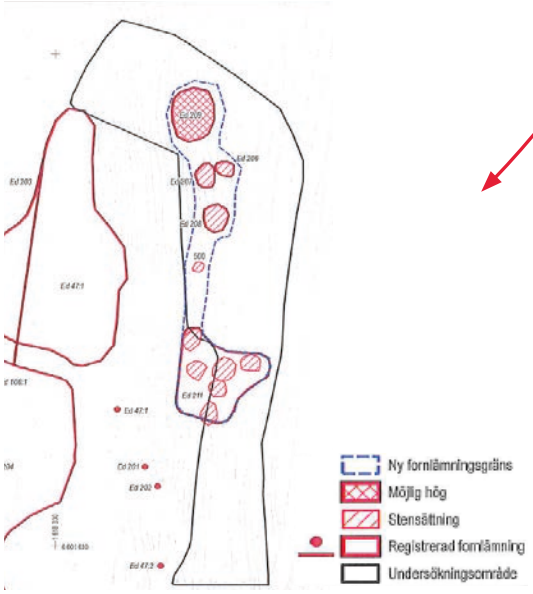
Fornlämningar

I nordväst finns Ladbrostenen, en runsten vars ena ristning nämnde ordet Runby för första gången. I sydvästra planområdet finns resterna av nedra Runbys vikingtida gårdsgravfält med både förkristna och kristna gravar. Utanför planområdet återfinns ett bronsåldersgravfält, kallat Zamores kulle efter den kungliga pukslagare som bodde i Nedra Runby på 1700-talet. Nedan redovisas Riksantikvarieämbetets kartläggning av de fornlämningar som finns inom planområdet.

- Ed 45:2 – övrig kulturhistorisk lämning i form av block med runristningar i delvis vittrat och lagat skick.



Karta över fornlämningar och fornlämningsområden. Planområdet markerat i blått [*markering i rött gjord av redaktör*].



Ändrad avgränsning fornlämningsområde i enlighet med Länsstyrelsens beslut 8 juli 2013. Området är markerat i rött i den översiktliga fornminneskartan ovan.

- Ed 45:1 – runristning, Ladbrostenen i delvis skadat skick. Runskriften uppmålad 1986 och 1995.
- Ed 149:1 – ristning från medeltid/historisk tid.

En arkeologisk förundersökning gjordes 2013 i samband med beslut om att påbörja planarbetet för Väsby Entré och för att kartlägga fornlämningar i Nedra Runby. Fornlämningarna nedan finns i området och ingår i förundersökningen.

- Ed 46:1 – Stensättningsliknande lämning i välbevarat skick.
- Ed 205 – Bebyggelselämning i form av 2 husgrunder, 1 terrass och 1 brunn i välbevarat skick. Fruktträd finns och uppkommen på Häradsekonomisk karta tidigast 1901-06.
- Ed 210 – Husgrund i välbevarat skick och uppkommen på Häradsekonomisk karta tidigast 1901-06.
- Ed 211 – Gravfält bestående av minst 7 fornlämningar i form av högar och stensättningar. Vid arkeologisk förundersökning 2013 överfördes lämningarna Ed 206-209 till Ed 211 efter konstaterande att de tillhör samma gravfält. Gravarna dateras till yngre järnåldern.
- Ed 203 – Vägbank kantad med ekar i välbevarat skick.
- Ed 47:1 – Gravfält bestående av cirka 10 fornlämningar i form av högar och stensättningar i välbevarat skick.
- Ed 201 – Stensättning med kantkedja i välbevarat skick.
- Ed 202 - Stensättning i välbevarat skick.
- Ed 47:2 – Stensättningsliknande lämning i välbevarat skick.
- Ed 106:1 – Hembygdsgård med gårdstomt och inhägnader av trästaket. Inom tomten finns två bostadshus och fyra uthus. Bostadshuset är äldst, från 1765. Inom tomten och byggnaderna har flera lösa fynd gjorts.
- Ed 172:1 – Fyndplats för runstensfragment.
- Ed 204 – Bytomt och fyndplats för lösa objekt i skadat skick. Tomten är idag bebyggd.
- Ed 106:2 – samma beskrivning som för Ed 106:1, Hembygdsgården.
- Ed 48:2 – Gravfält bestående av 16 fornlämningar i form av högar och stensättningar.

