



Upplands Väsby
kommun

Granskningsutlåtande

Kontoret för samhällsbyggnad
Tobias Stenmark

2025-04-14

Dnr KS/2021:445

Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde, Upplands Väsby kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till planarbetet och planens syfte	1
Plansamrådet och förändringar.....	1
Granskning	2
Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontorets kommentarer	4
Förslag till revidering av granskningsförslaget	40

Bakgrund till planarbetet och planens syfte

Kommunstyrelsen (KS) gav vid sitt sammanträde den 30 november 2015, § 255. byggnadsnämnden och kontoret för samhällsbyggnad i uppdrag att arbeta fram ett förslag till detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde.

Som utgångspunkt för planarbetet ligger ett planprogram som arbetats fram av kontoret för samhällsbyggnad. Synpunkterna inkomna under programsamrådet är sammanfattade i en samrådsredogörelse för programmet (daterad 2015-02-05). Planprogrammet godkändes av kommunstyrelsen (KS) den 2 mars 2015, § 52.

Planen syftar till att bygga samman Runby med centrala Väsby och skapa en tät och funktionsblandad stadsdel samt utveckla stationsområdet till en kapacitetsstark kommunikationspunkt. Inom stadsdelen medges bostäder, centrumändamål, kontor/hotell, två förskolor, en besöksanläggning, ett nytt resecentrum, verksamheter samt parker och torg. Planen medger cirka 1 500 bostäder och cirka 30 000 kvm för kontors- och centrumändamål

Plansamrådet och förändringar

Byggnadsnämnden beslutade den 9 oktober 2018, § 53 att ett plansamråd skulle genomföras. Samrådet varade den 25 oktober 2018 – 6 december 2018 och inkomna

synpunkter är redovisade och kommenterade i en samrådsredogörelse (daterad 2021-11-02).

Flertalet synpunkter under samrådet berörde frågan om buller och vibrationer, dagvattenhanteringen, framtida utbyggnad av Ostkustbanan och risk med hänsyn till olycka på järnvägen samt geoteknik. Likaså berördes frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten och flytt av Väsbyån, översvämningsrisker och markföroreningar. Ett flertal yttranden inkom från privatpersoner som motsätter sig att kulturbyggnaderna inom stationsområdet och att ladugården tillhörande hembygdsgården ska rivas. Yttrandena rör kulturmiljön, fornlämningsarna och naturmiljön och deras bevarande. Vidare berörde ett antal yttranden frågan om finansiering av projektet och infartsparkeringen samt att det finns ett behov av en grundskola som kommunen behöver planera för. En del privatpersoner är oroliga för den framtida trafiksituationen på exempelvis Edsvägen, Hagvägen och andra gator i Runby. De motsätter sig även höjden och skalan samt utformningen på bebyggelsen, broarna och stationen. Likaså anser de att den nya bebyggelsen byggs för nära befintlig bebyggelse.

Efter samrådet bearbetades och kompletterades förslaget genom att plangränsen har justerats på några platser samt att höjdsättningen har anpassats mot spårområdet. Skyddsbestämmelser har införts för att bättre ta hänsyn till områdets kulturmiljövärden och det naturområde som benämns som Terrängparken, det vill säga området vid hembygdsgården, föreslås till största del planläggas som Natur för att säkra en bättre anpassning till fornlämningsmiljön. Infartsparkeringen som föreslogs i samrådet har plockats bort till förmån för möjligheten att bygga ett antal parkeringshus. Vidare har byggrätter anpassats, plockats bort och tillkommit på en del platser inom planområdet. Detta på grund av bullersituationen, för att kunna bevara naturområdet längs med den södra delen av Ladbrovägen och för att ge utrymme för en större park i Järnvägsparken. Plankartan har även kompletterats med bestämmelser om vilka ljudnivåer som ska innehållas och med en bestämmelse om minsta våningshöjd för de bostadskvarter som vetter direkt mot järnvägen. Utformningsbestämmelser har plockats bort och Väsbyåns placering har reglerats i mer detalj. Vidare har användningen i anslutning till spårområdet på östra sidan förtydligats med avseende på riskavstånd.

Granskning

Miljö- och planutskottet beslutade om granskning den 1 december 2021 §105 av det bearbetade förslaget till detaljplan daterat oktober 2021. Förslaget har varit på granskning den 6 december 2021 - 24 januari 2022. Inkomna synpunkter är sammanfattade och kommenterade i detta granskningsutlåtande.

Granskningen annonserades i lokaltidningen ”Vi i Väsby”. Granskningsförslaget fanns på kommunens hemsida, i kommunhusets informationscentrum och på biblioteket i Messingenhuset och i Väsby entrés projektlokaler.

Öppna hus arrangerades vid fyra tillfällen:

Den 7 december kl. 18.00–20.00, 8 december kl. 18.00–20.00, 9 december kl. 18.00–20.00 och 14 december kl. 18.00–20.00. Plats: Väsby Entrés projektlokal Ladbrovägen 25 i Upplands Väsby.

Yttranden har inkommit från följande:

Obligatoriska

1. Länsstyrelsen i Stockholm län
2. Lantmäteriet i Stockholm län

Fastighetsägare och övriga privatpersoner

3. Runby Hage Samfällighetsförening
4. Trafikverket
5. Fastighetsägare Runsa Gård
6. Boende på Centralvägen
7. Boende på Bergkällavägen
8. Boende på Hagvägen
9. Boende på Mälarvägen
10. Boende på Optimusvägen
11. Boende på Valhallavägen
12. Boende på Trädgårdsvägen
13. Boende på Optimusvägen
14. Boende i Väsby
15. Boende på Hagvägen
16. Boende på Edsvägen
17. Boende på Hagvägen
18. Boende på Oxundavägen
19. Boende på Stenmåravägen
20. Boende på Centralvägen

Kommunala instanser

21. Bygg- och miljönämnden
22. Kultur- och fritidsnämnden
23. Utbildningsnämnden

Övriga

24. Brandkåren Attunda
25. Stockholm Exergi AB
26. Käppalaförbundet
27. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
28. Postnord
29. Trafikförvaltningen Region Stockholm
30. E.ON Energidistribution AB
31. Front – 2016
32. Miljöpartiet i Upplands Väsby
33. Naturskyddsföreningen Väsby
34. Upplands Väsby Hembygdsförening
35. Väsby's Bästa

Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontorets kommentarer

I kontoret för samhällsbyggnads kommentar redovisas om synpunkterna lagts till grund för en revidering av planen eller om så inte skett, varför de inte kunnat tillmötesgå. Flertalet yttranden har sammanfattats. Fullständiga yttranden finns i planakten på kontoret för samhällsbyggnad, avdelningen för samhällsplanering och exploatering.

Obligatoriska

Länsstyrelsen och Lantmäteriet har lämnat yttranden. Dessa redovisas i sin helhet nedan.

Länsstyrelsen, enheten för planfrågor

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör buller, förorenade områden, risk med transporter av farligt gods, översvämningsrisker och risken för skred och erosion.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till detaljplanens genomförande gällande fornlämningar. Länsstyrelsen preliminära bedömning är att fornlämning RAÄ L2013:6965 som är belägen i Terrängparken är av större betydelse än de föreslagna åtgärderna. Den slutliga prövningen av frågan sker dock efter en ansökan om tillstånd hos Länsstyrelsen

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är utsatt för höga trafikbullernivåer från järnvägen (Ostkustbanan). Kommunen har sedan samrådet ändrat bebyggelsens placering och höjd i viss mån närmast järnvägen med hänsyn till omgivningsbullret. Kommunen har även kompletterat handlingarna med en uppdaterad bullerutredning (WSP, 2021-10-07).

Med föreslagna placeringar och planlösningar är det ungefär 6–7% av alla bostäder (cirka 100 bostäder) inom planområdet som inte klarar riktvärdena i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) utan tekniska lösningar. Det gäller främst byggnaderna närmast järnvägen som utsätts för ekvivalenta ljudnivåer upp mot 70 dBA och maximala nivåer omkring 90 dBA. För att skapa en luddämpad sida med vädringsfönster föreslås burspråk med intilliggande balkonger med tekniska lösningar i form av täta avskärmningar från golv till tak samt ljudabsorbenter.

Länsstyrelsen vidhåller synpunkten från samrådet att omgivningsbuller ska förebyggas i planläggning genom lämplig placering och utformning av bostadsbyggnader. I andra hand och efter att placeringen har motiverats, behöver eventuella platsspecifika åtgärder motiveras, beskrivas och regleras i plankartan. Tekniska lösningar ska användas mycket restriktivt i detaljplaner och eventuellt för några få, enstaka lägenheter. Att 100 lägenheter får tekniska lösningar, är inte att anses som ett mindre antal. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att det stora antalet tekniska lösningar inte är acceptabelt utifrån ett hälsoperspektiv.

I kvarter 5 och 12 klaras inte ljuddämpad sida för några våningsplan med hänsyn till maxbullernivåer. I dessa lägen föreslår kommunen annan användning än bostad alternativt enkelsidiga lägenheter mot gård. Kommunen behöver reglera detta med planbestämmelser på plankartan samt visa exempelplanlösningar i planbeskrivningen. Även den bullerskärm som krävs inom kvarter 5 behöver säkerställas på plankartan. Här behöver det regleras att skärmen ska uppföras och inte bara att den får uppföras.

Det framgår i bullerutredningen (WSP, 2021-10-07) att delar av kvarteren längs med spårområdet behöver uppföras innan bakomliggande kvarter för att utgöra ett bullerskydd för dessa. Om det är en förutsättning för att bakomliggande kvarter ska uppnå riktvärden för buller behöver det framgå i planbeskrivningen och regleras på plankartan.

I bullerutredningen (WSP 2021-10-07) framgår att större delen av förskolegården i norra delen av planområdet (kvarter 2) kan få en ekvivalent ljudnivå på 50 dBA om bulleråtgärder säkerställs. I planbeskrivningen föreslås bulleråtgärder i form av bullerskärm, lokala skärmar och en avskärmande förrådsbyggnad. Om åtgärderna krävs för att klara bullernivåer för de delar av gården som är avsedda för pedagogisk verksamhet och lek behöver åtgärderna säkerställas med planbestämmelser.

Kontorets kommentar:

Bullerutredningen har uppdaterats utifrån länsstyrelsens synpunkter och bestämmelser för att säkerställa acceptabla bullernivåer har förts in i plankartan.

Förorenade områden

Kommunen har efter samrådet tagit fram en rapport (WSP 2021-03-16) som sammanfattar tidigare genomförda undersökningar och som även innehåller en riskbedömning. Genomförda provtagningar har främst genomförts öster om planområdet då antal provpunkter enligt kommunen är begränsat inom planområdets västra del. Någon miljöteknisk undersökning har inte gjorts inom spårområdet.

Resultatet från riskbedömningen inom planområdet visar att flera föroreningar har påträffats i grund- och i ytvatten, jord och sediment. Vidare framgår det i riskbedömningen att det finns en viss osäkerhet i bedömningen om mark- och grundvattenföroreningar utgör en hälsorisk då analysunderlaget är begränsat. Kommunens bedömning är att utförda undersökningar ger ett tillräckligt underlag för detaljplanen, men att kompletteringar rekommenderas inför exploatering.

Länsstyrelsen konstaterar att provtagning av klorerade lösningsmedel i grundvatten har utförts inom planområdet och omkringliggande fastigheter. De visar på sammantaget låga halter av klorerade lösningsmedel. Analysunderlaget är dock begränsat. Inom en angränsade detaljplan (Optimus), söder om aktuell detaljplan, har det påträffats klorerade lösningsmedel i grundvattnet. Den detaljplanen angränsar i väster till spårområdet och sedan till aktuellt planområde där bostäder möjliggörs. Kommunen har inte utfört någon miljöteknisk markundersökning inom spårområdet och det är heller inga grundvattenprover tagna direkt väster om järnvägen. Då spårområden ofta består av genomsläppligt material kan det finnas risk att föroreningar sprids snabbt. Med hänsyn till den eventuella spridningsrisken behöver kommunen göra en bedömning kring de föroreningar som anträffats i angränsande detaljplan. Vidare behöver kommunen visa på att föroreningarna inte innebär en

hälsorisk inom aktuellt planområde där det möjliggörs bostäder då klorerade lösningsmedel ofta är cancerogena.

I EBH-stödet framgår att det funnits flertalet miljöfarliga verksamheter (bland annat en fordonsanläggning) inom detaljplanens sydvästra del, där fynd av olja i en brunn påträffats. I detta område har kommunen analyserat en provpunkt där organiska ämnen och metaller över känslig markanvändning påträffats. Länsstyrelsen anser på nuvarande underlag att ytterligare provtagning krävs kring föroreningarnas omfattning och innehåll i mark och grundvatten.

Vidare är upplysningen på plankartan som finns kring markföroreningar inte tillräcklig. Den upplyser om att markprover ska tas innan exploatering för att säkerställa att det inte finns några markföroreningar samt att sanering av marken måste vara utförd innan startbesked kan ges. Om något ska anges i plankartan behöver det istället vara formulerat som en villkorsbestämmelse för att kunna följas upp i bygglovsskedet. En förutsättning för villkorsbestämmelser är dock att kommunen kan visa att marken är lämplig att bebygga med föreslagen sanering innan antagande av detaljplanen.

Kontorets kommentar:

Kompletterande miljöteknisk markundersökning har uppdaterats utifrån Länsstyrelsen synpunkter och planbeskrivningen har uppdaterats. Kompletterande provpunkter och provtagning har genomförts 2022–2023, främst på den västra sidan där det finns bostäder inom projektet Väsby Entré och föroreningarna har avgränsats. Inom det angränsande projektet Optimus anges att förekomsten av klorerade lösningsmedel i det övre och undre grundvattenmagasinet inte föranleder oacceptabel påverkan på grundvattnet som resurs avseende Stockholmsåsen eller utgör en oacceptabel risk för föroreningsspridning till Väsbyån.

Upplysningen om att markföroreningar förekommer inom området på plankartan har tagits bort och en bestämmelse har införts om att startbesked inte får ges förrän sanering av förorenad mark har genomförts.

Transporter med farligt gods

Olycksrisker

Genom planområdet går Ostkustbanan där det går transporter med farligt gods. Samhällsrisk för området ligger inom ALARP-området. Det innebär att riskreducerande åtgärder ska vidtas så långt det är praktiskt genomförbart och ekonomiskt försvarbart. På plankartan finns en skyddsbestämmelse för åtgärder avseende risker på järnvägen. Kommunen behöver förtydliga vilket avstånd från järnvägen som riskreducerande åtgärder ska vidtas för kontorsbebyggelse. Kommunen behöver vidare utforma övriga bestämmelser under skydd mot störning i enlighet med vad som anges i riskutredningen (Brandskyddslaget, 2021-10-11). Bestämmelser om friskluftsintag och utrymningsvägar behöver vara formulerade så att åtgärderna även gäller bostäder.

Under samrådet framförde Länsstyrelsen att skyddsbestämmelser som avser bebyggelsens (bland annat för bostäder, förskola och kontor) avstånd från järnvägen är otydliga då det inte framgår varifrån mätningen ska ske. Det är fortsatt oklart om avståndet ska mätas från kvartersmark för järnvägsändamål, T1, eller från de yttersta spåren. Kommunen behöver förtydliga detta i planhandlingarna så att

skyddsåtgärderna får avsedd effekt och att markanvändningen blir lämplig ur riskhänsyn.

Kontorets kommentar:

Plankartan är uppdaterad enligt länsstyrelsens synpunkter. Det har förtydligats att skyddsbestämmelser gäller även för bostäder samt att avståndet från spår ska mätas från yttersta spårmitt. Kontor på östra sidan har utgått.

