



Upplands Väsby kommun

Samrådsredogörelse

Kontoret för samhällsbyggnad
Mattias Olsson
☎ 08-590 97 872
mattias.olsson@upplandsvasby.se

2021-11-02

Dnr BN/2017:485

Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde

Bakgrund till planarbetet och planens syfte

Samråd

Vid byggnadsnämndens sammanträde den 9 oktober 2018 presenterade kontoret för samhällsbyggnad ett förslag till detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde. Nämnden beslutade då att sända planförslaget på samråd till berörda sakägare, hyresgäster, myndigheter och organisationer för samråd.

Samrådet genomfördes mellan den 25 oktober – 6 december 2018 och inkomna synpunkter är redovisade och bemötta i denna samrådsredogörelse.

Information om samrådet skickades ut till samtliga sakägare. En samrådsutställning fanns att ta del av vid kommunhusets entré och i Messingen. Handlingarna till samrådsförslaget fanns även vid biblioteket och på kommunens hemsida. Den 25 oktober och 6 november hölls samrådsmöten i Messingens matsal, dessa besöktes totalt av cirka 220 personer. Utöver detta presenterades förslaget vid en Näringslivsdag i Bredden och med en utställning och personal från projektet i Väsby centrum lördagen den 10 november. Synpunkter på förslaget kunde lämnas via mail eller brev till kommunen, genom ett webbformulär på kommunens hemsida eller i brevlådor vid det utställda materialet i kommunhusets entré och i Messingen. Följande myndigheter, förvaltningar och intresseföreningar har också fått samrådsmaterialet och beretts tillfälle att yttra sig.

Obligatoriska
Länsstyrelsen i Stockholm län
Lantmäteriet, Stockholm län

Kommunala instanser
Kommunstyrelsen
Utbildningsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden

Hembygdsföreningen, Upplands
Väsby
Hyresgästföreningen
Naturskyddsföreningen, Väsby
Norrortspolisen
Norrvatten
PRO Upplands Väsby

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Social- och äldre­nämnden
KS Teknik och fastighetsutskott

Sakägare

Berörd fastighetsägare inom plan enl
fastighetsförteckning
Berörd fastighetsägare utom plan enl
fastighetsförteckning

Övriga

Brandkåren Attunda
Cykel­främjandet, Upplands Väsby
E.ON Elnät Stockholm AB
AB Fortum Värme
Förpacknings- och
Tidningsinsamlingen
Försvarsmakten
Luftfartsverket
Hammarby församling
Handikappföreningarnas Sam-
organisation, HSO

PRO Upplands Väsby Finska
Posten Sverige AB
SITA
SPF Seniorerna i Upplands
Väsby
Swedavia AB Stockholm-
Arlanda Airport
Trafikförvaltningen Stockholms
Läns Landsting
Trafikverket
Telia Sonera Skanova access AB
Upplands Väsby Promotion
Väsby Tennisklubb

Yttranden har inkommit från följande:

Obligatorisk:

1. Länsstyrelsen
2. Lantmäteriet

Kommunala instanser

3. Kultur- och fritidsnämnden
4. Miljönämnden
5. Utbildningsnämnden

Sakägare

6. E.ON Elnät Stockholm AB
7. Boende, Hagvägen 42, Övra Runby 11:1
8. Boende, Hagvägen 30, Övra Runby 11:1
9. Norrvatten
10. PEAB Bostad AB
11. Boende, Hagvägen 40, Övra Runby 11:1
12. Skanska Rental AB
13. Trafikverket

Regionala instanser

14. Brandkåren Attunda
15. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Ledningsägare

14. AB Stockholm Exergi
15. E.On Elnät Stockholm AB
16. Norrvatten
17. Skanova AB

Företag och stora markägare

16. AB Stockholm Exergi
17. Ann och Carl Ankarcrona, Runsa gård

18. Carl de Geer, Stora Wäsby
19. Förpacknings- och tidningsinsamlingen
20. Johan Curman, Antuna gård
21. Skanova AB

Föreningar och organisationer

22. Bibliotekets vänner
23. Cykelfrämjandet Stockholm Norrort
24. Miljöpartiet i Upplands Väsby
25. Naturskyddsföreningen Väsby
26. Runby Hage Samfällighetsförening
27. SPF Seniorerna i Upplands Väsby
28. Svenska Byggnadsvårdsföreningen
29. Upplands Väsby Hembygdsförening
30. Väsby Bästa
31. Väsby Promotion
32. Väsbyskogens samfällighetsförening

Privatpersoner

33. Privatperson
34. Privatperson
35. Privatperson
36. Privatperson
37. Privatperson
38. Privatperson
39. Privatperson
40. Privatperson
41. Privatperson
42. Privatperson
43. Privatperson
44. Privatperson
45. Privatperson
46. Privatperson
47. Privatperson
48. Privatperson
49. Privatperson
50. Privatperson
51. Privatperson
52. Privatperson
53. Privatperson
54. Privatperson
55. Privatpersoner
56. Privatperson
57. Privatperson
58. Privatperson
59. Privatperson
60. Privatperson
61. Privatperson
62. Privatperson
63. Privatperson
64. Privatperson
65. Privatperson
66. Privatperson
67. Privatperson
68. Privatperson
69. Privatperson