Under förstudien till planprogrammet kontaktades Länsstyrelsen för att utföra de första faserna i en arkeologisk utredning. Länsstyrelsens bedömning är att två tidigare separat registrerade fornlämningsområden nu ska sammanföras med ny avgränsning och fornlämningsskyddet utökas i samma omfattning. Minsta möjliga påverkan ska göras på fornlämningen och i samråd med Länsstyrelsen. Under planarbetet har det framkommit att breddningen av järnvägen förutsätter att ytterligare mark tas i anspråk västerut. Vid förnyad kontakt med Länsstyrelsen ska kommunen inkomma med ansökan om att avlägsna samtliga gravar. Bedömningen görs när detaljplanen är antagen.

Under planarbetet har planområdesgränsen utökats till att omfatta Nedra Runbys södra gårdsplan, med stall och förrådsbyggnader. Detta föranledde en arkeologisk utredning där historiska fynd har hittats i det sydöstra hörnet (se bild nedan). Här har tidigare hittats fynd som kan kopplas till det järnåldersgravfält som finns i närheten. Samma bedömning enligt föregående stycke gäller för denna fornlämning. Den markeras i grundkartan och plankartan förses med en informationstext kring tillstånd för markåtgärder i enlighet med Länsstyrelsens bedömning från 28 februari 2018.

Karta över utredningsområde och fyndplats (i rött) enligt Länsstyrelsen beslut 28 februari 2018.

Markförhållanden och geoteknik

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förutsättningarna har undersökts och sammanställts (Bjerking, 2018-03-21). I rapporten framkommer att marken i de största delarna av området består av lera. De låglänta delarna består till stor del av postglacial lera som generellt har en sämre beskaffenhet. Lerdjupet varierar från enbart några meter till uppemot 20 meters djup och avtar mot väster där marknivån höjer sig från dalgångens låglänta partier.

I de låglänta områdena bedöms grundvattnets trycknivå ligga i nivå med markytan eller strax under medan det bedöms ligga på en djupare nivå i områden med högre marknivå. På grund av markens lägre beskaffenhet generellt och grundvattnets nivåer bedöms det att stödpålning kan behövas för stora delar av planområdets tillkommande bebyggelse.

Enligt översiktliga geologiska kartor (SGU) för området väster om spårområdet förekommer utöver lerjordar vissa partier av morän samt något enstaka parti av urberg.

Markföroreningar

Tre översiktliga undersökningar med avseende på föroreningar i mark och grundvatten har genomförts inom planområdet. Ställvis förhöjda föroreningshalter har påträffats inom planområdet i fyllnadsmaterialet. Inom kv. Messingen som ligger precis öster om planområdet har en omfattande PCB-förorening påträffats och till stor del sanerats.

Några punkter är utpekade av Länsstyrelsen som potentiellt förorenade områden, men dessa är inte klassade. Även när uppgifter saknas om eventuella markföroreningar, måste det vid alla schaktarbeten uppmärksammas om tecken förekommer som tyder på detta. Detta är särskilt viktigt vid byggande i mark som redan har varit bebyggd eller på annat sätt har varit ianspråktagen.

Radon

Förekomsten av markradon inom planområdet ska beaktas vid byggnaders konstruktion och utförande. Vid grundläggning i fastmark eller inom ytor med små lerdjup rekommenderas att förekomst av radon kontrolleras.

Hälsa och säkerhet

Buller

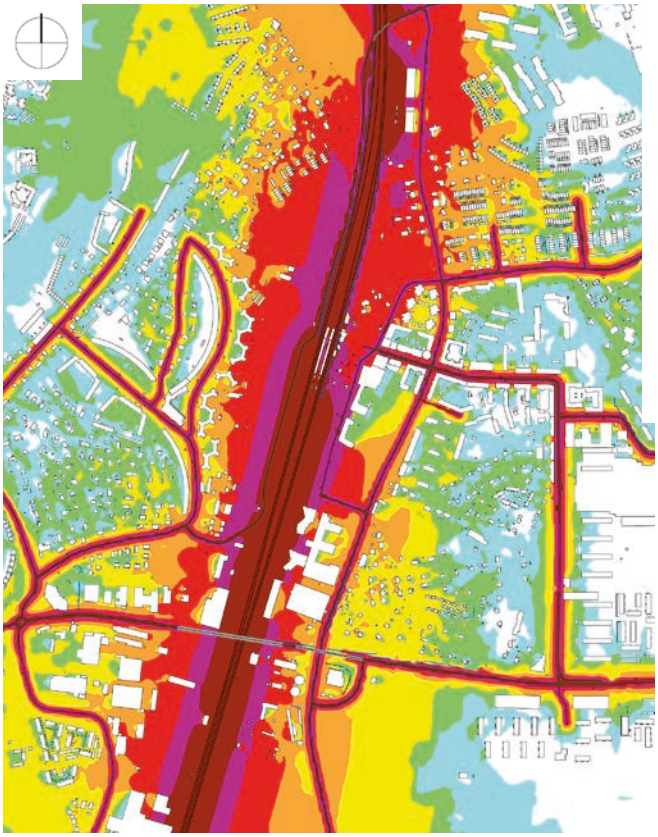
Bullersituationen i området.