Översvämningsrisk

Översvämningsrisk till följd av beräknat högsta flöde (BHF)

Sedan samrådsskedet har kommunen kompletterat planförslaget med en konsekvensanalys för beräknat högsta flöde (WSP, 2020-01-10). Kommunen vill göra avsteg från Länsstyrelsens rekommendationer gällande lägsta grundläggningsnivå. Kommunen anger att det inte är möjligt att göra åtgärder inom detaljplanen som medför att åfåran (Väsbyån) klarar hela flödet vid ett BHF. För att minska konsekvenserna vid BHF har kommunen infört en planbestämmelse om att färdig golvhöjd inte får vara lägre än +4,5 meter över nollplanet. Länsstyrelsen anser inte att denna reglering är tillräcklig med hänsyn till de konsekvenser som utredningen uppmärksammar. Kommunen behöver därför komplettera planhandlingarna så att det framgår att planförslaget inte kommer innebära konsekvenser för människors hälsa och säkerhet. Kommunen behöver särskilt säkerställa utryckningsfordons framkomlighet till och inom planområdet.

Översvämningsrisk till följd av klimatanpassat 100-årsregn

Sedan samrådsskedet har kommunen kompletterat planhandlingarna med en skyfallsanalys (WSP 2021-09-03) och en uppdaterad dagvattenutredning (WSP 2021-08-31). Enligt skyfallsutredningen (WSP 2021-09-03) kommer vatten att ledas längs gatorna inom planområdet vid höga flöden. Kommunen behöver säkerställa tillgängligheten för utryckningsfordon som exempelvis räddningstjänst och ambulans inom och till planområdet vid ett klimatkompenserat 100-årsregn.

På östra sidan av järnvägen planerar kommunen en yttlig flödesväg till Väsbyån. Flödesvägen ska gå söder om planområdet genom den intilliggande detaljplanen Optimus. I planhandlingarna behöver det framgå att flödesvägen är möjlig och får plats i intilliggande detaljplan. Flödesvägen får inte öka översvämningsrisken för omkringliggande bebyggelse.

Kontorets kommentar:

Planstödsmöte har hållits med Länsstyrelsen angående översvämningsrisk inom Väsby Entré den 31 maj 2024. Konsekvensanalys beräknat högsta flöde (BHF) har uppdaterats utifrån Länsstyrelsen synpunkter och plankartan har ändrats för att säkerställa framkomlighet vid höga vattennivåer. Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån den uppdaterade utredningen.

Även Rapport Översvämningsrisker Väsby entré har uppdaterats utifrån Länsstyrelsen synpunkter och plankartan har ändrats för att säkerställa framkomlighet vid höga vattennivåer. Höjdsättningen i området har justerats vilket leder till att framkomligheten garanteras för bebyggelse vid ett skyfall med 100-års återkomsttid. Det medför även att inga nya byggnader svämmas över. De största ändringarna är att bussterminalens utformning har gjorts om så att infart enligt det illustrerade förslaget inte sker vid Anton Tamms väg. Detaljplanen Optimus och detaljplanen Väsby entré är samordnade beträffande flödesvägar för skyfall. En parkyta har lagts in i lågpunkten som en möjlig översvämningsyta. Vid Stationstorget leds vatten från Centralvägen norrut till Järnvägsparken.

Risk för erosion och skred

Kommunen anger i planbeskrivningen att det förekommer viss risk för erosion vid Väsbyåns stränder. Det framgår dock inte i planhandlingarna hur denna risk kan komma att påverka planområdets stabilitet. I planhandlingarna behöver kommunen göra en bedömning kring stabiliteten i planområdet och visa att markens lämplighet är säkerställd gällande risk för skred vid Väsbyån. Länsstyrelsen vidhåller som i samrådet att åtgärder som behövs för att hantera geotekniska risker behöver om möjligt säkerställas på plankartan.

Kontorets kommentar:

Geotekniskt PM Geo/Gata/VA och planbeskrivningen har uppdaterats utifrån Länsstyrelsen synpunkter. Planbestämmelser om att marken ska säkerställas och vid behov förstärkas på så sätt att erforderlig stabilitet uppnås har införts inom allmän plats och kvartersmark på den östra sidan.

Övrigt gällande planens genomförbarhet

Fornlämningar

Planförslaget påverkar flera lagskyddade fornlämningar, bland annat gravfält i Nedra Runby vid Terrängparken. Kommunen utgår från att fornlämningar ska kunna tas bort till förmån för bebyggelse (kvarter 12), trots att det krävs ett tillstånd från Länsstyrelsen för detta och att det är att föregå prövningen enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsens preliminära bedömning är att fornlämningarnas betydelse på platsen kan vara av större betydelse än de föreslagna åtgärderna. Det nämns bland annat i planbeskrivningen att den nya bebyggelsen kommer skydda Terrängparken från buller. Att parken skyddas mot buller utgör inget skäl för att få tillstånd till att ta bort lagskyddade fornlämningar. Vi anser därför att kommunen i denna del av detaljplanen inte utformat detaljplanen på ett lämpligt sätt med hänsyn till fornlämningar. Länsstyrelsen vidhåller synpunkterna från samrådet avseende gravfältet RAÄ L2013:6965. Den slutliga prövningen av frågan sker dock efter en ansökan om tillstånd hos Länsstyrelsen.

Kontorets kommentar:

Kommunen har sedan detaljplanens granskning ansökt om slutundersökning av fornlämningarna L2013:6965 (gravfält) och L2020:149 (husgrund) och Länsstyrelsen gav i september 2023 positivt besked. Länsstyrelsen anser i yttrandet att de berörda fornlämningarna har ett stort kulturhistoriskt värde, men gör bedömningen att ett borttagande av fornlämningarna är möjlig med hänvisning till att riksintresset för järnvägen som planeras att breddas och därigenom påverka fornlämningsområdet har företräde.

Lantmäteriet

Grundkarta

Aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan är något föråldrad (äldre än 3 månader). Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen.

Ev. ersättning p.g.a. skyddsbestämmelser

Av planförslaget framgår inte den ev. rätt till ersättning som en fastighetsägare kan ha när kommunen inför skyddsbestämmelser i detaljplanen. Regelverket behöver redovisas tydligt i fastighetskonsekvensbeskrivningen

Kontorets kommentar:

En ny grundkarta och en uppdaterad fastighetsägarförteckning har beställts inför antagandet.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats angående rätt till ersättning till följd av införande av skyddsbestämmelser.

Fastighetsägare, föreningar och övriga privatpersoner

Synpunkter har kommit in från 18 fastighetsägare, föreningar och övriga privatpersoner. Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan.

Runby Hage Samfällighetsförening

Föreningen har inget att erinra mot presenterad detaljplan och upplyser om att de har förhoppningar om att deras angränsande natur/parkområde underhålls och röjs på sly för att förhindra hemstad för drogmissbrukare.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

Trafikverket

Riksintressen för kommunikation och järnvägens utveckling

Trafikverket framhåller behovet av ytterligare utredning kring de planerade broarna över Ostkustbanan för att säkerställa att de inte hindrar framtida utveckling, drift eller underhåll av järnvägen. De bedömer att broarna och stationsbyggnaderna inte skadar riksintresset, förutsatt att de uppfyller gällande krav. Framtida planer för spåren kan dock påverka konstruktioner i och över järnvägen. Detaljplanen bör säkerställa att de befintliga tunnlarna kan användas tills en ny lösning implementeras, och den södra bron samt stationsbyggnaden i relation till plattformarnas eventuella förlängning behöver studeras vidare.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har stationsområdet, broarna och kopplingen till bussterminalen studerats om och dialog har förts med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Som underlag till granskningsförslaget fanns en projekterad lösning. Av flera skäl har ett större omtag gjorts och anläggningen har bland annat minskat i omfattning. Underlaget till detaljplanen är nu i ett tidigare och mer översiktligt skede för att kunna säkerställa en bred framtida lösning där flera alternativ kan säkerställa ett genomförande. Fördjupning under genomförandeplaneringen kommer att göras i samarbete med Trafikförvaltningen och Trafikverket. Målsättningen är att landa i en bra helhetslösning som på ett godtagbart sätt uppfyller parternas krav och önskemål.

Buller och vibrationer

Trafikverket bedömer att bullerutredningen är ofullständig samt att det behöver säkerställas att stillastående tåg inte påverkar planerad bebyggelse negativt enligt gällande riktvärden för industribuller. Vibrationer får ej överstiga 0,4 mm/s vägd RMS och fler mätpunkter behövs för att kartlägga vibrationsproblematik för de planerade byggnaderna. Trafikverket anser att det behöver tas höjd för att vibrationerna riskerar förstärkts högre upp i byggnaderna.

Kontorets kommentar:

Buller från stillastående tåg bedöms enligt bullerutredningen inte utgöra hinder för den planerade bebyggelsen. Den föreslagna bebyggelseutformningen utgår från aktuella bullerkrav och kända framtida beräknade planeringsförutsättningar. Framtida bullerkrav är inte kända och kan därför inte beaktas.

Vibrationsutredningen bedöms vara tillräcklig. Plankartan förtydligas med att vibrationsnivåer inte får överstiga 0,3 mm/s vägd RMS för samtliga bostäder eller 0,4 mm/s vägd RMS för samtliga verksamheter.

Geoteknik

Trafikverket betonar att framtida detaljprojektering kommer att kräva ytterligare utredningar och mätningar för att säkerställa att inga skred eller påverkan på järnvägen sker. De efterlyser en tydlig redovisning av slutsatser från den geotekniska utredningen för att klargöra eventuella risker och behov av åtgärder. Ett tydliggörande efterfrågas gällande markförhållanden (marknivåer och släntlutningar), säkerhetshöjande åtgärder, behov av restriktioner, maximal markbelastning, förstärkningsåtgärder, erosionsskydd och omgrävning av vattendrag samt utbyggnadsordning.

Kontorets kommentar:

Den geotekniska utredningen har uppdaterats utifrån Trafikverkets synpunkt. Planhandlingarna har uppdaterats utifrån den uppdaterade utredningen.

Avtal

Trafikverket framhåller att arbete i närheten av järnvägen som kan påverka anläggningen måste kontrolleras genom ett bevakningsuppdrag, där ansvarsförhållanden regleras. Avtal ska upprättas innan planen vinner laga kraft. Ett separat bevakningsuppdrag pågår redan för broarna över järnvägen och Trafikverket hänvisar till detta arbete för att säkerställa att detaljplanen är genomförbar.

Kontorets kommentar:

Avtal har tecknats mellan kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen, både var för sig och gemensamt, om genomförande, kostnadsfördelning, ansvarsfördelning och gränsdragning. Bevakningsavtal kommer att tecknas med Trafikverket.

Vidare arbete och utredning

Trafikverket framhåller att broarnas och stationsbyggnadernas utformning och ägandeskap måste planeras så att de i framtiden kan avlägsnas eller byggas om för att möjliggöra utveckling och utbyggnad av Ostkustbanan. Då bebyggelsen och brokonstruktionerna planeras över järnvägen ska Trafikverket vara huvudman för genomförandet.

Kontorets kommentar:

Synpunkten angående utformning av broarna och stationsbyggnaden med avseende på den framtida spårutbyggnaden tas med i kommunens fortsatta utbyggnadsplanering. Trafikverket genomför byggandet av broarna vilket har noterats i planbeskrivningen.

Kostnad

Trafikverket påpekar att de inte har några möjligheter att finansiera åtgärder som påkallas av kommunens utbyggnadsplaner och framhåller att åtgärder som påkallas i den statliga järnvägen som en konsekvens av kommunal planering ska finansieras av kommunen i samråd med Trafikverket som beslutar i frågorna.

Kontorets kommentar:

Finansieringsfrågor regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Övriga synpunkter

Trafikverket påtalar att all ombyggnation som innebär trafikpåverkan på järnvägen måste planeras i god tid och behandlas inom Trafikverkets process för trafikpåverkande åtgärder. Befintligt frilastspår inom detaljplanelagt område ska fortsatt vara i funktion, fram till dess att anläggningen ersatts på ny plats godkänd inom Trafikverkets process för förändrad järnvägsanläggning. Om ledning behöver korsa järnvägen eller passera Trafikverkets mark krävs att avtal tecknas med Trafikverket.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

Runsa Gård

Ägarna av Runsa Gård har lämnat synpunkter om miljöpåverkan från förorenad mark och omledning av Väsbyån, kommunens informationshantering, vattenkvalitet och riskbedömning samt saneringsåtgärder.

Yttrandet handlar huvudsakligen om den oro som ägarna av Runsa Gård uttrycker kring den planerade omledningen av Väsbyån i samband med utvecklingen av detaljplanen för Östra Runby och Väsby stationsområde. Runsa gård anser sig vara direkt berörd av detaljplanen då de, tillsammans med Stora Wäsby's ägare, äger den största delen av recipienterna, Oxundasjön och Väsbyån nedströms. De anser att projektet riskerar att förvärpa den redan existerande föroreningssituationen i

Väsbyån, med potentiellt allvarliga konsekvenser för både Oxundasjön och Mälaren, som är viktiga vattenresurser.

De pekar på att marken kring Väsbyån är kraftigt förorenad, särskilt på grund av tidigare industriell verksamhet i Upplands Väsby, och att en omledning av ån kan leda till spridning av dessa föroreningar. Särskilt oroande är förekomsten av PCB-föroreningar, och som enligt tidigare utredningar finns i stora mängder i både mark och vatten. De påtalar att det är bra att plankartan innehåller en upplysning om att kompletterande markprover behövs inför en exploatering men ifrågasätter om rekommendationen är tillräcklig.

Ägarna kritiserar kommunen för att inte ha delat tillräcklig information om projektets framsteg. De menar vidare att detaljplanehandlingarna är omfattande och att tidsramen för granskningstiden har varit snäv.

Runsa Gård anser att kommunen inte har vidtagit tillräckliga åtgärder för att säkerställa att sanering av förorenad mark sker på ett grundligt sätt. De påtalar att flera utredningar har visat på allvarliga miljörisker, men att kommunens insatser för att åtgärda dessa problem hittills har varit otillräckliga. I synnerhet lyfter de behovet av ett strikt kontrollprogram för att säkerställa att Väsbyån inte fortsätter att sprida föroreningar till Oxundasjön och Mälaren. De anser att alla tänkbara miljöparametrar måste granskas noga och att kommunens ambition bör vara nolltolerans för farliga gifter.

Runsa Gård befärar att den södra dagvattendammen är underdimensionerad och påtalar brister i underlaget i dagvattenutredningen avseende provtagning av PCB-förekomster.

De betonar att de åtgärder som planeras inom projektet Väsby Entré, inklusive omledningen av Väsbyån, måste bedömas utifrån deras potentiella påverkan på ett större geografiskt område, inte bara inom detaljplaneområdet. Runsa Gård efterlyser därför en mer omfattande miljökonsekvensbedömning som tar hänsyn till de långsiktiga riskerna för regionens vattenresurser.

Sammanfattningsvis uttrycker Runsa Gård stark oro över projektets potentiella miljöpåverkan och uppmanar kommunen att genomföra mer omfattande utredningar, säkerställa nödvändiga saneringar och upprätta kontrollprogram för att minimera risken för fortsatt förorening av områdets vatten och mark.

Kontorets kommentar:

Kommunen delar i stort ägaren till Runsa gårds syn på att miljöföroreningar kopplade till vattendrag behöver lösas utifrån ett mer övergripande perspektiv. Inom kommunen har ett projekt inletts för att upprätta en åtgärdsplan för hela Väsbyån. Markägarna kommer vid rätt tidpunkt att bli inblandade i processen. Kommunen avser i det fortsatta arbetet då utredningar och förslag till åtgärder fördjupas att ha en tätare dialog med de markägare som riskerar att påverkas av åtgärder i Väsbyån.

Sedan detaljplanens granskning har detaljplanen med tillhörande utredningar rörande höga vattennivåer i Väsbyån, skyfall och dagvatten omarbetats. Även stationens utformning och kulvertens läge har omarbetats. Den södra dammen har utvidgats. Inom ramen för detaljplanens genomförande behöver utredningarna fördjupas ytterligare.