70. Privatperson
71. Privatperson
72. Privatperson
73. Privatperson
74. Privatperson
75. Privatperson
76. Privatperson
77. Privatperson
78. Privatpersoner
79. Privatperson
80. Privatperson
81. Privatperson
82. Privatperson
83. Privatperson
84. Privatperson
85. Privatperson
86. Privatperson
87. Privatpersoner
88. Privatperson
89. Privatperson
90. Privatperson
91. Privatperson
92. Privatperson
93. Privatperson
94. Privatperson
95. Privatperson
96. Privatperson
97. Privatperson
98. Privatperson
99. Privatperson
100. Privatperson
101. Privatperson
102. Privatperson
103. Privatperson
104. Privatperson
105. Privatperson
106. Privatperson
107. Privatperson
108. Privatperson
109. Privatperson
110. Privatperson
111. Privatperson
112. Privatperson

Följande har svarat att de inte har något att erinra

Försvarsmakten

Friluftsförbundet i Upplands Väsby

Anonyma yttranden

Utöver de nedan sammanfattade samrådsyttrandena har 94 stycken anonyma yttranden inkommit. Dessa inkluderar positiva och negativa synpunkter på projektet generellt, den föreslagna utformningen av stationsområdet, förskolornas placering och den föreslagna bebyggelsestrukturen. Bland yttrandena finns även frågor och önskemål kring utformning av bussterminal och resecentrum samt hantering av bullerstörningar och önskemål om servicetableringar i området, busstrafikering, parkeringsplatser, utformningen av allmänna platser, billiga bostäder och en grundskola i Runby. Andra

frågor som förekommer berör hanteringen av översvämningsrisker, kostnaden för projektet och majbrasans framtida placering. Flera yttranden innehåller önskemål om att bevara grönområden och kulturmiljö. De anonyma yttrandena kommenteras genom de generella svaren på vanligt förekommande synpunkter.

Sammanställning av inkomna synpunkter från myndigheter, kommunala och regionala instanser samt sakägare

Inkomna yttranden från myndigheter, kommunala och regionala instanser samt sakägare sammanfattas nedan. Kontorets kommentarer redovisas med indragen text i anslutning till synpunkterna. För den fullständiga lydelsen av respektive yttrande och synpunkt hänvisas direkt till skrivelserna som finns tillgängliga på Kontoret för samhällsbyggnad, Upplands Väsby kommun.

Obligatoriska

1. Länsstyrelsen enheten för planfrågor

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens avsikt att komplettera tätorten med stadsmässig bostadsbebyggelse och skapa en funktionsblandad stadsdel i området kring Upplands Väsby station.

Riksintresse för Ostkustbanan

Instämmer med de synpunkter Trafikverket framför gällande riksintresset för Ostkustbanan med avseende på avstånd till byggnadsverk, vegetation och angränsande vägar. Kommunen behöver anpassa planförslaget till tillåtna hastigheter över 200 km/h, säkerställa tillträdesskydd vid höghastighetsspår och säkerställa de markytor som är nödvändiga för Ostkustbanans funktion i dagsläget och vid framtida spårutbyggnad.

Kommentar: Planförslaget har anpassats till Trafikverkets markanspråk för framtida utbyggnad av ostkustbanan i enlighet med Trafikverkets ställningstagande (2020-06-22, TRV 2020/43359).

Riksintresse för luftfart och totalförsvär

Om kommunen behåller höjden +120 meter på höghuset behöver en ny flyghinderanalys utföras, alternativt behöver höjden godkännas av samtliga berörda sakägare.

Även vissa andra delar av planerad bebyggelse kommer att vara över 20 meter över marknivån och ska samrådats med berörda sakägare.

Kommentar: Den aktuella byggrätten har sänkts till en högsta nockhöjd av +48 meter, vilket möjliggör omkring 13 våningar. Kontoret bedömer därmed att ingen uppdaterad flyghinderanalys behövs.

Miljökonsekvensnormer för vatten och dagvattenhantering

Planbeskrivningen innehåller en godtagbar redovisning av berörda vattenförekomster gällande MKN, samt miljöproblem som behöver åtgärdas. Den beskrivning av problem med bland annat vandringshinder och obstruktion för fri flöden som finns i underlagsmaterialet behöver ingå i planbeskrivningen. Plankartan behöver kompletteras med en redovisning av den fysiska placeringen och utformningen av Väsbyån.

Kommentar: Synpunkten noteras. Plankartan och planbeskrivningen har kompletterats.

Strandskydd

Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att strandskyddet kan upphävas. Kommunen behöver dock lägga till en administrativ bestämmelse på plankartan.

Kommentar: Plankartan har kompletterats.