Området utsätts för mycket höga trafikbullernivåer från framförallt den spårburna trafiken. De ekvivalenta ljudnivåerna närmast järnvägen blir upp mot 70 dB(A) och maximalnivån 80 dB(A). Vägtrafiken i området medför ekvivalentnivåer över 55 dB(A) vid närmaste bostäder, i vissa fall betydligt högre.

Trots höga bullernivåer finns förutsättningar för att kunna uppföra bostäder beroende av utformning av kvarter och placering av byggnader samt genom att bebyggelse utformas som dämpar buller. Även storlek på bostäder påverkar enligt gällande regler för ljudnivåer i inomhusmiljö (se nedan).

Ekvivalent ljudnivå från Väg- och spårtrafik
2 m över mark

(ÅF INFRASTRUCTURE AB 2018)



Maximal ljudnivå från Väg- och spårtrafik
2 m över mark

(ÅF INFRASTRUCTURE AB 2018)

I detaljplanen föreslås det två förskolor i detaljplaneområdet, en i den norra delen av detaljplaneområdet och en i den södra delen av detaljplaneområdet. Den ekvivalenta ljudnivån på skolgården bör inte överstiga 50 dB (A) på de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dB inte överskridas på dessa ytor.

Planområdet gränsar även till influensområdet för buller från riksintresset Arlanda, det vill säga att planområdet ligger precis utanför område med ljudnivå överstigande 55 dBA FBN (flygbullernivå och/eller 70 dBA maximal ljudnivå fler än tre gånger per dygn). Trots att området ligger utanför influensområdet för buller från Arlanda är detaljplaneområdet påverkat av buller från inflygningar mot Arlandas två nordsydliga banor. Vid miljöprövning av flygplatsen beslutade mark-och miljööverdomstolen att när så är möjligt, utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhet och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort (ÖP 2040).

Riktvärden buller

Plan- och bygglagen ändrades den 2 januari 2015, som stöd till ändringen har regeringen beslutat om en förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Förordningen förändrades under 2017 och från och med 2017-07-01 är det nya riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad som gäller.

Detaljplaneuppdraget, för Väsby Entré, gavs efter den 2 januari 2015 och därför tillämpas förordningen (2015:216) om trafikbuller i denna detaljplan.
Enligt förordningen bör buller från järnväg och vägar inte överskrida:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Om lägenheten är högst 35 kvm stor accepteras nivån 65 dBA.
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Om värdet 60 dB(A) vid fasad ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och att 70 dB (A) maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

För buller från flygplatser bör nedanstående nivåer inte överskridas.

- - 55 dBA FBN (flygbullernorm)
- - 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad.

Om ljudnivån 70 dBA maximal nivå ändå överskrids bör nivån inte överskridas mer än

- 16 gånger mellan kl. 06-22 och
- 3 gånger mellan kl. 22-06.

Ljudmiljön inomhus regleras i Boverkets byggregler.

Flygbuller finns inte med i de beräkningar som tagits fram för planområdet med anledning av att de betydande bullerkällorna för detaljplanområdet kommer att vara spår- och vägtrafik.

Vibrationer

Sweco har gjort en vibrationsutredning i samband med planarbetet (under revidering). Vibrationer från tågtrafik uppkommer genom att tåget sätter marken under spåret i rörelse, vars storlek ökar med fordonens vikt och hastighet. Med anledning av detta är

det gods-och snabbtåg som är dimensionerande när det gäller vibrationer från spårtrafik. Tunga transporter förekommer i hög hastighet på järnvägen genom Upplands Väsby. I stationsområdet finns många växlar som riskerar att öka vibrationsnivåerna.