Detaljplanen medger att Väsbyån ligger kvar eller flyttas och det redovisade alternativet är utrett till en nivå som bedöms relevant för detaljplaneskedet. I samband med ansökan om vattendom kommer ett mer detaljerat underlag tas fram. Vattendomsprocessen är inte kopplad till detaljplaneprocessen, detaljplanen kan alltså antas innan ansökan om vattendom görs, men båda besluten behövs för att kunna genomföra den planerade åtgärden.

Kommunen har även ett övergripande projekt som hanterar PCB-föroreningen. Alla åtgärder som genomförs inom området måste synkas med pågående PCB-projekt. Detta sker efter planens antagande.

Runsa gårds synpunkter kommer i övrigt att beaktas i det fortsatta arbetet med projektets genomförande.

Boende på Centralvägen

En boende på Centralvägen skriver att riskerna med el- eller gasdrivna bussar inte beaktas i riskanalysen och menar att en tät uppställning av flera bussar skulle kunna leda till brandspridning mellan bussarna och till bussterminalen samt att laddning av eldrivna bussar nattetid kan utgöra en brandrisk.

Kontorets kommentar:

Riskutredningen som hör till detaljplanen är gjord på en övergripande nivå och uttrycker generella råd beträffande brandtekniska krav för bussterminalen och övriga byggnader. I den fortsatta planeringen kommer riskutredningen att behöva fördjupas för varje enskild byggnad.

Boende på Bergkällavägen

En boende på Bergkällavägen undrar hur kommunen tänkt gällande skola i detaljplanen och lyfter att det finns behov av grundskola på Runbysidan som idag bara har en skola, Runbyskolan. Enligt personen är Runbyskolan redan väldigt stor och fylld samt planeras utökas med paviljonger, vilket inte anses vara en bra lösning. Personen framhåller att nyinflyttade barnfamiljer bör kunna erbjudas skola lokalt då det är viktigt för barn att kunna bygga sitt nätverk nära där man bor samt att det inte är rimligt att föräldrar ska behöva skjutsa barn långa sträckor för deras skolgång. Kommunen uppmanas utreda vart på Runbysidan av järnvägen som det vore lämpligt att uppföra en ny kommunal skola.

Kontorets kommentar:

Väsby entré innehåller ingen grundskola. Kommunen är medveten om behovet av fler skolplatser och arbetar för att möjliggöra för fler skolplatser i närområdet.

Boende på Hagvägen

En boende på Hagvägen framför synpunkt om att det byggs för nära och tätt mot stjärnhusen och tycker att det endast ska byggas mot järnvägen och att grönytor/träd/skogsparti ska lämnas kvar mellan stjärnhusen och den nya bebyggelsen.

Kontorets kommentar:

Förslaget har arbetats om och getts lägre skala mot stjärnhusen. Det går också enligt planförslaget att arbeta med utformning av mark och vegetation mellan husen.

Boende på Mälarvägen

En boende på Mälarvägen framhåller att det är positivt att det planeras för cykelparkering i anslutning till det nya resecentrum men är frågande till att dessa enbart planeras utomhus samtidigt som infartsparkering förläggs i garage. Personen undrar vidare om det kommer finnas laddstationer för eldrivna cyklar, elsparkcyklar och elbilar vid infartsparkeringarna samt framhåller att man vanligtvis vill ställa sin laddbara cykel i övervakade cykelgarage med eluttag och inte ute på gatan.

Personen ställer sig positivt till utvecklingen av Väsby Entré med en förtätning av stationsområdet med bostäder, arbetsplatser och service. Ersättningen av Bankes bro med en bro som ansluter till plattform är välkommet och personen framhåller att kommunvapnet gärna får vara synligt på broarna.

Kontorets kommentar:

Cykelparkering är tänkt att möjliggöras inomhus vid det nordöstra brofästet. Möjlighet till cykelparkering och behov av reglering av detta kan behöva ses över i projekteringen.

Laddplatser är inte en fråga som hanteras inom ramen för en detaljplan, men det är sannolikt att det blir laddplatser i parkeringshuset.

Boende på Optimusvägen

En boende på Optimusvägen tycker att det är bra med en satsning på stationsområdet som är gammalt och nergånget, särskilt i tunnlar, perronger och stationshallar samt att det är bra med fler bostäder och bättre kollektivtrafik. Personen gillar däremot inte det moderna gestaltungs-förslaget som uppfattas som opersonligt och sterilt och framhåller istället en äldre stil i samklang med befintlig stationsbebyggelse. Personen framhåller att välkomnande och vackra miljöer bidrar till Väsby attraktivitet och vänder sig emot 70-talets stil och nyproducerade lådor.

Kontorets kommentar:

Illustrerad bebyggelse är framtagen i tidigt skede och uttrycker ett möjligt utseende. Slutgiltig utformning bestäms i genomförandeskedet. Sedan detaljplanens granskning har gestaltningen omarbetats men har hållits på en övergripande nivå.

Boende på Valhallavägen

En boende på Valhallavägen anser att för mycket fokus läggs på de två norra broarna medan Mälarbron i söder har glömts bort i projektet. Personen lyfter att även Mälarbron kan bidra till att knyta ihop Väsby över spårområdet för det ökade antalet fotgängare och framhåller att det planeras för bostäder söderut, både inom projekt Väsby Entré och angränsande projekt. En konkret idé som lyfts är trappor upp på

Mälarbron från Optimusområdets sydvästra hörn samt på andra sidan spåren vid sydöstra hörnet av det sydligaste huset inom Väsby entrés detaljplan.

Vidare efterfrågas en samlad och tydligare redovisning av hur många parkeringsplatser för infartsparkering som finns idag och hur många som planeras för i framtiden. I synpunkten framhålls även att det behövs planeras för ett antal parkeringsplatser som fullt ut ersätter dagens infartsparkeringar och som dessutom klarar av att möta den ökade efterfrågan som kommer av att befolkningen ökar i kommunen. Personen menar att en framtida station som är planerad för att fungera betydligt sämre än idag för en av dessa grupper (bilisterna) kommer innebära att stationsområdet och kommunen förlorar i attraktivitet.

Kontorets kommentar:

En målbild för Väsby entré är att binda ihop östra och västra sidan av järnvägen för att skapa en mer sammanhållen stad. Den föreslagna utbyggnaden av bostäder på västra sidan i kombination med Ostkustbanans utvidgning innebär att två anslutningspunkter till perrongerna fortsatt behövs. Anslutningarna och broarna föreslås därför få funktionen att ansluta till perrongerna samtidigt som de blir attraktiva miljöer att gå och vistas på i stadsbilden. Mälarbron blir den överbryggnad som hanterar motortrafik, medan de andra två broarna omhändertar resenärer och gång- och cykeltrafik.

Mälarbron är viktig och bidrar till att binda ihop östra och västra sida redan idag. Ambitionen är att den fortsatt ska göra det och utvecklas bland annat genom angränsande detaljplan för Optimus med trappor. Inom Väsby entré redovisas inga trappor upp på Mälarbron men inom detaljplanen finns möjlighet att tillskapa sådana. En anslutning mot Mälarbron kommer att beaktas vid vidare projektering av planområdet.

I Trafik och resefunktioner redovisas en uträkning av dagens infartsparkering. Förslaget innebär ungefär samma antal platser för infartsparkering. Eftersom förslaget inte längre innehåller kontor i terminalbyggnaden har planförslagets parkeringsbehov minskat.

Boende på Trädgårdsvägen

En boende på Trädgårdsvägen framhåller att många valt att bo i Runby för att ha nära till kommunikationer och centrum men ändå få bo i en lantligare, lugnare miljö. Personen anser att detaljplaneförslaget är invasivt och för tätbebyggt och föreslår att förtätning istället görs närmast stationen och i centrala Väsby. Runby Hage framhålls som ett mycket uppskattat grönområde.

Kontorets kommentar:

Det är naturligt med stadsutveckling och förtätning i centrala delar av en tätort och i stationsnära lägen. Detta följer en övergripande långsiktig plan i översiktsplanen att barriären ska överbyggas.

Boende på Optimusvägen

En boende på Optimusvägen tackar för en fantastisk vision för framtida Upplands Väsby och önskar en direkt kollektivtrafikanslutning mellan Upplands Väsby och Danderyd.

Kontorets kommentar:

Kommunen arbetar konsekvent med att få till så bra kollektivtrafik som möjligt gentemot omkringliggande kommuner. Busslinjer är dock en fråga för regionen och hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

Boende i Väsby

En boende i Väsby anser att skalan på planerad bebyggelse längs Hagvägen 1–27, där det planeras för bostäder och förskola, är för hög. Personen anser att bebyggelsen inte bör vara högre än max 2 våningar ut mot Hagvägen för att kunna harmoniera med befintlig bebyggelse och säkerställa den viktiga siktlinjen mellan Zamores kulle och Hembygdsgården. Personen tycker att en skala om 4 våningar på ett olyckligt sätt skulle bryta mot områdets karaktär och kulturhistoriska betydelse.

Kontorets kommentar:

För att kunna få till bullernivåer inom riktlinjerna för en god förskolemiljö krävs vissa höjder och placeringar av byggnader. Sedan granskningen har byggrätten minskat. Skalan har sänkts ovan förskolan som nu enbart tillåts bebyggas i två våningar. Byggnadskroppen längs med Edsvägen har tagits bort och ersatts med bestämmelser om bullerskydd. Siktlinjen mot Zamores kulle bevaras.

Boende på Hagvägen

En boende på Hagvägen anser att bostadshusen 6, 7A, 7B och 8 är för höga och står för nära stjärnhusen så att utsikten blir förstörd. Den boende anser att det ska vara luft och grönska mellan husen.

Kontorets kommentar:

Byggrätterna längs med den föreslagna Runstensgatan (7a och 7b) har arbetats om sedan granskning och sänkts i höjd. De redovisas i illustrationsplanen nu som radhusbebyggelse gentemot tidigare lamellhus.

Boende på Edsvägen

Boende på Edsvägen vill att förlängningen av Ladbrovägen och en uppfart via Jupitervägen enligt plan ska genomföras som ett första steg innan byggstart för att undvika ytterligare ökning av trafikmängd och byggtrafik på den redan hårt trafikerade Edsvägen. De vill även påtala att trafik som tillkommer som följd av ny bebyggelse måste kunna ledas på ett annat sätt som inte förvärrar trafiksituationen för nuvarande boende på Edsvägen. Tidigare projekt, Eds allé, har inneburit ökade trafikmängder. En åtgärd som de lyfter som kan förbättra är att, när väl trafiken börjat ledas via Ladbrovägen och Jupitervägen, genomföra en avgränsning i genomfartstrafik för just Edsvägen och låta denna väg vara en gång, cykel och eventuell bussgenomfart ner till stationen.

Kontorets kommentar:

Genomförandet av kopplingen mellan Jupitervägen och Ladbrovägen behöver ske i samband med när detaljplan för nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1 vinner laga kraft. Genomförandetiden för den delen av detaljplanen är därför förskjuten. Detaljplanen medger möjlig trafik på Edsvägen, men trafikreglering sker med trafikföreskrifter. Trafikproblem kan därför hanteras efter att planen har antagits.

Boende på Hagvägen

En boende på Hagvägen delar synpunkter om utvecklingen av stationsområdet och den nya bebyggelsen på västra sidan. Personen anser att stationen bör utformas med material som knyter an till områdets industriella historia, som betong, trä och stål. Vad gäller det planerade höghuset menar personen att det är för högt och skulle passa bättre om det byggdes med färre våningar, i linje med de låga byggnaderna runtomkring.

Personen betonar också vikten av att hålla byggkostnaderna för hyresrätter nere, då många inte har råd med dagens höga hyror. Fler mindre lägenheter föreslås för att möta behoven hos ensamhushåll. Säkerhet vid järnvägen lyfts fram som en viktig aspekt, med förslag på en skyddad bro med sittplatser och nära anslutning till perrongen och infartsparkering för att främja kollektivtrafik och miljövänliga transporter.

Vidare uttrycker personen oro över att de nya byggnaderna ligger för nära de befintliga stjärnhusen på Hagvägen och föreslår ett större avstånd mellan husen. Befintliga gångstigar mot stationen bör bevaras, och grönska och träd ska skyddas för att skapa balans mellan ny och gammal bebyggelse.

Slutligen lyfter personen vikten av att säkerställa parkeringsmöjligheter för de boende i stjärnhusen, då dessa riskerar att försvinna i planerna, samt att det är viktigt att kommunens skattepengar används på ett ansvarsfullt sätt i projektet.

Kontorets kommentar:

Stationsbyggnaden har sedan granskningen av detaljplanen arbetats om och är betydligt mindre och lägre. Byggmaterial styrs inte i detaljplanen, men kommer att krävas på lämpligt sätt inför byggande.

Frågan om kostnader vid uppförande av hyresrätter är inte en fråga för detaljplanen.

Broarnas utformning inklusive skydd kommer att följa Trafikverkets krav.

Det finns i kommunen ett stort behov av bostäder och stationsområdet utgör en ändamålsenlig plats för förtätning med närhet till kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk. Utvidgning av spårområdet innebär att ny bebyggelse kommer nära den befintliga, men även att den nya bebyggelsen skyddar den befintliga från buller.

Parkering för stjärnhusen är tänkt att lösas i parkeringshus och garage genom avtal. Diskussioner pågår med Väsbyhem om en lämplig lösning.

Sedan detaljplanens granskning har projektet arbetats om i stora delar bland annat för att minska kostnaderna. Det är oundvikligt att anläggningar av det slag som ingår i projektet kostar mycket pengar, men de är mycket långsiktiga och skapar förutsättningar för en attraktiv, välfungerande och växande stad.

Boende på Oxundavägen

En boende på Oxundavägen tycker att planen bör möjliggöra för en grundskola i anslutning till området då planen möjliggör 1500 bostäder och de två närmsta skolorna redan uppger att de har för lite platser.

Kontorets kommentar:

Väsby entré innehåller ingen grundskola. Kommunen är medveten om behovet av fler skolplatser och arbetar för att möjliggöra för fler skolplatser i närområdet.

Boende på Stenmåravägen

En boende på Stenmåravägen undrar vart infartsparkeringen möjliggörs och hur många platser som kommer finnas och framhåller att infartsparkering är en förutsättning för många för att kunna ta sig till jobbet. Personen undrar även hur parkering är tänkt att lösas för de nya bostäderna och om kommunen avser att fortsätta arbeta med P-tal 0.

Kontorets kommentar:

Infartsparkering planeras på västra sidan i parkeringshus. Den totala mängden infartsparkeringar ska vara ungefär densamma som idag.

För området har det beslutats att ett grundkrav på 0,5 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering ska gälla.

Boende på Centralvägen

En boende på Centralvägen tycker inte att detaljplaneförslaget för station och bostadsbebyggelse verkar anpassat för värmeböljor som följd av global uppvärmning. Asfalt och betong är framträdande i förslaget och mer träd och grönska efterfrågas. Personen framhåller att de skärvor av natur som lämnats kvar är det bästa med Väsby. Personen undrar även vart återvinningsstationen kommer lokaliseras.

Kontorets kommentar:

Planen har bearbetats avseende avfallslösningar och avfallsutredningen är uppdaterad. Plats för LIP (lättillgänglig insamlingsplats), vilket är jämförbart med dagens återvinningsstation, möjliggörs i kvarter 1. En mini-ÅVC möjliggörs antingen inom bebyggelsen eller som mobil ÅVC centralt i området. I den fortsatta fördjupningen av projektet behöver gemensamma avfallslösningar tydliggöras.

Stora värdefulla träd sparas så mycket som möjligt och nya träd planteras längs de flesta gator. Dessa bidrar till skuggning och minskad värmeöeffekt. Ingrid's torg planeras med stora delar grönska. Natur bevaras i anslutning till Runby Hage och söder ut i det som kallas Terrängparken.