Risk med hänsyn till olycka på järnvägen

Aktuellt planförslag innehåller förändringar jämfört med planprogrammet som kan ha negativ påverkan på riskbilden. Länsstyrelsen saknar en uppdaterad analys av hur olyckor kan påverka bebyggelsen när det inte längre finns något parkeringsdäck mellan järnvägen och övrig bebyggelse. Kommunen behöver därför komplettera med en närmare analys och bedömning av hur riskbilden påverkas av de förändringar som skett i planen sedan planprogrammet.

Kommentar: En uppdaterad riskanalys av planförslaget har genomförts, se Riskanalys (Brandskyddslaget, 2021-07-07).

Detaljplanens utformning med hänsyn till risken för olycka på järnvägen

Länsstyrelsen efterfrågar vissa förtydliganden i planbestämmelserna gällande risker med hänsyn till olycka på järnvägen. Det behöver tydliggöras vad som avses med personintensiv verksamhet, stadigvarande vistelse och järnväg i planbestämmelserna.

Planhandlingarna är otydliga vad avser utformningen av markanvändningen T₂ på plankartan. Förslaget ger en otydlig bild av hur kommunen planerar att utforma bussterminalen och marken i övrigt närmast järnvägen på den östra sidan, detta behöver förtydligas till granskningsskedet.

Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande av hur det säkerställs att endast mycket begränsad publik användning kan komma i fråga på broarna.

Kommentar: Plankartan har förtydligats med avseende på användningen av marken närmast järnvägen på östra sidan genom att användningsbestämmelsen uppdaterats med en beskrivning av vilka funktioner som är tillåtna inom riskavstånden.

I planbeskrivningen och i den uppdaterade riskanalysen (Brandskyddslaget, 2021-07-07) tydliggörs vad som avses med personintensiv verksamhet, stadigvarande vistelse och järnväg. Broarna är inte avsedda för stadigvarande vistelse.

Risker med hänsyn till ras, skred och erosion

Säkerhetsfrågorna behöver analyseras vidare. Till nästa skede behöver kommunen förtydliga hur planen tar hänsyn till risker för ras, skred, erosion och blocknedfall. Om åtgärder behövs för att hantera riskerna ska dessa säkerställas i plankartan.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande kring hur planen tar hänsyn till risker för ras, skred, erosion och blocknedfall. Ingen risk bedöms föreligga för naturliga ras eller skred inom området (Geoteknisk utredning, Bjerking, 2020-05-07). Viss risk finns för erosion av Väsbyåns stränder, speciellt vid höga flöden. Om förstärkning av slänterna skulle behövas kan sådan göras oberoende av planförslaget.

Översvämningrisk till följd av ett beräknat högsta flöde, BHF

Länsstyrelsen anser att översvämningsskeden till följd av ett BHF behöver hanteras

inom detaljplaneprocessen. Planen behöver utformas så att den sammanhållna bebyggelsen, inte enbart bostadsbebyggelsen, placeras ovan ett BHF. Till granskningsskedet behöver kommunen därför utreda detta och säkerställa eventuella riskreducerande åtgärder i plankartan.

Kommentar: En riskbedömning för översvämning till följd av ett beräknat högsta flöde har tagits fram inom ramen för arbetet med detaljplanen, se Konsekvensanalys, Beräknat högsta flöde i Väsbyån (WSP, 2020-01-10).

Ladbrokulverten är fortsatt styrande och detaljplanen kan inte påverka nivån på beräknat högsta flöde. Bostadshuset väster om järnvägen påverkas inte och den norra bron gör det möjligt att ta sig över ån och vidare österut. Däremot är stora delar av den sydöstra delen av planområdet påverkat liksom den södra bron. Bussterminalens ingångar och golvnivå regleras till en nivå ovanför beräknat högsta flöde (+4,5). Inga andra nya byggnader föreslås inom det påverkade området. Inga ytterligare riskreducerande åtgärder har bedömts vara nödvändiga i plankartan.

Översvämningsrisk till följd av ett klimatanpassat 100-årsregn

Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver förtydliga att planerad bebyggelse inte påverkar översvämningsrisken för järnvägen eller befintlig bebyggelse och att planförslaget som sådant är utformat för att kunna hantera ett klimatanpassat 100-årsregn.

Samtliga nödvändiga åtgärder behöver beskrivas i planbeskrivningen och kommunen behöver säkerställa åtgärderna samt reglera nödvändig utformning med planbestämmelser.

Kommentar: Skyfallssituationen beskrivs i den uppdaterade dagvattenutredningen (WSP, 21-08-31). Den föreslagna dagvattendammen ger lokalt god effekt, men minskar inte översvämningen av järnvägen egentligen då vattnet huvudsakligen kommer från det stora avrinningsområdet väster om planen. Planerad bebyggelse påverkar inte översvämningsrisken för järnvägen eller befintlig bebyggelse.

Förorenade områden

Kommunen bör till granskningsskedet undersöka risker kopplade till föroreningar av främst klorerade kolväten och PCB samt redogöra för hur man avser hantera eventuella risker. Kommunen behöver särskilt visa hur man avser att förhindra en spridning av föroreningar till Väsbyån, framförallt med avseende på den PCB-förorening som ligger inom kvarteret Messingen.