Hur marken transporterar vibrationer beror på de geotekniska förutsättningarna i marken. En geoteknisk undersökning har utförts av Bjerking (2018-03-21) inom planområdet och sammanfattningsvis enligt den utredningen utgörs det övre jordlagret av mjuka jordarter. Dessa förutsättningar ger marken en hög förmåga att transportera markvibrationer.

Klimatanpassning

Planområdet i sin helhet utgör ett bristområde när det gäller klimatreglerande förutsättningar. Området löper stor risk för exempelvis värmeeffekter på grund av brist på grönområden och därmed också i brist på parkbris. Även översvämningsrisken i området behöver hanteras genom klimatanpassningsåtgärder. Den viktigaste klimatfaktorn att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med planarbetet är avledning av stora mängder dagvatten vid kraftig nederbörd, både intensiva korta skyfall och längre ihållande nederbördsperioder.

Luftkvalitet

Planområdet har bristande förutsättningar för att rena luft på grund av avsaknaden av grönska och grönområden. Detta i kombination med större vägar med mycket trafik kan försämra luftkvaliteten betydligt. Området kring järnvägen är utpekat som tätbebyggt område med utvecklingsbehov gällande luftkvalitet. Mälarvägen och Optimusvägen är också utpekade som i behov av luftrenande åtgärder (Ekologigruppen, 2016).

Brand

Planområdet ligger inom 10 minuters insatstid från nuvarande brandstationsplacering i Upplands Väsby kommun.

Farligt gods

Transporter med farligt gods sker på järnvägen. Generellt gäller att bebyggelse enligt Plan- och bygglagen (2010:900) skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till boendes och övrigas hälsa och att sammanhållen bebyggelse skall utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst av olika olyckor.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram riktlinjer för hur risker från transporter med farligt gods på väg och järnväg ska hanteras vid exploatering av ny bebyggelse. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. Generellt menar länsstyrelsen att skyddsavstånd är att föredra framför skyddsåtgärder och värderar konsekvenserna av en enskild olycka tyngre än frekvensen av olyckan.

Enligt Trafikverkets generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägens närmaste spårmitt. Detta är dock inte en fast regel, utan detta blir en bedömningsfråga från fall till fall. En riskanalys behöver i så fall upprättas som grund till eventuella avsteg, skyddsåtgärder etcetera.

Risk för översvämningar

Ökad nederbörd och skyfall

Spårområdet ligger på en relativt låg nivå och Väsbyån medför att risken för översvämningar vid skyfall ökar. Ett smalt parti längs med hela spårområdets östra sida riskerar att svämmas över upp till en nivå om cirka 30 centimeter vid framtida skyfall. Störst risk för översvämning vid skyfall är det i de partier av Väsbyån som ligger i dagen där översvämningsnivån skulle kunna uppgå till 1 meter. Större partier vid Anton Tamms väg och söder om Mälarvägen på västra sidan om spårområdet riskerar, om inga åtgärder vidtas, översvämmas till en nivå på 30-50 centimeter (källa: Sweco, PM Skyfall Väsby Entré, 2018-08-17 och Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsens Webgis karttjänst, 2018-01-16.).

Stigande vattennivåer

De översvämningskarteringar som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har gjort för Oxundaån/Tyresön visar hur området riskerar att översvämmas till följd av beräknade höga flöden. Karteringen visar hur stora delar av planområdet och centrala Väsby riskerar översvämningar vid beräknade högsta flöden i dagens klimat. Riskområdet för översvämning sträcker sig längs hela spårområdet, en smal bit väster om spårområdet men framförallt stora områden öster om hela spårområdet så långt in som till Optimusvägen/Bryggerivägen.

Risk för ras, skred och erosion

Genom hela planområdet saknar Väsbyån vegetativa kantzoner. Det ökar risken för erosion och hänsyn bör tas till detta. Då marken i flera områden består av lerjordar i kombination med att nederbördsmängder förväntas öka i framtiden ökar också risken för ras och skred (Ekologigruppen, 2016).