Kommunala instanser

Synpunkter har kommit in från bygg- och miljönämnden, kultur- och fritidsnämnden och utbildningsnämnden. Synpunkterna sammanfattas nedan.

Bygg- och miljönämnden

Användningsbestämmelser

Bygg- och miljönämnden lämnar synpunkter på plankartan avseende användningsbestämmelser som rör Torg (TORG₁), Resecentrum (T₂), Centrum (C₂), Parkering (P₁ och P₃).

Kontorets kommentar:

Användningsbestämmelsen TORG₁ har förenklats samt C-, och P-bestämmelserna har justerats efter Bygg- och miljönämndens synpunkter. Avseende användningsbestämmelsen T₂ hänvisas till riskutredningen för definition av vad som anses uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Egenskapsbestämmelser

Bygg- och miljönämnden lämnar synpunkter på plankartan avseende egenskapsbestämmelser som rör höjd på bebyggelse som vetter mot järnvägen, å i kulvert samt f₄ och f₅ avseende utformning av genomgående bostäder.

Kontorets kommentar:

Den generellt formulerade bestämmelsen om höjd på bebyggelse mot järnväg har inte justerats till specificerade bestämmelser. De problem som nämnden lyfter angående tolkning av vilka kvarter som berörs av den generella bestämmelsen anses inte längre aktuell då kvarteren nu regleras i en etappordning.

Planförslaget har omarbetats så att den kulverterade delen av ån i sin helhet ligger i underjordisk kulvert och nämndens synpunkt avseende fördelning av å i kulvert respektive öppet tråg är därför inte längre aktuell.

Bestämmelserna f₄ och f₅ har reviderats efter nämndens synpunkt och förtydligats.

Buller

Bygg- och Miljönämnden ifrågasätter behovet av bestämmelserna under rubriken *Skydd mot störningar* i plankartan då dettas regleras i trafikbullerförordningen (2015:216). Nämnden påpekar att högsta tillåtna värden för störningar genom buller endast regleras i detaljplan om särskilda skäl för detta existerar vilket inte är fallet i denna detaljplan. De menar att denna typ av reglering av buller kan leda till långtgående problem i samband med bygglovsprövningar. Bygg- och miljönämnden föreslår istället reglering av placering, användning, utformning etcetera enligt den typ av egenskapsbestämmelser som Boverket förordar.

Kontorets kommentar:

Bullerbestämmelserna har reviderats enligt synpunkten.

Övriga synpunkter

Bygg- och miljönämnden anser att upplysningen om att sanering av förorenad mark måste vara utförd innan startbesked kan ges borde vara en planbestämmelse.

Nämnden anser vidare att den norra dagvattendammen bör säkras juridiskt på något sätt. Nämnden påtalar vidare att avsnitten under planförslag samt planeringsförutsättningar avseende magnetfält bör kopplas ihop tydligare så att kommunens ställningstagande gällande magnetfältsnivåerna framgår. Eventuellt bör det också förtydligas att detta gäller nuvarande förhållanden.

Kontorets kommentar:

Upplysningen om sanering av förorenad mark har ändrats till en planbestämmelse.

Ett separat planarbete har påbörjats för den norra dagvattendammen.

Planbeskrivningen har reviderats enligt synpunkten om magnetfält.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden ser positivt på en utveckling av kommunen för att möjliggöra för ett växande Väsby. Nämnden lyfter att de föreslagna nya bostäderna innebär fler kommuninvånare och ett ökat tryck på föreningslivet samt en ökad efterfrågan på idrottsanläggningar och träningstider i kommunens lokaler. Med de planerade förskolorna kan även behov av idrottslokaler för skolidrott uppstå i framtiden. Detta bör tas med i kommunens strategiska lokalförsörjningsplan.

Kultur- och fritidsnämnden påtalar att den södra förskolan inte uppfyller kommunens riktlinjer för utemiljö vilket gör det ännu viktigare att det satsas på en högkvalitativ utemiljö.

Det är positivt att Villa Karlsro finns kvar med omkringliggande grönyta och fornlämningar men med anledning av att en del befintlig naturmark bebyggs och rekreationsområden minskar vill Kultur- och fritidskontoret göra ett medskick till projektgruppen för detaljplanen att beakta behovet av bostadsnära miljöer som erbjuder fysisk aktivitet för alla åldrar. De öppna gräsytorerna i området försvinner helt vilket är negativt för spontan lek, rörelse och social samvaro. De påtalar vidare att Runby Hage används för kommunens officiella Valborgsfirande och en ny plats för firandet behövs. De understryker även vikten av offentlig konst i det centrala stadsrummet.

Kontorets kommentar:

Idrottslokaler finns inte med i projektet men synpunkten noteras och lyfts inom kontoret.

Diskussioner har hållits med utbildningskontoret om den södra förskolegårdens utformning och samnyttjande av den intilliggande allmänna lekparken. En godtagbar lösning har nåtts och planen har uppdaterats efter diskussionerna.

Alternativa platser för valborgsfirande har diskuterats inom kontoret och frågan kommer att tas vidare i det fortsatta arbetet med planens genomförande. Likväl frågan om offentlig konst tas med i det fortsatta arbetet med planens genomförande.

Ekonomiska konsekvenser

Nämnden noterar att föreslagna parker blir allmänna platser med kommunalt huvudmannskap. Ansvar för drift och underhåll av eventuella redskap som kan klassas som utegym etcetera behöver tydliggöras om det blir aktuellt och medel för drift och underhåll behöver tas med i kommande budgetarbete.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har arbete med kostnads- och investeringskalkyl pågått där driftskostnader har tagits med i beräkningarna.

Barnrättsperspektivet

Kultur- och fritidsnämnden noterar att förskolegårdarna ska utformas med hänsyn till kulturmiljö. De lyfter att även barnrättsperspektivet ska genomsyra arbetet för att skapa en utemiljö som är bäst för barnen.

Kontorets kommentar:

Kontoret har noterat synpunkten om barnrättsperspektivet. Att gårdarna ska utformas för att bli en kvalitativ lekmiljö för barnen har förtydligats i gestaltungsprogram och planbeskrivning.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden ser positivt på att förskoleverksamhet kan etableras i detaljplanområdet och framhåller vikten av att utbildningskontoret tillåts medverka i fortsatta arbeten för att säkerställa att förskolans inre och yttre miljö svarar upp mot de riktlinjer som antagits för nybyggnadsprojekt. Utbildningskontoret lyfter fram följande punkter:

- Bullerreducerande åtgärder bör vidtas för att minska ljudnivån på hela eller delar av gårdarna så att riktvärden innehålls.
- Då kommunens egna riktvärden för friyta på förskolegård inte uppfylls för södra förskolan bör pedagogisk planering och kommunens analysverktyg för kvalitetsbedömning av friyta vid förskola beaktas i det fortsatta arbetet.
- Det är positivt att förskolorna ligger i anslutning till rekreationsområden. Det är viktigt att norra förskolegården anpassas varsamt till den befintliga naturmarken.
- Den södra förskolan är placerad tillsammans med bostadshus. Det är viktigt att de inhägnade förskolegårdar inte delas med boendegårdar eftersom det kan upplevas som negativt för såväl boende som förskolor.
- Det är viktigt att en trafiksäker lösning utformas mellan södra förskolan och lekgården (norr om den södra förskolan) för att barn enkelt och trafiksäkert ska kunna ta sig mellan dessa ytor.
- Det är viktigt att ytor för angöring, parkering, lastning/lossning och avfallshantering samt zon för hämtning/lämning beaktas i den fortsatta planeringen. För att säkerställa trafiksäkra lösningar behöver utbildningskontoret involveras i denna planering.

Kontorets kommentar:

Utformning av förskolorna har diskuterats och en acceptabel lösning har förankrats med fastighetskontoret, utbildningskontoret och bygg- och miljökontoret. Planhandlingarna är uppdaterade i enlighet med detta.

Bullerutredning har uppdaterats och förskolorna har anpassats efter bullersituationen.

Gränsen mellan södra förskolan och bostadsgård har omarbetats.

Övriga

Synpunkter har kommit in från 12 övriga. Synpunkterna har sammanfattats nedan.

Brandkåren Attunda

Brandkåren Attunda anser att framkomligheten för räddningstjänst inom planområdet inte är säkerhetsställd avseende höga flöden och vattendjup. Utöver att arbeta med höjdsättning för att avleda vatten rekommenderar Brandkåren Attunda att fördröjningsmagasin av dagvatten används. Det bör vidare säkerhetsställas att vattennivåerna inte blir högre än 0,3 meter för att deras fordon ska ha möjlighet att ta sig fram i planområdet. Vidare lyfts att endast en damm finns med i plankartan trots att dagvattenutredningen föreslår två. Brandkåren Attunda rekommenderar att dammens egenskaper så som fördröjningsvolym anges i plankartan. Brandkåren Attunda anser vidare att det bör regleras i plankartan att kvartersmark ska kunna fördröja upp till 10 mm regn för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

Brandkåren Attunda påpekar att förskolornas funktionalitet vid ett 100-års regn med klimatfaktor bör utredas, samt att tillgång till verksamheten måste säkerställas. De rekommenderar vidare att de egenskapskrav som krävs för diket som ska avleda dagvatten skrivs in i plankartan.

Brandkåren Attunda ser positivt på att Upplands Väsby kommun samarbetar med Trafikverket i frågan och suicidrisk.

Brandkåren Attunda påpekar att gatumiljön i det planerade området måste utformas så att räddningstjänstens fordon har åtkomlighet till byggnaderna om utrymning ska kunna ske med räddningstjänstens medverkan. Det kan krävas särskilda uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar. Om gatumiljön ska ges möjlighet att gestaltas med fria händer bör plankartan begränsa möjligheten till utrymning med hjälp av räddningstjänstens medverkan. Brandkåren Attunda påtalar vidare att vid utformning av bebyggelse i slutna kvarter, där räddningstjänstens höjdfordon inte kan komma in finnas en begränsad möjlighet att utgöra den alternativa utrymningsvägen. Om utrymning med bärbara stegar ska vara möjlig ställer detta krav på vägen fram till uppställningsplatsen.

För mer information hänvisas till Brandkåren Attundas vägledning för utrymning med räddningstjänstens stegutrustning.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har detaljplanen arbetats om för att säkerställa tillgängligheten vid höga vattennivåer enligt Räddningstjänstens synpunkt och Rapport Konsekvensanalys BHF och Rapport Översvämningsrisker har uppdaterats.

Detaljplanens utredningar visar att detaljplanen är genomförbar. Planen har omarbetats med nya ytor för översvämning och bestämmelser har tillförts för att säkerställa att vatten leds åt rätt håll. I områden med risk för höga vattennivåer vid bostäder har alternativa utrymningsvägar studerats. Bestämmelser har lagts till för kvarter 17–19 om att bostäder som vetter mot Ladbrovägen med risk för höga vattennivåer ska utformas så att utrymning kan ske utan assistans från räddningstjänst.

I det fortsatta arbetet inför marköverlåtelse kommer kraven inom kvartersmark att utredas vidare och förtydligas. Plan- och bygglagen ger inte möjlighet att ange bestämmelser om vattenflöden eller vilken teknik som ska användas för att reglera dagvattnet. Genom att ange anläggningens fysiska utbredning, exempelvis dammens eller fördröjningsmagasinets utbredning och djup kan förutsättningarna för att klara ett visst dagvattenflöde indirekt regleras.

Synpunkten angående 100-årsregn har beaktats i samband med uppdatering av Rapport Översvämningsrisker.

En bestämmelse som reglerar dikenas utformning bedöms inte nödvändig.

Stockholm Exergi AB

Stockholm Exergi upplyser om att det finns befintliga fjärrvärmeledningar och anför vidare att tidig information och samrådsmöten är bra för att kunna planera ledningsomläggningar och nya ledningsdragnings samt säkra befintlig drift. Stockholm Exergi upplyser om att åtgärder i deras distributionsanläggningar utförs av dem och regleras enligt gällande förlägningsavtal.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har ledningssamordningsmöten pågått tillsammans med ledningsägarna inom projektområdet. Dialogen kommer att fortsätta efter planens antagande för att gemensamt samordna genomförandet.

Käppalaförbundet

Käppalaförbundet har tagit del av förslag till rubricerad detaljplan i Upplands Väsby kommun och noterar att det aktuella planområdet ligger utanför avloppstunnels riskområde. Avloppstunneln påverkas inte av den föreslagna planen. Förbundet har i övrigt inga synpunkter.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende och hänvisar till Länsstyrelsen som ansvarig för att företräda och samordna statens intressen i planprocessen samt tillhandahålla planeringsunderlag. MSB stödjer länsstyrelsen i den mån de särskilt så önskar.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

Postnord

Postnord lyfter att dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation ska föras och kontakt tas i god tid via utdelningsforbattringar@postnord.com. En placering av postlådor som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras. Dialogmöte med Postnord hålls i samband med markanvisning och genomförande.

Trafikförvaltningen Region Stockholm och regionledningskontoret

Region Stockholm har tidigare yttrat sig kring programmet samt under samrådet för Väsby Entré och framför i sitt granskningsyttrande flera viktiga punkter som kvarstår som centrala utmaningar:

- Trafikeringen för ersättningstrafik ska förläggas på den östra sidan av Ostkustbanan på Industrivägen och ytor måste reserveras för detta.
- Plats och villkor för temporär bussterminal under byggtid behöver diskuteras med Region Stockholms trafikförvaltning.
- Klimatsäkring av bussterminalen och terminalens kringliggande vägar mot skyfall och höga flöden genom rätt höjdsättning och klimatanpassningsåtgärder som klarar hantera ett 100 års regn med klimatfaktor samt BHF (beräknat högsta flöde).
- Säkerställa pendeltågsstationens funktion under hela projektets genomförande där utmaningen är att synka olika aktörers planprocesser och att dagens och framtidens spårburna trafik fungerar under genomförandet.
- Att alla avtal som krävs ska finnas på plats som involverar regionens medverkan.
- Genomförandets tidplan behöver kompletteras med allt som påverkar kollektivtrafiken för att säkerställa att kollektivtrafik kan bedrivas kostnadseffektivt och rationellt under hela tiden för genomförandet.
- Säkerställa att bussterminalen och kringliggande väginfrastruktur är rätt dimensionerad och att ytorna i plankartan är tillräckliga.
- Att läget för X3 i plankartan är korrekt då denna bro är viktigare än X2 vilkens läge behöver anpassas till X3s läge i relation till plattformslängder och resefunktioner och resenärsflöden.

Övergripande

Region Stockholm framhåller att de utifrån tillgängligt underlag inte kan bedöma hur kopplingen mellan bussterminalen och stationen kommer att fungera för resenärerna. Detta anses vara en brist i underlaget utifrån planens påverkan på hur kollektivtrafiken kommer att kunna bedrivas i framtiden.

Kontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration som redovisar kopplingar mellan station och bussterminal.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Region Stockholm framhåller att planförslaget har stor påverkan på kollektivtrafiken, särskilt under genomförandet, och lyfter flera synpunkter. Regionen motsätter sig förslaget att begränsa tung trafik längs Edsvägen, eftersom det påverkar två busslinjer och leder till högre kostnader och längre resvägar. Behovet av en vändmöjlighet för bussar på Ladbrovägen kvarstår.

När det gäller bussterminalen är den fastighetsrättsliga gränsdragningen oklar och tredimensionell fastighetsbildning saknas i plankartan. Påverkan från extremväder på bussterminalen behöver utredas och höjdsättningen anpassas för att säkerställa att alla funktioner, särskilt för busstrafik, fungerar. Dessutom saknas tre platser för paus/rast, och kapaciteten för avstigning behöver ökas. Framkomligheten måste säkerställas med körspår enligt riktlinjen Ri-Term.