Kommentar: Flera undersökningar har genomförts för att utreda föroreningar i mark och grundvatten inom planområdet. En rapport som innehåller en sammanfattning av genomförda undersökningar samt en riskbedömning har tagits fram (WSP 2021-03-16). Genomförda provtagningar visar att flera föroreningar har påträffats i grund- och ytvatten, jord och sediment inom detaljplaneområdet. Den samlade bedömningen är att utförda undersökningar ger ett tillräckligt underlag för detaljplanen, men kompletteringar rekommenderas inför exploatering.

Plankartan har kompletterats med information om att krav ställs på kompletterande markprover innan exploatering genomförs.

Sedan samrådets genomförande har arbetet med ansökan om vattendom för flytt av Väsbyån och utredningar kopplade till PCB-föreningen i kv.Messingen pågått parallellt med planarbetet. Under vintern/våren 2020 har kompletterande geotekniska utredningar och miljötekniska markundersökningar utförts utmed å-sträckningen och dess närområde. Detta för att ge en tydligare bild av föreningarna och hur dessa ska hanteras och omhändertas. Även angränsande fastighetsägare har blivit ålagda att utföra provtagningar för att kartlägga PCB-föreningen. Vad gäller risk för spridning av sediment och förorenat grundvatten med ån nedströms så kommer detta att utredas och redovisas inom ramen för ansökan om vattendom och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Buller och vibrationer

Detaljplanen ska i första hand utformas så att bostadsbyggnaderna är lokaliserade, placerade och utformade med hänsyn till möjligheterna att på bästa sätt förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Till nästa skede behöver planen kompletteras med en redogörelse över tekniska åtgärder och presentera ett förslag på lägenhetsutformning som visar att det är möjligt att utforma övriga bostäder så att hälften av rummen är vända mot en skyddad sida. Nödvändig utformning av bostäderna behöver vidare säkerställas med planbestämmelser. Bullerskärmar och dylikt behöver också säkerställas med administrativ bestämmelse.

Länsstyrelsen anser att det bör framgå av planbeskrivningen om särskilda krav behöver ställas för att uppnå gällande riktvärden inomhus.

Kommunen behöver till nästa skede förtydliga vilka trafikdata som bullerberäkningarna är baserade på. Andra bullerkällor än trafik behöver utredas.

Beräknade bullervärden för olika fasader behöver redovisas mer utförligt.

Planen behöver kompletteras med en vibrationsutredning som visar att de angivna vibrationsvärdena är möjliga att hålla, även med hänsyn till framtida spårutbyggnad och trafikprognos.

Kommentar: Byggrätterna i detaljplaneförslaget har justerats med avseende på placering och höjd för att bättre anpassas till bullerförhållandena.

Plankartan har uppdaterats med bestämmelser om högsta tillåtna bullernivåer i bostäder och på förskolegårdar för att säkerställa att trafikbullerförordningen och naturvårdsverkets riktlinjer efterlevs. Föreslagna lägenhetsutformningar och tekniska åtgärder redovisas i en uppdaterad bullerutredning (WSP, 21-10-07). Utredningen innehåller även beräknade värden vid fasad och ett tydliggörande av trafikdata. Utöver trafikbuller har industribuller, buller från stillastående tåg och flygbuller inkluderats i utredningen.

En vibrationsutredning (WSP, 2021-09-03) har tagits fram som konstaterar att riktvärde 0,3 mm/s RMS klaras under förutsättning att framtida byggnaders grundläggning och konstruktion inte förstärker vibrationer. Framtida bebyggelse, spårutbyggnad och spårtrafik är inkluderat i beräkningarna.

Rådgivande synpunkter

Miljö kvalitetsnormer för vatten och flytt av Väsbyån

Länsstyrelsen konstaterar att stor vikt behöver läggas vid utformningen av åfåran och tillhörande åtgärder. Kommunen behöver i planförslaget beskriva utformningsprinciperna i relation till både översvämningens risk, stabilitet och vattnets ekologiska och kemiska värden.

Kommentar: Planhandlingarna har kompletterats med en mer omfattande redovisning av utformningen av åfåran.

Kulturmiljö

Sammantaget anser Länsstyrelsen att det är beklagligt att kommunen inte har integrerat mer av områdets kulturmiljöstrukturer och utformat planen så att den nya bebyggelsen mer utgår från platsens kulturmiljövärden som också har betydelse för förståelsen av tätortens uppkomst.

Kommentar: Planförslaget har ändrats för att bättre anpassas till omgivningens kulturmiljö, bland annat genom bevarande av fler befintliga byggnader, men genomförandet innebär fortsatt en påverkan. Se rubrik 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

Skyddsvärda träd

En artinventering bör göras i området där det förekommer många träd för att försäkra sig om att inga hotade eller fridlysta arter påverkas negativt av exploateringen.