Exponering för magnetiska fält

Runt järnvägar, kraftledningar och transformatorstationer, men även runt elledningar och elektriska apparater uppstår elektriska och magnetiska fält. Den forskning som gjorts har inte påvisat några samband mellan exponering för magnetfält och påverkan på hälsan för nivåer under 0,4 µT. Det finns inte heller några svenska gränsvärden som begränsar lågfrekventa magnetfält utan försiktighetsprincipen och rekommendationer från bland annat Strålsäkerhetsmyndigheten bör tillämpas. Kommunen har som målsättning att tillämpa försiktighetsprincipen i miljöbalken för påverkan från magnetfält.

I försiktighetsprincipen nämns ingen explicit magnetfältsnivå. Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön.

Miljöfarliga verksamheter

Sydöst om planområdet ligger Vilundaverket som är en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet. Vilundaverken är en spetslast- och reservanläggning för fjärrvärme i det sammankopplade Nordvästra fjärrvärmenätet (Sigtuna och Upplands Väsby med förbindelse även till Akalla och Hässelby i Stockholms kommun samt Rotebro i Sollentuna).

Verksamheten vid Vilundaverket bedrivs med tillstånd från Länsstyrelsen i Stockholms län. Tillståndet innehåller huvudsakligen villkor för utsläpp till luft. Spill eller brand vid hantering av bioolja/eldningsolja, läckage av köldmedia från värmepumparna och ett eventuellt haveri av reningsanläggning för utgående luft utgör de största riskerna ur miljösynpunkt.

Djurhållning

Ingen form av djurhållning eller verksamhet som involverar detta finns i närheten av planområdet.

Skyddsrum

Inom planområdet finns ett befintligt skyddsrum. Utrymme finns för att tillskapa nya skyddsrum, om ett sådant krav skulle ställas.

Teknisk försörjning

Energianvändning

Fjärrvärme

Inom planområdet finns fjärrvärme i Lilla Hagvägen. Fjärrvärme finns också i Hagvägen strax väster om planområdet.

Inom planområdet på östra sidan av järnvägen finns ingen befintlig fjärrvärme. Utanför finns fjärrvärme i bland annat Upplysningens väg, Anton Tamms väg och Lärlingens väg.

Inom planområdet finns i dagsläget en transformatorstation som är belägen i anslutning till ramperna vid Bankes bro. Kapaciteten på denna transformatorstation är inte tillräcklig vid en utbyggnad av ny bebyggelse i området.

Vatten och avlopp

Området ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten, spillvatten och dagvatten och kommunalt VA finns inom området.

I västra delen av planområdet finns en huvudvattenledning (600 mm) som ägs av Norrvatten och som ligger med ledningsrätt. Denna och andra ledningar kommer att behöva flyttas till nya lägen i de nya gatorna i området.

Dagvatten

På grund av stor andel hårdgjorda ytor och lerjordar kan planområdet komma att vara utsatt för översvämningsrisk vid skyfall och ökade nederbördsmängder i framtiden. Alla befintliga dagvattenledningar i planområdet leds ut i Väsbyån. Ledningarna från den västra sidan har sitt upptagningsområde från befintligt bostadsområde i Runby samt de parkeringsytor som finns längs med spårområdet idag. I den södra delen öster om spårområdet finns ledningar som har upptagningsområde ifrån befintligt industriområde samt från området väster om industriområdet. Dessa ledningar korsar spårområdet för att sedan mynna ut i Väsbyån. De ledningar som kommer ifrån den östra sidan av Väsbyån har sitt upptagningsområde från centrala Upplands Väsby samt befintliga parkeringsytor innanför detaljplan.

Generellt avvattnas stora delar av centrala Väsby till Ladbrodammen som har ett upptagningsområde om cirka 200 hektar.

I båda fallen leds vattnet till Oxundasjön, se avsnitt *"Yt- och grundvatten" på sida 34*.

Ytvatten sjunker normalt ner i fyllning och mulljordslager eller avleds via befintligt dagvattensystem. Vid riklig nederbörd eller tjälade förhållanden kan även ytavrinning ske i terrängens lutningsriktning.

Avfall

All sophantering ska följa Upplands Väsby kommuns avfallsplans (2009-2020) ambitioner. För råd och anvisningar för transport, förvaring och dimensionering, se Handbok för Avfallsutrymmen, Upplands Väsby kommun januari 2012. Handboken går att hämta hem via kommunens hemsida.