Ersättningstrafik för pendeltåg bör trafikera nära stationsentréerna. All busstrafikerad infrastruktur ska följa RiGata-Buss, men det är oklart hur korsningspunkter mellan gående, cyklister och bussar ska hanteras vid bussterminalens in- och utfarter, särskilt på Ladbrovägen och Jupitervägen, där specifika åtgärder krävs för hållplatslägen. Industrivägen och Anton Tamms väg behöver vidare utredningar kring framkomlighet och körspår.

Slutligen efterfrågas en beskrivning av buller och störningar från bussterminalen samt hur resenärsflöden och tillgänglighet ska fungera, inklusive om hissar och trappor planeras till vänthallen.

Kontorets kommentar:

Förslaget om att begränsa tung trafik längs Edsvägen har utgått. Bullerskärmar ska uppföras mot Edsvägen och därmed visar bullerutredningen att busstrafik är möjlig längs Edsvägen.

Planillustrationen har kompletterats med nya hållplatslägen längs Ladbrovägen. I det nya förslaget planeras inte hållplatslägen längs anslutningsvägen mellan Ladbrovägen och Jupitervägen. Om behovet förändras så medger detaljplanen alternativa utformningar av gatan.

Underlaget till detaljplanen utgörs av övergripande principiella ritningar och illustrationer vilket bedöms tillräckligt för att redovisa detaljplanens övergripande intentioner. I det fortsatta arbetet med terminalen och stationen behöver underlaget och genomförandeplaneringen förfinas i dialog mellan kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Sedan detaljplanens granskning har terminalen med kopplingar till broar och spårplattformar studerats om. I dialog med Trafikförvaltningen och Trafikverket har kommunen beaktat att säkerställa ovanstående i det nya förslaget. Till exempel har ett arbete utförts för att säkerställa tillgängligheten vid höga vattennivåer och Rapport Konsekvensanalys BHF och Rapport Översvämningsrisker har uppdaterats.

Bullerutredningen har uppdaterats och Trafikförvaltningens synpunkter har beaktats.

Stationsområde – plattformar

Region Stockholm framhåller vikten av att markreservat för allmännyttig bro (x_2 och x_3) är väl förankrat mellan kommunen, Trafikverket och region Stockholm då dessa behöver kunna ansluta både till dagens och framtida plattformslägen (som i båda fall ska kunna bli 355 meter långa). Regionen anser att läget för x_3 bör läggas fast så att x_2 kan anpassas till detta läge.

Region Stockholm ser ett behov att stationen som regionen sköter ska kravställas i utförande i enlighet med regionens riktlinjer. AB Väsbyhem/Kommunen behöver inkomma med "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" (denna går att finna på www.sll.se/bygga).

Kontorets kommentar:

I fortsatt dialog med trafikverket och trafikförvaltningen kommer broarnas lägen preciseras. Plankartan har reviderats med mer avgränsade områden för södra brons placering men har inte fullt ut fastställt broarnas exakta lägen.

Plankarta

Region Stockholm anser att T₂ behöver kompletteras med trafikändamål bussterminal samt att T₂ kan användas för att tydliggöra att det gäller en tredimensionell fastighetsindelning.

Kontorets kommentar:

Användningsbestämmelsen T2 medger ändamålet resecentrum vilket innefattar bussterminal.

Kontorsändamålet i Terminalbyggnaden har tagits bort. Därmed är frågan om 3D-fastighetsbildning inaktuell.

Övrigt

Region Stockholm påpekar att det saknas en övergripande beskrivning av hur kollektivtrafiken påverkas under projektets genomförande. Regionen anser att kommunen behöver göra en utredning som omfattar olika scenarier och kostnader. Om en temporär bussterminal placeras på västra sidan av järnvägen under byggtiden kan det medföra ökade kostnader för busstrafiken. Dessa kostnader menar regionen måste regleras genom ett avtal där kommunen tar ansvar för merkostnaderna.

Kontorets kommentar:

Det har i planbeskrivningen förtydligats att fortsatt drift av järnvägen och stationsfunktionen under hela byggskedet utgör en förutsättning för projektet. I samband med omläggning av Väsbyån och byggnation av bussterminal samt broar planeras en tillfällig omläggning av den nuvarande busstationen. I avtalet med regionen framgår det att kommunen tar alla merkostnader för trafikdriften som uppstår under den tid provisoriska anläggningar nyttjas.

Avtalsfrågor och genomförande

Region Stockholm påpekar att beskrivningen att bussterminalen skänks till regionen inte stämmer med det existerande samverkans- och finansieringsavtalet. Enligt avtalet ska regionen äga resenärsytor och personalutrymmen genom en 3D-fastighet, medan de trafikala ytorna ska knytas till denna fastighet via servitut. Avtalet gäller enbart bussterminalen och involverar endast Trafikförvaltningen och kommunen som parter. Regionen lyfter att eventuellt behov av ett ytterligare servitut för Trafikverkets fastighet Nedra Runby 4:1 måste diskuteras mellan alla berörda parter.

Kontorets kommentar:

Inför planens antagande har nya avtal tecknats mellan kommunen och Trafikverket/Trafikförvaltningen var för sig samt ett gemensamt trepartsavtal. Avtalen reglerar samverkan, ägande, finansiering, ansvar, genomförande och drift.

Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande

Regionen framhåller att innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med Region Stockholms trafikförvaltnings utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. SL föreskrifter ska följas och kostnader som uppstår för Region Stockholm på grund av genomförandet av projektet ska bäras av exploatören.

Om kollektivtrafiken riskerar att påverkas, ska en anmälan göras till Trafikförvaltningen genom att "Blankett för beställning av SL medverkan" i god tid skickas till Region Stockholms trafikförvaltning, kontakta bygga@sl.se för blankett.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB önskar samråda om E-områden och dess storlek.

Kontorets kommentar:

I samband med uppdatering av detaljplanen efter granskningen har dialog förts med E.ON om lägen för transformatorstationer inom planområdet och plankartan har justerats efter dialogen. I det fortsatta arbetet kommer planeringen av elförsörjning i området att fortsätta i dialog med E.ON. Planförslaget bedöms ge tillräckliga förutsättningar för projektets genomförande.

Front – 2016

Front – 2016 anser inte att det ska byggas fler bostäder och parkeringshus eller affärslokaler. De anser det räcka med en breddning av järnvägen och utökad busstationen, förslagsvis på västra sidan mot Runby samt utveckla mera parker och mindre belysning.

Front – 2016 framhåller att Messingen är en utmärkt mötesplats och att det bör planeras fler projekt därinne samt att Brobacken (Industrivägen 16) inte behöver övervakningskamera.

Kontorets kommentar:

Bostadsbyggande är en förutsättning till utbyggnad av järnvägen och omvandling av stationsområdet. Bostäder intill en järnvägsstation är en viktig beståndsdel för en hållbar stadsutveckling. Messingen och Brobacken ingår inte i detta detaljplanearbete. Synpunkterna föranleder ingen ändring av planförslaget.

Miljöpartiet i Upplands Väsby

Sammanfattning

Miljöpartiet de gröna i Upplands Väsby tillstyrker förslaget till detaljplan för Väsby entré med de undantag som anges i detta granskningsyttrande och som berör skolplatser, parkering, cykel, gestaltning, yteffektivitet, kontorsyta och genomförandekalkyl. Miljöpartiet ställer sig bakom de ambitioner och inriktningar som hållbarhetsprogrammet pekar ut för Väsby entré. Åtgärdsförslagen och kravnivåer som formuleras inför antagande måste bli ledande för arbetet och Miljöpartiet förväntar sig att de medför måluppfyllnad av Agenda 2030 och kommande CO₂ budget för kommunen. Miljöpartiet menar att kommande exploatörer ska utmanas att leverera spetsteknik och innovation för att uppnå ambitionerna. De ser positivt på tillkomsten av bostäder, verksamhets- och servicelokaler i direkt anslutning till stationen vilket de anser stämmer väl med målsättningen i såväl den Regionala utvecklingsplanen som i kommunens Översiktsplan om att bygga i kollektivtrafiknära lägen. Miljöpartiet vill dock se ett mer effektivt nyttjande av dessa värdefulla ytor.

Barnens plats i staden

Miljöpartiet lyfter att plats för lek är viktigt och att barns rättigheter och behov har ett lagstadgat stöd. De vill att barn och unga ska få vara delaktiga i den fortsatta processen. Partiet framhåller att säkra, lekvänliga vägar till skola, förskola och andra aktiviteter är nödvändiga.

Förskola och skola

Miljöpartiet ser positivt på byggandet av förskolor i området och betonar att förskolegårdarna bör vara tillgängliga för allmänheten på kvällar och helger. Partiet pekar på utmaningar med placeringen av norra förskolan och föreslår en placering i närliggande kvarter för att lösa utmaningar med buller och befintliga värdefulla träd. Partiet påpekar att ingen av förskolorna uppfyller Boverkets rekommendationer om 40 m² friyta per barn och att södra förskolans gård även understiger kommunens riktlinjer. Partiet vill att kommunens riktlinje efterföljs.

Miljöpartiet uttrycker att det är beklagligt att kommunen, genom avtal med Skanska, skjuter uppbyggnaden av ytterligare en skola på västra sidan till framtiden. Miljöpartiet understryker att planen för Väsby Entré måste klargöra hur behovet av skolplatser ska tillgodoses.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har utformning av båda förskolorna utretts och diskuterats och en acceptabel lösning har förankrats med fastighetskontoret, utbildningskontoret och bygg- och miljökontoret. Planhandlingarna är uppdaterade i enlighet med detta.

Väsby entré innehåller ingen grundskola. Kommunen är medveten om behovet av fler skolplatser och arbetar för att möjliggöra för fler skolplatser i närområdet.

Samordnad parkering

Kravet på 0,5 bilplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering ifrågasätts av Miljöpartiet som anser att detta är för högt och bör sänka, särskilt i närheten av stationen. Partiet föreslår att det ska finnas möjligheter att implementera fler steg i Mobilitetsplanen, med starkare mobilitetslösningar än dagens krav. Partiet anser vidare att det är ineffektivt att infartsparkeringen löses med hjälp av fristående p-hus samt att det är irrationellt att använda en stor attraktiv yta till p-hus. De vill se en samlad parkeringslösning för alla slags parkeringsbehov som kommer att finnas i området. Detta omfattar *boendeparkering* där det bör erbjudas olika former av mobilitetstjänster för de boende så som bilpoolslösningar, *verksamhets- och besöksparkering* där en större andel än normalt kan antas utnyttja kollektiva kommunikationer samt *infartsparkering* som behöver finnas på nära avstånd till pendeltågen.

Miljöpartiet anser att samtliga parkeringsplatser bör samordnas i en gemensam lösning på västra sidan under de planerade bostads- och verksamhetskvarteren mellan broarna och fortsätta norrut om möjligt. Utnyttjandet, menar partiet, kan styras med hjälp av smart informationsteknik och prissättning. Lösningen kan regleras med 3D-fastighetsbildning. Eventuella trygghetsproblem anses kunna lösas genom samordnade trygghetslösningar. En mindre andel besöksparkering föreslås som kantstensparkering. Miljöpartiet ifrågasätter att kvarter 1 inte kan inrymma bostäder som följd av höga bullernivåer när detta klaras för kvarter 3. Partiet uttrycker även att det är en märklig ordning att förskolan på grund av buller enbart ska kunna byggas om p-huset byggs. Om man når samordnad parkering menar de att man istället för p-hus i kvarter 1 skulle kunna bevara grönområdet eller använda platsen för annat.

Kontorets kommentar:

Detaljplanen följer inriktningsbeslut i KS om parkering och mobilitet.

Kvarter 1 kan inte innehålla bostäder då slutet kvarter med ljudskyddad gård inte är möjlig inom tillgänglig yta. Bestämmelser har förts in i planen för att säkerställa utbyggnadsordningen samt lokala skärmar så att erforderliga bullernivåer klaras på norra förskolegården.

Cykelstaden Väsby

Miljöpartiet ser stor potential för cykling i Väsby och motsätter sig minskning av cykelparkeringar. De ser behov av minst 2000 säkra, väderskyddade cykelplatser vid stationen med möjlighet att fördubblas. Partiet vill också ha separerade gång- och cykelvägar, säkrare cykelvägar längs bussterminalen, och ramper med lutningar under 5 %, helst under 4 %. De betonar även vikten av att beakta barns rörelse till fots och på cykel i planeringen.

Kontorets kommentar:

Detaljplanen föreslås rymma 1 000 cykelplatser avsedda för resenärer, med möjlighet att utöka till det dubbla.

Vatten

Miljöpartiet framhåller vikten av att planen för Väsby Entré hanterar flera vattenrelaterade utmaningar, inklusive framtida skyfall, dagvattenhantering, föroreningar och Väsbyåns kvalitéer. De efterfrågar åtgärder som skyddar järnvägen och bostäder från översvämningar samt stärker områdets natur- och rekreationsvärden. Partiet ser positivt på hållbara, innovativa lösningar för cirkulärt

nyttjande och minskad vattenförbrukning som olika former av LOD-lösningar. Partiet betonar att projektet ska bidra till att stärka Väsbyån ur ett helhetsperspektiv.

Kontorets kommentar:

Dagvattenutredningen har uppdaterats sedan detaljplanens granskning. Fokus sedan detaljplanens granskning har legat på att bevara så mycket föreslagen grönyta som möjligt bland annat för infiltration, trots det finns många motstående intressen rörande gatumarkens utformning. Krav ställs även på grönytor inom kvartersmark.

Biologisk mångfald

Miljöpartiet betonar vikten av samverkan mellan flera aktörer. De lyfter fram tallskogen i norr, ädellövträden vid hembygdsgården och det gröna stråket längs ån som viktiga områden. Partiet vill stärka spridningssambanden och öka den biologiska mångfalden i hela planområdet.

Gestaltning

Miljöpartiet välkomnar kombinationen av höga krav på både gestaltning och energieffektivitet i alla skeden av projektet. De ser positivt på att byggnadernas design ska harmoniera med områdets kvaliteter, men betonar att detta inte får stå i vägen för att uppfylla skarpa miljö- och klimatkrav. Gällande materialval för broar och bussterminal uttrycker de oro över hållbarheten och underhållsbehovet. De saknar utvärderingen av det test av material som har utförts genom installationen, Piosaurus sedan 2019.

Kontor och arbete hemifrån

Miljöpartiet påpekar att pandemin har inneburit ökad hemarbete vilket kräver en omprövning av bostädernas utformning och en justering av kontorsytornas omfattning. Partiet ser positivt på fortsatt medborgardialog, exempelvis genom fokusgrupper, för att fånga upp olika gruppers förväntningar på framtida boende.

Kontorets kommentar:

Kontorshuset ovan bussterminalen har utgått. Byggrätter som är flexibla mellan användningarna bostäder och kontor finns inom planen.

Cirkulär ekonomi och returpunkt i Väsbyentré

Miljöpartiet ser positivt på planerna för en returpunkt i Väsby Entré och föreslår att den samlokaliseras med mobilitets- och delningstjänster i de centrala kvarteren. De betonar att detta bör inkluderas från projektets start och vara en del av avtalen med aktörerna som utvecklar kvarteren. Partiet har även efterfrågat tredimensionell fastighetsbildning för att möjliggöra delning av lokaler och ytor, såsom parkering, verkstäder och rum för lån och uthyrning, för att öka resursutnyttjandet.

Partiet framhåller vikten av en aktiv dialog med aktörer som Sörab, Skopan och Cykelköket för att uppnå ett framgångsrikt genomförande. Slutligen betonar de att smarta tjänster i området ska bidra till ett balanserat och ekonomiskt hållbart liv där delning av resurser spelar en central roll.

Kalkyl för projektet

Miljöpartiet anser att bedömningen av kommunens nettoutgifter för projektet (mellan 300 och 400 miljoner kronor) är realistisk på flera punkter. De anser att kostnaderna för P-husen är för lågt beräknade, bedömningen av intäkterna från parkeringsavgifter är realistiskt högt beräknade, kostnaderna för Zaha Hadid-designen är höga och

mycket osäkra samtidigt som kalkylerade merintäkter för markförsäljning pga designen är mycket osäkra. De anser vidare att kalkylerade inkomster från stadsmiljöavtal är mycket optimistiskt beräknade och bör halveras i kalkylen för att göra dem mer sannolika.