Kommentar: Inventering har genomförts av marksvampar (Inventering av marksvampar, WSP, 2019-10-21) och vedlevande insekter (Fördjupad inventering av vedlevande skalbaggar, WSP, 2019-10-21) för naturområdet i den nordvästra delen av planområdet. Vidare har en trädinventering genomförts i området kring den norra av de föreslagna förskolorna (Trädinventering –Norra förskolan, WSP, 2021-09-02).

Sociala aspekter

Länsstyrelsen saknar en övergripande bild över hur kommunen har arbetat med de sociala frågorna. Bland annat efterfrågas en redogörelse för hur medborgardialogen sett ut samt tydligare beskrivningar av trygghet, tillgänglighet, tillgång till parker och förskolegårdarnas utformning.

Kommentar: Sedan genomfört samråd har planförslaget kompletterats med en bedömning av sociala konsekvenser (se Hållbarhetsbedömning, 2021-10-28). Där återfinns även utvecklade beskrivningar av trygghet, tillgänglighet och tillgång till parker. Förskolegårdarnas utformning har studerats med avseende på ljudnivåer och ytkrav, exakt utformning av gårdsmiljön tas fram i ett senare skede.

Övriga synpunkter

Fornlämningar

Länsstyrelsens bedömning är att detaljplanen, i den del av kvartersmarken, torgytan och gatan som berör fornlämningarna RAÄ Ed 211 samt RAÄ Ed 201, 202 och 47:2, måste ändras så att berörda gravar/gravfält kan bevaras.

Planen ska säkerställa att den nya sträckningen av Ladbrovägen, eller en eventuell gc-väg, inte går närmare Ladbrostenen än vad som är ianspråktaget för väg/gc-väg idag.

Länsstyrelsen bedömer att fornlämningar i första hand ska planläggas som allmän plats naturmark. Det bör tydligare framgå av planhandlingarna att det krävs provning för alla typer av markingrepp inom i stort sett hela naturparken.

Kommentar: Sedan samrådet har en kompletterande arkeologisk undersökning genomförts för att ytterligare avgränsa gravfältet (Arkeologikonsult, 2019). Förundersökningen innebär att gravfältet RAÄ Ed 211 (L2013:6965) har avgränsats åt samtliga väderstreck. Utbredningen av gravfältet har reviderats för att omfatta även de tidigare ensamliggande fornlämningarna Ed 201 (L2013:6943) och Ed 202 (L2013:6944). Lämningen Ed 47:2 (L2017:5122) bekräftades bestå av sentida dumpmassor.

Detaljplaneförslagets anpassning till Trafikverkets markanspråk för en framtida utbyggnad av riksintresset Ostkustbanan innebär att den befintliga gatan Ladbrovägen, som är en del av kommunens huvudvägnät och dimensioneras därefter, behöver flyttas omkring 20 meter västerut. Denna anpassning innebär en så stor påverkan på gravfältet RAÄ Ed 211 att kommunen avser att lämna in en ansökan om slutundersökning av gravfältet. Den södra brons placering följer av behovet av att ansluta på ett bra sätt till både Trafikverkets plattformar. Bron föreslås snedda över Ladbrovägen för att göra ingreppet i den anslutande naturmarken mindre.

Ett bostadskvarter föreslås fortsatt på platsen där gravfältet RAÄ Ed 211 ligger, det hade dock inte föreslagits om inte infrastrukturens påverkan på gravfältet varit så pass stor att kommunen bedömer att en slutundersökning behöver genomföras. Denna bedömning har stämts av med länsstyrelsen på en tidig planeringsdialog den 24 juni 2021, där det konstaterades att en kommande provning mot kulturmiljölagen ska göras mot Ladbrovägen och brons förlängning, inte mot bostadshuset.

Ladbrostenen ligger idag på en liten höjd intill en promenadväg som går genom landskapet. Även om själva Ladbrovägen förskjuts något åt väster har vägsträckningen intill ladbrostenen planerats så att gångvägen, som ligger närmast stenen inte förskjuts närmare stenen. I höjd med Ladbrostenen kommer därmed den hårdgjorda ytan inte läggas närmare stenen än vad som är fallet idag.

Övriga fornlämningar inom planområdet har planlagts som naturmark.

Formalia planbestämmelser

Markens anordnande och vegetation

Planbestämmelser som reglerar vatten eller vattenflöde är olämpliga eftersom det inte finns något stöd för en sådan reglering i PBL.

Det finns ingen planbestämmelse som säkrar vegetationen på bron införd på plankartan.

Kommentar: Planbestämmelsen om vattenflöden har tagits bort.

Endast broarnas funktion regleras i plankartan. Hur vegetationen kan utformas kommer att ingå i den fortsatta projekteringen i samverkan med Trafikverket.

Utformning

Planbestämmelsen som anger variation i fasader är otydlig och bör formuleras om.

Kommentar: Planbestämmelsen har tagits bort. Gestaltningen av kvarter kommer i första hand att säkerställas genom avtal, se beskrivning av fortsatt process i Gestaltningsprogram (Urban Minds, 2021-10-25).

Trädfällningsförbud

Kommunen behöver precisera när marklov kan medges. Av bestämmelsen bör även framgå att om marklov medges ska det aktuella trädet ersättas med ett annat träd.