Övrigt

Medverkande

Medverkande tjänstemän

Christina Johansson	Kontoret för samhällsbyggnad
Sofia Carlsson	Kontoret för samhällsbyggnad
Carin von Köhler	Kontoret för samhällsbyggnad, miljö
Louise Andersson	Kontoret för samhällsbyggnad, miljö
Marie Halldin	Kontoret för samhällsbyggnad, plan
Anders Lager	Kontoret för samhällsbyggnad, kart och gis
David Hess	Kontoret för samhällsbyggnad, teknisk samordning
Björn Lönnerholm	Kontoret för samhällsbyggnad, VA
Ann Storkitt	Kontoret för samhällsbyggnad, trafik
Nils Odén	Kontoret för samhällsbyggnad, park
Fredrik Karlsson	Kontoret för samhällsbyggnad, avfall
David Lundqvist	Miljökontoret
Hanna Björklund	Kultur och fritid
Johanna Dermer	Kultur och fritid
Reshne Gadan	Kontoret för samhällsbyggnad, fastighet
Tove Ovsiannikov	Social och omsorg

Medverkande byggherrar och arkitekter

Medverkande konsulter

Peter Lindroos	Lindroos arkitekter/Urban Minds
Karolina Gustavsson	Urban Minds
Kimberly Disley	Urban Minds
Johanna Lundberg	Urban Minds
Johanna Bahador	Urban Minds
Joakim Lindmarker	Urban Minds
Betty Laurincová	Urban Minds
Mårten Setterblad	SWMS Arkitekter
Sofia Larsson	SWMS Arkitekter
Fredrik Petterson	Kjellander Sjöberg
Marcus Block	Sweco
Tina Rosendahl	Sweco
Sara Karlsson	Sweco
Joachim Sävenlid	Iterio
Peter von Reedtz	Iterio
Luduvico Lombardi	Zaha Hadid Architects
Craig Kiner	Zaha Hadid Architects

Begreppsförklaringar

En del av de begrepp som används i planhandlingarna förklaras här nedan. Vissa av begreppen finns definierade i svensk standard (SS 02 10 52) respektive i Plan- och Byggförordningen, 1 kap §3.

Byggnadsarea, BYA = den area som en byggnad upptar på marken. (Skärmtak, stort takutsprång och liknande anläggningar till exempel balkong lägre än 3 meter över mark, räknas in i byggnadsarean).

Bruttoarea, BTA = den sammanlagda arean av alla våningsplan begränsade av byggnadens väggars utsida.

Bruksarea, BRA = den sammanlagda arean av alla våningsplan begränsade av byggnadens väggars insida.

Medelmarknivå = markens genomsnittliga höjdläge invid byggnaden.

Byggnadshöjd = avståndet från markens medelnivå till skärningen mellan fasadplanet och ett tänkt takplan som med 45 graders lutning berör byggnadens tak.

Taknockshöjd = en plushöjd över kommunens nollplan (ung havsnivå) för taknockens höjdläge. Alternativt är det avståndet i meter från medelmarknivå till taknocken.

Totalhöjd = en plushöjd över kommunens nollplan (ung havsnivå) för byggnadens högsta punkt. Alternativt är det avståndet i meter från medelmarknivå till byggnadens högsta punkt.

Exploateringsgrad = kvot mellan sammanlagd bruttoarea för bostäder och lokaler inom ett område och områdets area.

Upplevelsestråk = Upplevelsestråken är en fyra mil lång slinga runt kommunen. Stråken länkar till kulturlandskapet och har ett rikt djur och växtliv. De är i första hand inte avsedda som transportsträckor utan till för att ge människor upplevelser. De är anlagda som grusade gång- och cykelvägar på naturens villkor. Syftet med stråken är att locka människor att röra sig ute i naturen och för de som önskar finns länkar till kommunens ytterområden och angränsande kommuner.

Kontoret för samhällsbyggnad

Harry Bertilsson
Stadsutvecklingschef

Christina Johansson
Planprojektledare

Väsby

Där färgstarka människor möts

Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommun • 194 80 Upplands Väsby • telefon 08-590 970 00
besöksadress: Dragonvägen 86 • Väsby centrum • upplands.vasby.kommun@upplandsvasby.se • www.upplandsvasby.se