Sammanlagt bedömer Miljöpartiet att risken är stor att kalkylen av dessa skäl kan komma att försämrats med 300–500 miljoner kronor. För att delvis minska riskerna bör andra parkeringslösningar och mindre kostsam design sökas.

Kontorets kommentar:

Kalkylen har gjorts om och projektets omfattning har omarbetats.

Naturskyddsföreningen Väsby

Naturskyddsföreningen lämnar synpunkter på hållbarhetsbedömningen, natur och kompensationsåtgärder inom planområdet, PCB-frågan och Väsbyån samt lämnar kommentarer om hållbart byggande.

Hållbarhet och kompensationsåtgärder för förlust av natur och ekosystemtjänster – fler kompensationsåtgärder behövs

Naturskyddsföreningen anser att det är bra att förtäta inom bebyggt område men att det finns skäl att förbättra detaljplanen ur klimat-, miljö- och hälsosynpunkt.

Naturskyddsföreningen påpekar att det är svårt att bedöma om kompensationsåtgärder kommer vara tillräckliga för att balansera förluster av biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster inom planområdet då åtgärdsförslag ska tas fram först när planen beslutas. De påtalat att det är viktigt att de kompensationsåtgärder som vidtas utvärderas mot måluppfyllelse för att eventuella kvarstående brister ska kunna förbättras.

Naturskyddsföreningen framhåller att Väsby Entré, med sin betydande storlek, har effekter på miljön även utanför detaljplanegränserna. Planförslaget innebär att det öppna landskapsrummet i Väsbyåns dalgång sluts. Dessutom kommer trycket på närliggande gröna områden öka av ett stort befolkningstillskott vilket leder till förluster av ekosystemtjänster. Naturskyddsföreningen anser att dessa förluster av ekosystemtjänster ska kompenseras på annan närliggande plats i samband med exploateringen. De föreslår att kommunen i samband med investeringar avsätter minst 50 miljoner kronor för att säkerställa närliggande grönområden och för en upprustning av Väsbyån med dess landskapsrum, norr och söder om planområdet. De anser att även Bergaskogen är ett område som behöver skyddas och som genom dess närhet utgör en viktig tillgång för de boende i Väsby Entré-området.

Kontorets kommentar:

I samband med revidering av detaljplanen efter granskningen har synpunkten beaktats. Bestämmelser om att spara träd för att skapa bättre förutsättningar för skyddade arter har förts in. Övergripande idéer om spridningssamband och ekosystemtjänster har präglat utformningen av förslaget. Detta kommer att förfinas i det fortsatta fördjupningsarbetet efter detaljplanens antagande.

Väsbyån inom planområdet – frilägg mer av ån och gör naturanpassningar

Naturskyddsföreningen anser att Väsbyåns frilagda del bör öka så att den på nytt kan bli en betydande del av stadsbilden och framhåller att naturanpassningar bör göras i och vid Väsbyån. Om ån utformas med betongtråg så kan detta göras så att denna får

en naturimiterande yta, lågflödesfåra kan göras något meandrande och botten kan försees med sten och grus. De anser vidare att Väsbyån söder om Mälarvägen bör utformas med ett varierat meandrande och beskuggat lopp.

Föreningen är kritiska till att Väsbyån behandlas utifrån ett perspektiv som enbart rör den del av ån som ligger inom aktuellt planområde och att detta gör det svårt att bedöma planens övergripande inverkan på Väsbyån. Ån påverkas i sin helhet av flera andra planer och projekt. Detta gör det svårt att fullt ut bedöma effekterna av varje delprojekt och begränsar möjligheten att finna optimala lösningar för Väsbyåns långsiktiga välbefinnande. Naturskyddsföreningen lyfte redan i sitt yttrande 2018 behovet av ett övergripande helhetsperspektiv för att bättre hantera åns utveckling och skydd.

Naturskyddsföreningen framhåller att detaljplanen bör bedömas med hänsyn till de utgångspunkter, värderingar och resultat som redan etablerats inom det planeringsarbete som under lång tid pågått inom den kommunala förvaltningen med att utveckla hela Väsbyåns dalgång som ett grönt stråk.

Kontorets kommentar:

Synpunkten angående friläggning av Väsbyån har beaktats under utvecklingen av projektet. Komplexiteten i de centrala delar av Upplands Väsby innebär dock att det är svårt att förena ett öppet vattendrag med ytor för kollektivtrafiken på samma plats. I det fortsatta arbetet kommer möjligheter för att tillgängliggöra vattnet i den yttre miljön och att skapa så goda ekologiska förutsättningar som möjligt att studeras mer i detalj.

Väsbyån söder om Mälarvägen ingår inte i detaljplaneområdet.

Hela Väsbyån behöver ett helhetsprogram

Naturskyddsföreningen menar att ett helhetsprogram för Väsbyån behövs med tydliga mål för bevarande och utveckling av ån och dess närområden. Programmet ska vara vägledande för alla projekt som berör ån och bör innehålla en åtgärdsplan för att främja biologisk mångfald, ekosystemtjänster och rekreation, samt bevara åns fysiska och biologiska förutsättningar.

Ån bör behandlas som en helhet då åtgärder i ett område påverkar åns hydrologi och biologiska funktioner i ett större område. Idealt, menar de, borde även hela avrinningsområdet, i vilket ån är en del, betraktas och hanteras utifrån ett helhetsperspektiv. Trots befintliga planer och ambitioner saknas övergripande styrande dokument. Naturskyddsföreningen betonar behovet av restaurering av ån, inklusive att ge den ett meandrande lopp, skapa svämplan och våtmarker och stärka kantzoner. De framhåller att det redan finns relevanta underlag, exempelvis från Väsby Entré-projektet och Oxunda vattensamverkan, som kan användas som grund för programmet.

Föreningen påpekar att EU:s vattendirektiv, som syftar bl a till att vi ska ta hand om våra vattenresurser så att kommande generationer ska få tillgång till vatten av bra kvalitet i tillräcklig mängd, utgår just från ett sådant helhetsperspektiv baserat på avrinningsområden.

Kontorets kommentar:

Sedan detaljplanens granskning har detaljplanens utredningar rörande vatten uppdaterats. Kommunen har också påbörjat övergripande projekt som innefattar Väsbyån. I samband med ansökan om vattendom kommer fördjupade utredningar att göras för Väsbyån.

Människor, cyklar och grönytor behöver plats – håll låga P-tal

Naturskyddsföreningen framhåller att utrymmet för människor inklusive barn, cyklar och grönytor bör prioriteras och parkeringsplatser samt subventioner och dyra investeringar för dessa bör hålls nere. Projektet bör ha låga P-tal. Föreningen anser att ett parkeringsgarage bör räcka i området och att det södra bör utgå till förmån för parkmark.

Kontorets kommentar:

Kommunens övergripande mobilitetspolicy är inriktad på minskat bilberoende. Projektet i sin helhet syftar också till att förbättra kommunikationsvägarna för gående, cyklister och kollektivtrafikanter.

Använd giftfria material vid byggnation

Naturskyddsföreningen tar fasta på hållbarhetsbedömningens mål om att byggprocessen ska ge upphov till minimal miljöpåverkan och material i byggnader och anläggningar ska vara giftfria, klimatsmarta och resurseffektiva och framhåller att materialvalen är avgörande för att minska klimatpåverkan. Föreningen anser att kommunen ska ställa krav på projektör och entreprenör och att Svanens kriterier för bostadshus, skolor och förskolor bör tillämpas och/eller att samtliga material och kemiska produkter som används bör uppfylla högsta kravnivån i Byggvarubedömningen, BASTA eller Sunda hus. Material av högsta (möjliga) bedömningsnivå bör tillämpas för att undvika olämpliga kemikalier.

Kontorets kommentar:

I det fortsatta arbetet inför marköverlåtelse kommer kraven inom kvarteretsmark att utredas vidare och förtydligas. Kommunen tar med sig synpunkterna angående byggande med giftfria material och resurseffektiva byggnader med låg klimatpåverkan.

Bygg klimatsnåla, resurseffektiva och energieffektiva byggnader

Naturskyddsföreningen tar fasta på hållbarhetsbedömningens mål om att energiförsörjningen och energianvändningen i Väsby Entré ska ge upphov till en så liten klimatpåverkan som möjligt samt ska bidra till en hög resurseffektivitet. Naturskyddsföreningen förutsätter att kommunen ställer höga krav på byggherrar som bland annat ska bidra till att högt ställda klimatmål kan nås.

Kontorets kommentar:

Synpunkten noteras.

Gör mer detaljerade undersökningar för att finna föroreningar inklusive PCB

Naturskyddsföreningen hänvisar till att planen anger att det med föreslagna dagvattenåtgärder inte sker någon ökning av föroreningar från planområdet vare sig i mängd (kg/år) eller halt (ug/l) till Väsbyån. Föreningen framhåller att detta grundas på ett antagande om att föreslagna åtgärder, inklusive dammar, i alla väder, ska vara tillräckliga för att effektivt hindra olika föroreningar, inklusive närsalter, att nå ån.

Naturskyddsföreningen hoppas att så blir fallet men anser, som nämnt ovan, att ån bör ges ett meandrande lopp, svämplan och trädbevuxna kantzoner.

Naturskyddsföreningen påpekar att spridningsväg för PCB-föreningar från Messingen via Väsbyån och vidare till Oxundasjön till stora delar ligger inom planområdet. De framhåller att kvalitativa och kvantitativa undersökningar av kvarvarande föreningar och spridningsvägar bör göras innan ”spaden sätts i marken” för att ändra åns lopp.

Naturskyddsföreningen ställer sig vidare frågande till formuleringen ”*En teoretisk risk för spridning till ytvatten finns också, från den sydvästra ”hotspoten”, men då området sannolikt är relativt begränsat finns sannolikt ingen egentlig risk för spridning till Väsbyån.*” Att benämna omständigheterna kring landets mest omfattande spridning av PCB som ju just skedde från mark (delvis via spillvattenledningar?) till ytvatten som en sannolikt relativt begränsad risk finner vi anmärkningsvärt.

Kontorets kommentar:

Kompletterande undersökningar gällande PCB i Väsbyån görs i samband med framtida vattendomsansökan för flytt av ån. Inom kommunen pågår dessutom ett övergripande projekt beträffande PCB-föreningar.

Upplands Väsby Hembygdsförening

Upplands Väsby Hembygdsförening har tagit del av planhandlingar med bilagor och underlagsutredningar och lämnar synpunkter på respektive handling. Föreningen har även angett vad de tycker är bra respektive dåligt med förslaget samt gett sin vision för områdets framtid.

Vad hembygdsföreningen anser är bra:

- Knyter ihop västra och östra sidan om järnvägen
- Att höghuset har utgått
- Två nya broar som ersätter befintlig bro och tunnel och att man når plattformarna även från södra bron
- Att stationsområdet utvecklas
- Att frilägga Väsbyån
- Skyddsbestämmelser för de två uthusbyggnaderna söder om Pukslagargatan och som utgör helhetsmiljön Nedra Runby/Hembygdsgården.

Vad hembygdsföreningen anser behöver kompletteras/ändras:

Hembygdsföreningen anser att skalan på bebyggelsen generellt är alldeles för stor och menar att sambanden i Väsbyåns dalgång måste vara möjliga att både förstå och uppleva även framöver. Föreningen menar vidare att det historiska landskapet med fornlämningar och senare spår måste respekteras och att stjärnhusen med sin karaktäristiska placering i landskapet inte får döljas av tillkommande massiv bebyggelse.

- Skyddsbestämmelserna för Karlsro bör innefatta även uthuslängan och skyddsbestämmelserna för Runby 1:9 (f d AB Vägförbättringars byggnader) bör omfatta båda byggnaderna.
- Ställverkets skyddsbestämmelser måste vara kvar

- För stationsbyggnaderna som föreslås rivas bör flyttning övervägas
- Behåll eken vid västra stationsnedgången
- Fornlämning L2013:6965/Ed 211 får inte tas bort

Hembygdsföreningen lyfter flera problem med förslaget i miljön kring Nedra Runby/Hembygdsgården. De anser att det är bra att förlägga en förskola söder om Nedra Runby men att byggnadskroppen som sticker ut mot öster inte förbättrar sambandet mellan gården och Zamores kulle.

Föreningen menar att bebyggelsen längs Hagvägen är för omfattande, även om det finns förståelse för behovet av bullerskydd mot järnvägen. Föreningen anser också att förslaget om fortsatt trafik på Edsvägen bör tas bort för att skapa ett sammanhängande kultur- och grönområde. De föreslår att bebyggelsen öster om Zamores kulle begränsas eller helt utgår. Föreningen påpekar även felaktigheter i illustrationsplanen, där vissa befintliga byggnader som ska bevaras är markerade som ny bebyggelse, och ett namnfel på Bills backe som bör rättas till.

Hembygdsföreningen noterar att plantmaterialet är inkonsekvent gällande benämning av fornlämningar och att både Riksantikvarieämbetets nya L-serie kontra den gamla väletablerade sockenserien används och föreslår att båda benämningarna används parallellt.

Synpunkter per dokument

Hembygdsföreningen har lämnat synpunkter på respektive plandokument vilka sammanfattas nedan.

Planbeskrivning

Hembygdsföreningen framhåller att tvärsektionerna som redovisas i planbeskrivningen (samt landskapsanalysen) visar på en olämplig skala på bebyggelsen. Föreningen lyfter även åter igen att det inte bör vara någon biltrafik på Edsvägen mellan Hagvägen och Ladbrovägen för att stärka sambandet mellan Zamores kulle och gårdsmiljön.

Hembygdsgården anser att förslaget med en lekpark väster om Hembygdsgården är bra och frågar om den parkering med laddstolpar som nu anläggs är ett provisorium.

Föreningen framhåller åter igen att skalan invid Nedra Runbys gårdsmiljö kräver en hög grad av anpassning och att detta inte görs i förslaget i tillräcklig utsträckning. De frågar vilken användning som föreslås i den västra ekonomibyggnaden söder om Hembygdgården.

Hembygdsföreningen noterar att planen bedöms medföra måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och stora negativa konsekvenser för fornlämningsmiljön och ställer sig frågande till att förslaget inte ändras i linje med bedömningarna utifrån kulturmiljö.

Avseende sociala konsekvenser framhåller hembygdsföreningen att föreslagna ytor för rekreation och parkmiljöer riskerar bli för begränsade och att området blir för hårt exploaterat.

Landskapsanalys

Hembygdsföreningen anser att landskapsanalysen bra sammanfattar andra dokument/utredningar men poängterar några sakfel i texterna. Föreningen anser

vidare att kartredovisningarna av olika aspekter som först redovisas på en sida och därefter redovisas i större skala över ett helt uppslag är bra men att texten är svårläst då den blir liten utskrivet på A4. De efterfrågar en sektion som dras genom något av de tre stora kvarteren mellan broarna.

Gestaltningssprogram

Hembygdsföreningen anser att de digitalt framställda perspektiven är illustrativa men för många kan vara svårlästa. Förstår man dem så visar de både på kvaliteter och problem. I stadsrummet som visar Södra förskolan framstår enligt Hembygdsföreningen den olämpligt stora skalan på bebyggelsen med dålig anpassning till hembygdsgårdens karaktär.

Hållbarhetsprogram

Föreningen anser att hållbarhetsprogrammet lyfter många bra aspekter men är för mångordig och att textlayouten och ordmellanrum borde ses över.