Kommentar: Bestämmelsen om marklov för fällning av träd tas bort där byggrätt medges men bibehålls på förskolegården. Bestämmelsen har preciserats med att den endast gäller tallar med en stamdiameter på över 40 centimeter.

2. Lantmäteriet

Plankarta och bestämmelser

Lantmäteriet avråder från att ha en text som förklarar syftet med bestämmelserna på plankartan då det är otydligt vad som är bindande planbestämmelser respektive vad som inte är det.

Balkonger/burspråk får enligt egenskapsbestämmelserna för kvartersmark kraga ut över allmän plats. Detta innebär i så fall en blandning av enskilt och allmänt ändamål som Lantmäteriet uppfattar som otydlig.

I de fall där ett tredimensionellt utnyttjande avses att användas framstår avgränsningen i höjddled mellan allmän platsmark och kvartersmark som oklar för Lantmäteriet.

Även avgränsningen av området till användningsbestämmelsen VÄG₁ framstår som oklar.

Finner ingen användningsgräns mellan användningarna T₂C₁ och T₂K₃C₂B.

Plan- och genomförandebeskrivning

Har inte kunnat utläsa vem som ska betala förrättningskostnaden för åtgärder enligt anläggningslagen och ledningsrättslagen. Lantmäteriet bedömer också att ersättningsfrågorna som dessa förrättningar kan aktualisera bör beskrivas närmare i planbeskrivningen.

Har inte kunnat utläsa hur befintliga rättigheter påverkas av detaljplanen.

Lantmäteriet anser att konsekvensbeskrivningen av åtgärderna enligt Fastighetsbildningslagen kan bli tydligare. En fastighetskonsekvenskarta hade underlättat förståelsen.

Enligt 4 kap. 33 § PBL ska det framgå om kommunen avser att ingå exploateringsavtal eller genomföra markanvisningar, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd

av ett eller flera sådana avtal. Utifrån den information som lämnas om markanvisningsavtalet i genomförandebeskrivningen bedömer Lantmäteriet att konsekvensbeskrivningen inte uppfyller kraven i 4 kap. 33 § PBL.

Kommentar:

Plankarta och bestämmelser

Planbestämmelserna gällande balkonger/burspråk över allmän plats, bygger på svensk standards definition av byggnadsarea (BYA). Den definierar den area som en byggnad upptar på marken samt projektionen av de byggnadsdelar som påverkar användbarheten av underliggande mark. Projektionen av en utkragande byggnadsdel beskrivs som mätvärd först när byggnadsdelens lägsta punkt är belägen 3,5 meter ovan mark och dess framkant ligger mer än 1,5 meter utanför underliggande fasadliv. Bestämmelserna i plankartan reglerar att byggnadsdelar inte kragar ut mer än ovan nämnda mått över allmän plats. Kontoret anser därför att bestämmelserna fortsatt ska gälla för kvartersmark då de reglerar att byggnadens utformning inte kommer att påverka användbarheten av den underliggande marken.

Ingen tredimensionell fastighetsbildning föreslås.

De gränser som ansågs otydliga har förtydligats på plankartan.

Plan- och genomförandebeskrivning

Planbeskrivningen har förtydligats gällande förrättningskostnaden, ersättningsfrågor, befintliga rättigheter och vilka avtal som kommer att ingås samt innehållet i dessa.

Planbeskrivningen har kompletterats med en fastighetskonsekvenskarta.

Kommunala instanser

3. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden uppmanar till att skapa gårdsmiljöer som fungerar som mötesplatser och stimulerar till en aktiv fritid och social gemenskap.

De föreslår att det byggs ett bibliotek i området som ersätter det som idag finns i Messingen.

Behov av samlingsplatser för föreningsändamål och placering av konst anses behöva kartläggas, utredas och studeras närmare.

Vidare betonar kultur- och fritidsnämnden vikten av att bevara fornlämningar i närområdet runt hembygdsgården och Zamoras kulle.

Kommentar: Utformning av gårdsmiljöer samt samlingsplatser och placering av konst behandlas i Gestaltningprogrammet (Urban Minds, 2021-10-25). Konstnärlig utsmyckning kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Användningen Centrumändamål (C) möjliggör ett nytt bibliotek på flera platser i planområdet. Att besluta om placering av ett nytt bibliotek ingår inte i detaljplanen.

4. Miljönämnden

Buller

Miljönämnden anser att beskrivningen av bullersituationen behöver utvecklas då det finns många osäkerheter och det inte tydligt framgår om man klarar bullerkraven. Plankartan bör innehålla reglering av ljudnivåer vid bostadshus, uteplatser samt inomhus i bostadshus.

De anser att det behöver utredas mer om buller kan åtgärdas vid källan samt vilka ambitionsnivåer man har gällande bullerfrågan utöver lagstiftningens lägstanivå.

Vibrationer

Miljönämnden framför att vibrationer behöver utredas betydligt mer i planprocessen.

Dagvatten

Planområdets påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten i Väsbyån behöver, enligt miljönämnden, redovisas ytterligare. Området för den norra dagvattendammen bör inkluderas i planområdet.