Hållbarhetsbedömning

Hembygdsföreningen anser att förslaget inte möjliggör för tillräckligt med grönytor samt blir för hårt exploaterat och hänvisar till att hållbarhetsbedömningen anger att förslaget får övervägande negativa konsekvenser för kulturmiljön och fornlämningar samt att närparkerna blir relativt begränsade i storlek.

Hembygdsföreningen understryker att stjärnhusen med sin karaktäristiska placering i landskapet inte får döljas av tillkommande massiv bebyggelse. Föreningen anser vidare att förslaget inte visar en anpassning till Runby Gårds karaktär och skala.

Hembygdsföreningen ställer sig bakom hållbarhetsbedömningens slutsats om att det är bra att den intressanta kulturmiljön lyfts genom ett stråk och ny skyltning men att de positiva konsekvenserna av detta inte väger upp mot de negativa konsekvenser som planen medför i den fysiska miljön.

Konsekvensbedömning för kulturmiljö

Hembygdsföreningen framhåller att den tidigare gjorda Kulturmiljöutredningen (WSP 20191004) utgör ett bra kunskapsunderlag och att Konsekvensbedömning för kulturmiljö som helhet är mycket bra. Föreningen tolkar huvudbudskapet i konsekvensbedömningen som att planförslaget innebär fragmentisering av landskapets helhet och att läsbarheten av kulturmiljön minskas. Föreningen framhåller åter igen att skalan invid Nedra Runbys gårdsmiljö kräver en hög grad av anpassning och att bebyggelse i anslutning till stjärnhusen bör anpassas för att ta hänsyn till bebyggelsens hus-i-parkkaraktär. De framhåller även de negativa konsekvenserna av att samtliga äldre stationsbyggnader försvinner samt att gravfältet L2013:6965 (Ed 211) behöver tas bort.

Hembygdsföreningen understryker konsekvensbedömningens förslag till skademildrande åtgärder som består i *en tydligare anpassning till dalgången och värdefulla bebyggelsemiljöer, tydligare anpassning till stjärnhusen och minimera ingrepp i naturpark vid anläggning.*

Hembygdsföreningens vision för området

Föreningens övergripande ståndpunkt och vision är att Väsbyåns dalgång bevaras som ett öppet grönt historiskt landskapsrum med fornlämningar och senare spår. Låt området få bli Upplands Väsby Centralpark - ett sammanhängande parkstråk från Zamores kulle i söder till Ladbrostenen i norr och med en naturlig koppling vidare

till barockparken. Ett stråk som fungerar som närreklamationsområde och är en grön lunga i det alltmer tätt bebyggda centrala Upplands Väsby.

Kontorets kommentar:

Med anledning av den framtida breddningen av järnvägsområdet har kommunen ansökt till länsstyrelsen och fått beviljad slutundersökning av fornlämningen vid Ladbrovägen/Terrängparken. Länsstyrelsens beslut bygger på att riksintresset för järnvägen går före fornminnesskyddet.

Planhandlingarna har uppdaterats så att de befintliga byggnaderna enligt Hembygdsföreningens synpunkt framgår tydligare. Namnet på Bills backe i planillustrationen har korrigerats.

Uthusbyggnaden vid Karlsro kan inte bevaras i sitt nuvarande läge och föreslås enligt planen omplaceras i anslutning till Karlsro. Omplaceringen kommer att ske i samråd med Hembygdsföreningen.

Portvaktsbyggnaden från 1950-talet behöver rivas för att möjliggöra för breddning av Ostkustbanan och flytt av Ladbrovägen. Det kulturhistoriskt värdefulla verkstadshuset från samma årtionde är dock placerat så att den kan inkorporeras i den nya strukturen.

Den framtida utvidgningen av Ostkustbanan gör att ställverksbyggnaden när utbyggnaden sker inte kan stå kvar. Avsikten är att ställverksbyggnaden ska stå kvar tills utbyggnad av järnvägen sker.

Framtiden för stationshuset och posthuset, som inte kan stå kvar på originalplatsen, är i dagsläget inte fastställd. Dialogen om möjlighet till ny placering kommer att fortsätta.

Det är mycket svårt att anpassa en ny kvarters- och gatustruktur så att man bevarar alla värdefulla träd. Befintliga stora träd har vägt tungt i avvägningen, men den befintliga stora eken vid den västra stationsnedgången bedöms dessvärre inte kunna sparas.

Edsvägen ges i plankartan en bredd som gör det möjligt för fordonstrafik, även busstrafik. Även bullerbestämmelser vid förskolan gör det möjligt med busstrafik. Det är dock inte i detaljplanen det regleras vilken typ av trafik som får köra på en gata utan i trafikföreskrifter.

Bebyggelseskalan mot stjärnhusen på den västra sidan om spåren har minskats. Stationsbyggnaden har också blivit mindre. Buller från järnvägen gör dock att byggnaderna på den västra sidan behöver ha en viss höjd för att skapa tystare baksidor. Projektets vision om att överbrygga järnvägen och bygga bostäder närmare spåren och pendeltågsstationen är dock svårförenligt med att inte påverka det visuella intrycket av stjärnhusen.

Den planerade bebyggelsen vid Nedra Runby gårdsmiljö motsvarar annan befintlig bebyggelse i området i höjd och bedöms därför vara i en anpassad skala.

Bedömningen har gjorts att bebyggelsen öster om Zamores kulle ska vara kvar. Den planerade bebyggelsen skapar en stadsmässig rygg mot södra delen av Ladbrovägen samt Mälarvägen. Bebyggelsen mot spåret behövs dessutom för att skapa ett bullerskydd för förskolan mot järnvägen.

Väsbys Bästa

Väsbys Bästa framhåller fortsatt kritik från deras tidigare samrådsyttrande och menar att de positiva aspekterna av bostäder nära kollektivtrafik inte väger upp de många negativa konsekvenserna av byggnation i området. Bland de främsta negativa faktorerna nämns påverkan på kulturmiljöer, fornlämningar, naturområden samt problem som buller och vibrationer.

De pekar särskilt på kulturmiljön, där byggplanen anses hota viktiga kulturhistoriska värden, inklusive områden som Runby hage, gamla stationsbyggnader och fornlämningar. De anser att stora delar av planområdet, enligt kulturmiljöutredningen från 2019, är olämpliga att bebygga, och att slutsatserna från kulturmiljöutredningen inte beaktats tillräckligt i planbeskrivningen.

Väsbys Bästa föreslår kraftiga bantningar av planförslaget, där känsliga områden bör bevaras och skyddas, medan bostäder kan byggas i mindre känsliga områden som vid bussterminalen och parkeringsytor där de anser att bebyggelse upp till fem våningar kan byggas.

Väsbys Bästa menar att samtliga gravfält måste bevaras, inklusive L2013:6965 och att den planerade bebyggelsen på det gravfältet måste utgå. De anser även att Magasinet, stationsbyggnaden och Posthuset bör bevaras och ges skyddsbestämmelser. Vidare framhåller de att större hänsyn borde tas vid miljön kring Karlsro och att uthuslänga, jordkällare och fruktträd i trädgården måste bevaras och ges skydd i planen. Väsbys Bästa menar vidare att den planerade bebyggelsen öster om Stjärnhusen helt ska utgå ur planen samt att både portvaktsbyggnaden och monteringshallen inom Nedra Runby 1:9 bör bevaras.

Väsbys bästa framhåller att den solitära eken som står vid pendlarparkeringen på västra sidan om stationen har ett påtagligt naturvärde och bör bevaras. De anser vidare att naturvärdena i tallskogen väster om Runby hage har ett så stort bevarandevärde att den planerade norra förskolan bör flyttas österut.

Väsbys Bästa anser vidare att även problem med buller, vibrationer och markförhållanden bidrar till att området är olämpligt för bostadsbebyggelse i den omfattning som föreslås.

Väsbys Bästa anser det vara oklart i planbeskrivningen hur många infartsparkeringar som parkeringshusen rymmer och framhåller att de inte får vara färre än dagens antal. Dessutom anser de att en infartsparkering på östra sidan är nödvändig. De anser vidare att det behöver förtydligas hur Väsbys befintliga parkeringsplatser som försvinner ska ersättas.

Väsbys Bästa påpekar att det bör finnas ett område för återvinningsstation inom planområdet.

Väsbys Bästa menar att den ekonomiska osäkerheten kring detaljplanen är alltför stor samt att det är en stor brist att det inte i detalj redogörs för ekonomiska konsekvenser för kommunen. Väsbys Bästa anser bland annat det vara märkligt att kommunen ska bekosta anläggningarna för broar över spårområdet som sedan ska överlätas till Region Stockholm/Trafikförvaltningen. De anser vidare att kostnaderna för de två broarna är onödigt höga med tanke på designen av Zaha Hadid Architects. De rekommenderar att en arkitektävling utlyses för att få andra förslag på brolösningar.

Kontorets kommentar:

Bullerutredningen har uppdaterats och stämts av med länsstyrelsen efter detaljplanens granskning.

Projektets omfattning har omarbetats bland annat för att minska kostnaderna. Projektkalkylen har gjorts om.

Fornlämningen i Terrängparken måste grävas bort med anledning av spårområdet framtida breddning. Miljön kring Karlsro är bearbetad med avseende på den värdefulla kulturmiljön. Befintliga fruktträd i trädgården ges skydd i plan.

I takt med att städer växer, vilket är naturligt i en storstadsregion, behöver barriärer överbryggas och nya strukturer skapas då tidigare perifera delar blir mer centrala. Detta innebär att nya värden tillskapas, befintliga värden lyfts fram och tillgängliggörs, men även att vissa värden går till spillo. Kommunstyrelsen beslutade 2017 att Magasinet, Stationshuset, Posthuset, Portvaktshuset och Monteringshallen ska rivas.

Sedan detaljplanens granskning har planen bearbetats med avsikten att bevara träd för att skapa goda förutsättningar för rödlistade arter. Dessutom har kompletterande naturinventeringar gjorts och förslag till skyddsåtgärder har lagts till. Ny bebyggelse har anpassats efter terräng och befintliga förutsättningar och bebyggelse. Husen mot stjärnhusen har sänkts.

Rekreationsytors funktion har med yta att göra men också med kvalitet och detaljutformning. Sedan detaljplanens granskning har arbete med offentliga platser, parker och torg fördjupats. Detta arbete kommer att fortsätta inom ramen för detaljplanens genomförande.

Förskolan har prövats i många lägen för att hitta de bästa förutsättningarna för ljudnivå och naturmiljö. Intelligande bebyggelse behövs bland annat för att skapa tystare miljö för förskolan. Den aktuella platsen har bedömts vara den bästa.

Detaljplanen följer inriktningsbeslut i kommunstyrelsen om parkering och mobilitet.

Anledningen till att infartsparkeringen inte anläggs på östra sidan är att marken behövs för mer centrala funktioner. En försvårande förutsättning är dessutom översvämningsriskerna kring Väsbyån.

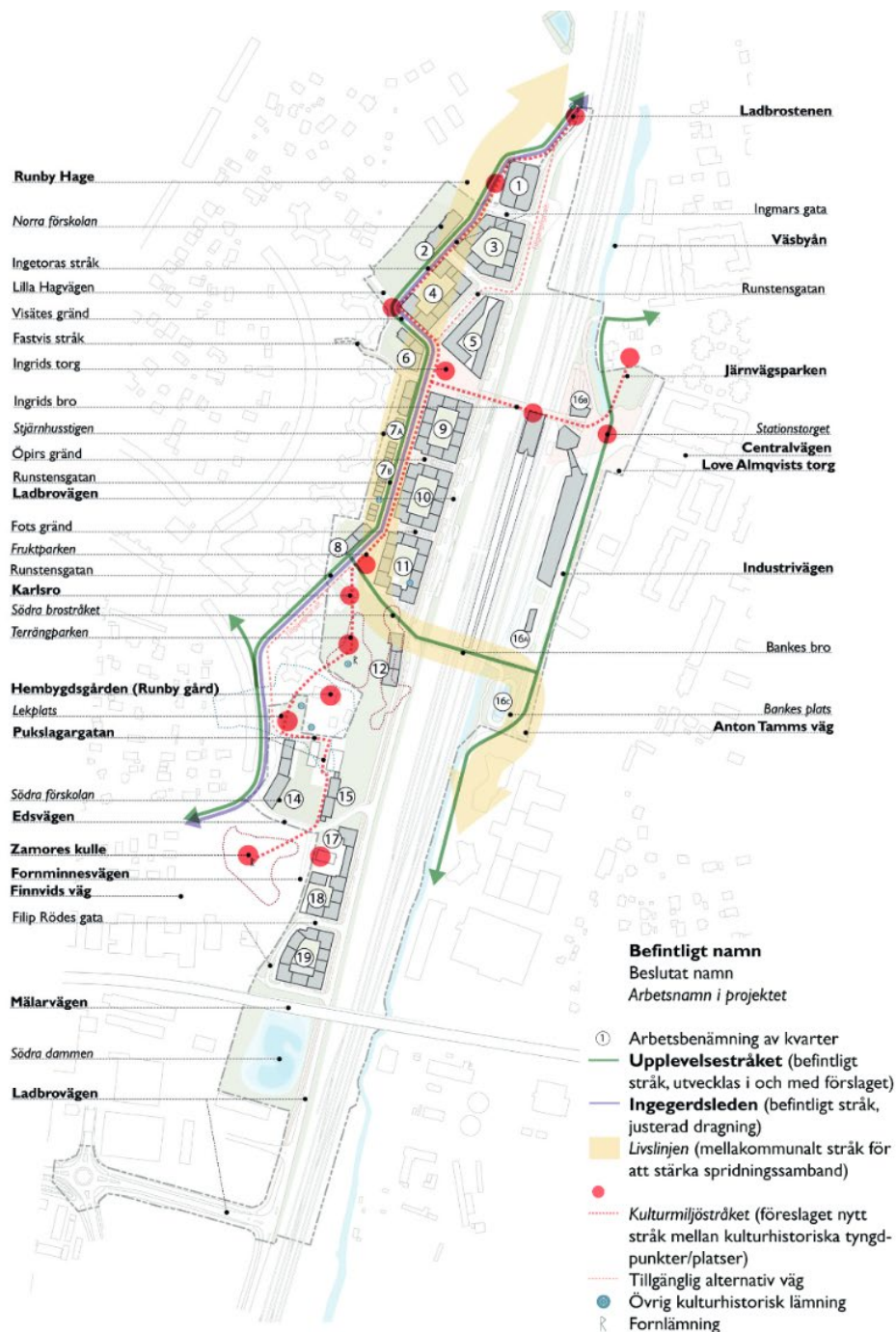
Parkeringslösningen har diskuterats med Väsbyhem och genomförandeplanering pågår tillsammans med dem.

Planen har bearbetats avseende avfallslösningar och avfallsutredningen är uppdaterad. Plats för återvinningsstation finns i kvarter 1. I den fortsatta fördjupningen av projektet behöver gemensamma avfallslösningar tydliggöras.

Förslag till revidering av granskningsförslaget

Utifrån inkomna yttranden under granskningstiden och inriktningsbeslut från politiken har planförslaget justerats. Nedan beskrivs hur planförslaget (plankarta och planbeskrivning samt Miljökonsekvensbeskrivning) har justerats inför antagandet av detaljplanen.

Orienteringsfigur:



Karta som visar på namnsättning av platser, gator, stråk etcetera som nämns i planbeskrivningen. Namnen är både befintliga, beslutade och arbetsnamn och skiljs åt i bild genom textformat.