Den södra infartsparkeringen är angiven som översvämningsyta vid skyfall. De påpekar att området är förorenat och att man vid sanering bör beakta att det ska användas som fördröjning för dagvatten.

Förorenad mark

Området är inte färdigutrett gällande markföroreningar och miljönämnden anser att ytterligare undersökningar behöver genomföras innan man kan ta ställning om markens lämplighet inför antagande av detaljplan.

Luftkvalitet

Miljönämnden anser att det bör anges på plankartan att friskluftsintag inte ska vara vända mot en kraftigt trafikerad gata.

Miljöfarlig verksamhet

Planbestämmelsen Z bör enligt miljönämnden inte blandas med en planbestämmelse som medger bostäder.

Masshantering

För att minska åtgången av naturligt material anser miljönämnden att man bör föreslå möjligheter att återanvända uppgrävda massor inom föreslagen detaljplan eller i andra projekt i Väsby där det är möjligt.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljönämnden efterfrågar att för- och nackdelar med olika alternativ görs tydligare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommentar:

Buller

En uppdaterad bullerutredning (WSP, 21-10-07) har tagits fram.

Plankartan har uppdaterats med reglering av ljudnivåer vid bostadshus, uteplatser, inomhus i bostadshus samt förskolegårdar.

Bulleråtgärder vid källan diskuteras med Trafikverket vid en framtida utbyggnad av Ostkustbanan.

Vibrationer

En uppdaterad vibrationsutredning (WSP, 21-09-03) har tagits fram.

Dagvatten

Planområdets påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten i Väsbyån redovisas i den uppdaterade dagvattenutredningen (WSP, 21-08-31). Området för den norra dammen har inte inkluderats i planområdet eftersom det inte krävs någon planändring för att genomföra den.

I det uppdaterade planförslaget är hela området som tidigare föreslogs användas som infartsparkering planlagt som damm. Information om sanering har infogats på plankartan.

Förorenad mark

Flera undersökningar har genomförts för att utreda föroreningar i mark och grundvatten inom planområdet. En rapport som innehåller en sammanfattning av genomförda undersökningar samt en riskbedömning har tagits fram (WSP 2021-03-16). Genomförda provtagningar visar att flera föroreningar har påträffats i grund- och ytvatten, jord och sediment inom detaljplaneområdet. Den samlade bedömningen är att utförda undersökningar ger ett tillräckligt underlag för detaljplanen, men kompletteringar rekommenderas inför exploatering.

Luftkvalitet

Genom bestämmelsen som anger att friskluftsintag inte ska vara vända mot en riskkälla hindras samtidigt att de vänds mot den kraftigt trafikerade gatan.

Miljöfarlig verksamhet

Planbestämmelsen har plockats bort.

Masshantering

Frågan hanteras i genomförandeskedet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Alternativutredningen har uppdaterats i Hållbarhetsbedömningen (Iterio, 2021-10-28).

5. Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden anser att det är positivt att det planeras för förskolor i området.

De anser vidare att utbildningskontoret bör delta i planprocessen för att säkerställa att förskolans inre och yttre miljö svarar upp mot de antagna riktlinjerna.

Kommentar: Synpunkten noteras. Utbildningskontoret har deltagit i planprocessen.

Sakägare

6. Boende, Hagvägen 42, Övra Runby 11:1

Boenden anser att planskissen ser bra ut, men är väldigt kritisk till att husen skall byggas så nära stjärnhusen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Den nya bebyggelsen planeras som närmast cirka tolv meter från stjärnhusen. Placeringen av bebyggelsen har anpassats för att göra så litet intrång som möjligt i miljön kring stjärnhusen, se Gestaltningprogram (Urban Minds, 2021-10-25).

7. Boende, Hagvägen 30, Övra Runby 11:1

Boenden föreslår att stationen byggs i material som passar in och hänger ihop med området väster om stationen. Hon uppmanar till användandet av material som känns levande och funkar ihop med lite industrikänsla.

Boenden anser att det höga huset på östra sidan inte passar in. Det blir för högt i jämförelse med bebyggelsen runtomkring, ett lägre hus skulle passa bättre.

Hon framför att det är viktigt att få ner kostnaderna när man bygger hyresrätter, det är för hög månadskostnad idag när det byggs nytt, att man bör bygga fler mindre lägenheter än stora.

Vidare anser hon att man bör ta mer hänsyn till den bebyggelse som redan finns, och ha ett större avstånd mellan stjärnhusen och den nya bebyggelsen samt mellan de nya husen. Gångstigen som bildats genom dungen vid Hagvägen 26-30 bör sparas. Gammal grönska och träd bör bevaras. Tänk även på att inte ta bort parkeringarna vid stjärnhusen utan att ha en plan för var de boende ska parkera.

Hon lyfter även önskemål om en säker och skyddad bro över järnvägen, att infartsparkeringen ligger nära och att det finns plats för cykel och andra mindre fordon vid stationen.