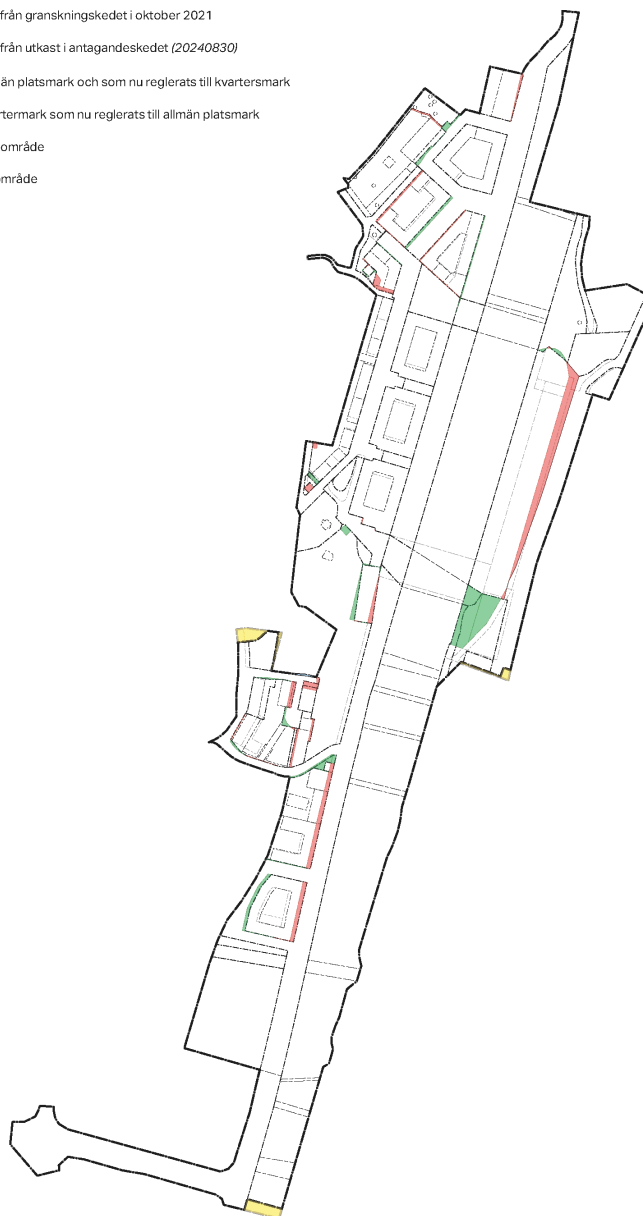
Översikt kvartersstruktur med namn på platser som förekommer i beskrivningarna.

Plankarta

- Användningsgränser i plankartan har anpassats (grönt/rött) och i några delar har planområdet minskat något vilket illustreras i bilden nedan (gult).

Förändringar i plangränser
(Planområdesgräns och användningsgränser)

- Plangränser från granskningskedet i oktober 2021
- Plangränser från utkast i antagandeskedet (20240830)
- Tidigare allmän platsmark och som nu reglerats till kvartermark
- Tidigare kvartermark som nu reglerats till allmän platsmark
- Minskat planområde
- Utökat planområde



Justerade gränser i plankartan efter granskningen av detaljplanen.

- Bullerbestämmelserna har justerats. De allmänna bestämmelserna som reglerar bullernivåer vid fasad har tagits bort. Istället har plankartan kompletterats med antal bestämmelser som säkerställer att planen kan genomföras så att trafikbullerförordningens bullernivåer innehålls. Bullerbestämmelser som har tillkommit är:
 - Kvarter 1 och 5 har fått bestämmelse om lägsta byggnadshöjd (f_8 och f_1).
 - Kvarter 5 har försetts med villkorsbestämmelse om bullerskärm (a_2)
 - Villkorsbestämmelse har även införts för att säkerställa att byggnader som behövs för att avskärma bakomvarande kvarter uppförs först (a_3 , a_4 och a_5).
 - Bullerskärmar har säkerställts vid förskolorna (m_1 , m_2 och m_3).
 - I de fall tekniska lösningar i form av skärmar och ljudabsorbenter krävs på balkonger har detta reglerats (m_4).

- Portiken i kvarter 17 har begränsats i bredd och höjd för att begränsa bullernivåerna på gård (f_1).
- Byggrätterna vid södra förskolan har justerats. Nockhöjder har sänkts och byggrätten för bostäder ovanpå förskolan i dess södra del har minskat. Förskolans byggrätt österut längs Edsvägen har utgått. Gränser har justerats främst för att möjliggöra förskolans parkering på kvartersmark och vändmöjlighet för avfallsfordon. Centrumfunktioner har möjliggjorts i ladan där även B-bestämmelsen (B_1) har begränsats till Bostadskomplement. Ett u-område över förskolegården har tillkommit för att möjliggöra teknisk försörjning till ladugården.
- Bebyggelsen väster om Runstensgatan har bearbetats och kvarter 7 har bearbetats så att byggrätten har minskats i höjd. Kvarter 8 har minskats västerut så att markreservatet för allmän gång- och cykeltrafik (x_1) samt bestämmelsen om att portik ska anordnas (f_1) har kunnat utgå då gång- och cykelstråket kan placeras inom allmän platsmark. E-området för transformatorstation (E_1) vid Terrängparken har flyttats till ett läge i anslutning till kvarter 8.
- Kontorsbebyggelsen ovan bussterminalen har utgått. Utformningsbestämmelse och egenskapsområde kopplad till byggrätt för kontorsbyggnaden har tagits bort och nockhöjd har justerats. Med anledning av att kontorsbebyggelsen har plockats bort har användningsområdet för bussterminalen minskats söderut och södra bron landar utanför T_2 . Därmed har markreservatet för allmännyttig bro (x_2) utgått. U-området inom T_2 har utgått.
- Väsbyåns läge har justerats så att den kan förläggas i kulvert under bussterminalen vilket regleras genom en 3D-bestämmelse (W_2) och användningsbestämmelsen om å i tråg på allmän plats har plockats bort.
- Bestämmelser kring markstabilitet har uppdaterats utifrån uppdaterade utredningar. Bestämmelser har införts på östra sidan för att säkerställa att erforderlig stabilitet uppnås vid förändring av marknivåer (m_5 och mark).
- Delar av upplysningen om föroreningar har lyfts ut och gjorts om till en planbestämmelse som anger att starsbesked inte får ges förrän sanering av förorenad mark har genomförts.
- Bestämmelser kring skyfall och beräknat högsta flöde (BHF) har uppdaterats utifrån uppdaterade utredningar. En upplysning har lagts till om att översvämningsnivån riskerar uppnå + 5,05 meter vid BHF. Allmänna bestämmelser om att grundläggning ska utföras vattentätt upp till +5,05 meter har införts, samt att denna nivå gäller för färdigt golv, garagenedfarter etc. Några bostadskvarter (kvarter 17–19) har fått reglering om att utrymning mot Ladbrovägen ska dimensioneras utan möjlighet till assistans från Räddningstjänst (b_2).
- En generell bestämmelse om att bostadsgårdar ska ha yta för fördröjning av dagvatten har lagts till. Bestämmelsen om andel planterbar yta har justerats så att minst 30 % istället för 25 % ska ha en flerskiktad vegetation.
- Bestämmelse om vegetationstak har utökats till att omfatta fler byggrätter inom planområdet.
- Befintliga värdefulla träd i anslutning till naturparken har fått skyddsbestämmelser (träd₁ och n_2). Befintlig Lind norr om Stationstorget har fått skyddsbestämmelse (a_6).
- Användningarna avseende parkering har förtydligats och P_3 har utgått. Garage under gård har möjliggjorts i kvarter 6.

- Utfartsförbud har utökats mot Runstensgatans västra sida och minskat på den östra sidan i höjd samt norr om Ingrids torg.
- Återvinningsstation har möjliggjorts inom del av kvarter 1.
- En planbestämmelse (b₃) som reglerar att avfallsrum i mittenkvarteren (kvarter 9–11) inte får placeras mot GATA₂ (Runstensgatan samt övre delen av gränderna) har tillkommit.
- Bestämmelseformuleringar gällande risk har förtydligats.
- Södra dagvattendammen har fått en utökad yta under Mälarbron.
- Planbestämmelsen om upphävande av strandskydd har tagits bort då Väsbyån är undantaget strandskydd dvs. strandskydd ej återinträder vid ny detaljplan.
- Utformningsbestämmelser har lagts till om att skarvar mellan fasadelement ska undvikas och att inglasning av balkonger ska utföras på ett enhetligt sätt med profillösa glas.
- Nockhöjder har justerats på västra sidan för att bättre anpassa förslaget till dess omgivning, interna struktur och buller. Inom kvarter 5 har nockhöjder höjts mot järnvägen motsvarande en våning. Detta så att volymen ges möjlighet att klara bullervärden på flera olika sätt, bland annat genom trappning. Kvarter 7 har sänkts motsvarande en våning.
- Redaktionella ändringar har gjorts genomgående för att tydliggöra bestämmelsernas innebörd och omfattning.

Planbeskrivning:

Planbeskrivningen har anpassats till ovan beskrivna förändringar i plankartan. Utöver det finns nya eller aktualiserade underlagsutredningar för:

- Avfallshantering
- Buller
- Dagvatten
- Fladdermöss
- Fåglar
- Geoteknik
- Miljöteknisk markundersökning
- Beräknat högsta flöde
- Konsekvensbedömning kulturmiljö
- Landskapsanalys
- Riskanalys
- Skuggstudie
- Översvämningsrisker

Dessa har arbetats in i planbeskrivningen.

Planens bilagor har uppdaterats, och resultaten har arbetats in i planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats. Därutöver har planbeskrivningen generellt setts över, bilder uppdaterats och redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts. Nedan sammanfattas ändringarna i planbeskrivning per avsnitt:

- Kapitel 2 Detaljplanens syfte har anpassats till den nya gestaltningen av stationsområdet.
- Kapitel 3 Planens huvuddrag har förtydligats.
- Kapitel 5.4 under *Föreslagen struktur* och 5.6 *Bebyggelse* har reviderats utifrån det uppdaterade gestaltungsprogrammet.
- I kapitel 5.7 *Gator och trafik* har avsnittet *Broar över planområdet* reviderats så att det framgår att detaljplanen medger möjlighet för den södra bron att i framtiden ska kunna ha en plattformskoppling.
- I kapitel 5.7 *Gator och trafik* har avsnittet *Busstrafik* uppdaterats utifrån den nya föreslagna utformningen av bussterminalen.
- I kapitel 5.7 *Gator och trafik* har avsnittet *Biltrafik* uppdaterats med information att Bills Backe avses stängas för genomfartstrafik.
- Kapitel 5.7 *Gator och trafik* i avsnitten *Parkering för boende och verksamma* samt *Infartsparkering till resecentrum* har reviderats utifrån den uppdaterade utredningen Trafik- och resefunktioner (2024-08-30)
- I kapitlet 5.8 *Rekreation och parker* har vikten av att bevara den karaktärsskapande linden vid Järnvägsparken lyfts fram.
- Information om att skalbaggen reliktbock finns i området samt hur den ska skyddas har lagt till i kapitlet 5.9 *Natur och landskap*.
- I kapitel 5.9 *Natur och landskap* har nya kapitel om skyddsåtgärder för fågel- och fladdermöss lagts till.
- I kapitel 5.10 *Vattenområden* har beskrivningen om kulverteringen av Väsbyån uppdaterats.
- Avsnittet om upphävande av strandskydd har utgått då det har framkommit att det inte finns något strandskydd utmed Väsbyån i de centrala delarna i området.
- Avsnittet om fornlämningar i kapitel 5.11 *Kulturmiljö* har uppdaterats med informationen att Länsstyrelsen har gett tillstånd att påbörja en förundersökning efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.
- I kapitel 5.12 *Markförhållanden och geoteknik* har avsnittet om markföröreningar uppdaterats.
- I kapitel 5.13 *Hälsa och säkerhet* har avsnittet om Brandkrav kompletterats med information om översvämning vid Beräknat högsta flöde (BHF) samt med information om förstärkt brandskydd vid Ställverket vid stationen krävs.
- Avsnittet *Luftkvalitet* i kap 5.13 *Hälsa och säkerhet* har uppdaterats.
- Avsnittet *Buller* i kap 5.13 *Hälsa och säkerhet* har reviderats utifrån uppdaterad bullerutredning.
- Avsnittet om *Exponering för magnetiska fält* i kap 5.13 *Hälsa och säkerhet* har justerats.
- Kapitlen *Skyfall* och *Höga flöden i Väsbyån* i kapitel 5.13 *Hälsa och säkerhet* har reviderats utifrån de uppdaterade utredningarna.
- Ras, skred och erosion i kapitel 5.13 *Hälsa och säkerhet* har kompletterats med en beskrivning av stabiliteten utmed Väsbyån utifrån den uppdaterade geotekniska utredningen.
- Avfall och återvinning i kapitel 5.14 *Teknisk försörjning* beskrivs utförligt i ett separat avsnitt utifrån den nya avfallsutredningen.
- Avsnittet om dagvatten i kapitel 5.14 *Teknisk försörjning* har reviderats utifrån uppdaterad dagvattenutredning,
- Kapitel 6. *Konsekvenser* har reviderats utifrån uppdaterade utredningar och uppdaterad Hållbarhetsbedömning.

- I kapitel 7. *Genomförande* har ett avsnitt om *produktionsplanering* lagts till och i avsnittet *Kvartersmark* har förtydliganden gjorts.
- Avsnittet *Borttagande av fornlämning* i kapitel 7. *Genomförande* har uppdaterats.
- Avsnittet *Avtal* i kapitel 7. *Genomförande* har reviderats.
- Avsnittet *Övriga avtal eller överenskommelser* i kapitel 7. *Genomförande* har reviderats.
- Kapitel 7.3 *Tekniska frågor* har reviderats med ny information om behovet av nya ledningar i området för att förstärka den tekniska försörjningen mellan östra och västra sidan.
- Kapitlet 7.4 *Ekonomiska frågor* har uppdaterats och de ekonomiska konsekvenserna för övriga fastighetsägare har utvecklats.
- Kapitel 8.2 *Kommunala planer och program* har uppdaterats med information om nya pågående planer i närområdet.
- Under kapitel 8. *Planeringsförutsättningar* har avsnittet *Markförhållanden och geoteknik* kompletterats med information från den uppdaterade geotekniska utredningen.
- Avsnittet om *markföroreningar* under kapitel 8.9 *Markförhållanden och geoteknik* har uppdaterats med information från den kompletterande grundvattenprovtagningen samt de undersökningar som genomförts för att avgränsa påträffade föroreningar.

Hållbarhetsbedömning (MKB):

Efter granskningen och inför antagande har nedan omarbetningar av MKBn gjorts:

- Sammanfattning uppdaterad utifrån nya konsekvensanalyser i MKB
- Inledande avsnitt har uppdaterats så det framgår att det är inför antagande av detaljplanen som MKBn reviderats.
- Nytt stycke under alternativredovisning över vad som ändrats inom detaljplanen inför antagande.
- Avsnitt om naturmiljö uppdaterat med fågel- och fladdermusinventering samt artskydd inklusive förslag till skyddsåtgärder och anpassningar i detaljplan.
- Avsnitt om dagvatten omarbetat efter ny dagvattenutredning
- Avsnitt om höga flöden i Väsbyån (BHF) uppdaterat utifrån ny konsekvensanalys av höga flöden i Väsbyån.
- Avsnitt om skyfall och dagvatten omarbetat efter ny skyfallsutredning
- Avsnitt om kulturmiljö uppdaterat utifrån uppdaterad konsekvensanalys för kulturmiljön.
- Avsnitt om strandskydd omarbetat utifrån att strandskydd ej återinträder
- Bulleravsnitt omarbetat utifrån nya bullerberäkningar och delvis nya hushöjder.
- Avsnitt om markmiljö kompletterat med kompletterande markundersökningar på västra sidan.
- Avsnitt om luftföroreningar och risk reviderat utifrån önskan om förtydliganden efter interngranskning projektgrupp.

Underlagsmaterial

- Inkomna synpunkter under granskning
- Samrådsredogörelse, daterad 2021-11-02
- Inkomna synpunkter under samrådet

Materialet går att beställa från Kontoret för samhällsbyggnad.

Kontoret för Samhällsbyggnad

Anna von Axelsson
Kontorschef

Tobias Stenmark
Projektledare detaljplan