Kommentar: Detaljerad gestaltning av terminalbyggnaden och broarna kommer att ske efter detaljplanens antagande i samarbete med ansvarig byggaktör och Trafikförvaltningen. Kommunens ambitioner för gestaltning av miljön finns redovisade i Gestaltningprogrammet (Urban Minds, 2021-10-25).

Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

Lägenhetsfördelning och upplåtelseformer hanteras inte i detaljplanen.

Den nya bebyggelsen planeras som närmast cirka tolv meter från stjärnhusen. Placeringen av bebyggelsen har anpassats för att göra så litet intrång som möjligt i miljön kring stjärnhusen, Gestaltningprogram (Urban Minds, 2021-10-25). Planförslaget innehåller nya gång- och cykelvägar, men den aktuella kopplingen fyller ingen funktion i den föreslagna trafikstrukturen. Befintlig grönstruktur föreslås sparas i den utsträckning det är möjligt.

Infartsparkering för bil har fördelats på ett antal parkeringshus som ligger närmare stationen än den tidigare föreslagna markparkeringen. Infartsparkering för cykel planeras intill brofästena på vardera sida av järnvägen.

8. PEAB Bostad AB:

PEAB begär, som lagfaren ägare till fastigheten Vilunda 19:1, i första hand att kommunen ändrar detaljplanen i det avseendet att PEAB ges rätt att bygga ett parkeringsdäck i enlighet med nuvarande detaljplan, *Detaljplan för Södra Messingen i Upplands Väsby centrala delar*, som bland annat Vilunda 19:1 omfattas av. Genomförandetiden för gällande plan går ut 2019-07-15, och får därmed inte ändras eller upphävas om det inte behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid planeringen.

I andra hand begär PEAB att kommunen sänker p-normen för aktuellt område i enlighet med de diskussioner som förevarit mellan parterna, alternativt att kommunen ersätter PEAB fullt ut för den ekonomiska skada PEAB skulle komma att åsamkas.

Kommentar: Sedan samrådsskedet har genomförandetiden för detaljplan Södra Messingen i Upplands Väsby centrala delar löpt ut. Den del av fastigheten Vilunda 19:1 som påverkas av aktuell plan är nödvändig för anläggandet av Väsbyåns nya sträckning, södra brons östra fäste samt en utbyggd bussterminal. Den marknadsvärdeminskning som fastigheten Vilunda 19:1 drabbas av kommer att ersättas enligt gällande regler. I första hand strävar kommunen efter att nå en överenskommelse på frivillig väg.

9. Boende, Hagvägen 30, Övra Runby 11:1

Boenden önskar att grönområdena vid Runby hage bevaras. Hon påtalar att faktumet att Runby är uppbyggt och omringat av så många små gröna oaser var en av anledningarna till varför hon valde att bosätta sig just där. Hon undrar varför det måste vara så stort och varför det inte går att hålla sig till att bygga på parkeringsplatserna, och bevara naturpartierna.

Kommentar: För kommentarer angående projektets omfattning samt naturmiljö och rekreation, se rubrik 1 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

10. Skanska Rental AB

I huvudsak är Skanska Rental positiva till att området utvecklas. Förslaget i den del som avser anslutningsvägen som kopplar Ladbrovägen till Jupitervägen innebär emellertid mycket negativa konsekvenser för Skanskas fastigheter och verksamhet. De negativa konsekvenserna innefattar påverkan på pågående verksamhet, minskad fastighetsareal, påverkan på människors hälsa och säkerhet samt påverkan på framtida utvecklingsmöjligheter.

Skanska efterlyser mot bakgrund av ovanstående möjligheten till en alternativ lokalisering av anslutningsvägen, och ger ett exempel på möjlig lokalisering längs den södra gränsen av fastighet Törnby 2:1. Den lokaliseringen skulle vara en fördel för pågående verksamhet och för framtida utveckling och stadsplanering.

Anslutningsvägen bör enligt Skanska undantas från nuvarande detaljplaneförslag och utredas inom ramen för en separat detaljplan.

Kommentar: Sedan samrådet har Skanska inkommit med ansökan om planbesked för att utveckla sina fastigheter Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1 med bostäder, skola, centrumverksamhet mm. Ansökan beviljades i Kommunstyrelsens Miljö- och planutskott den 27 november 2019.

En förstudie för området har tagits fram av Skanska i samarbete med kommunen. Den i samrådet föreslagna sträckningen och utformningen på anslutningsvägen har anpassats för en framtida exploatering av fastigheterna och överensstämmer i stort med framtagna förstudie. Vidare föreslås en senarelagd start på genomförandetiden för anslutningsvägens del av detaljplanen. Detta för att minimera intrånget på gällande verksamhet inom området. Fram till dess att anslutningsvägen byggs ut kommer en tillfällig väg att anordnas i södra delen av Törnby 2:1. Denna väg kommer att fungera som anslutningsväg för de transporter som ska till och från Väsby Entré under byggskedet. Den slutliga vägen planeras att byggas ut när en ny detaljplan för fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 1:2 är antagen, dock senast 2026-01-01.

11. Trafikverket:

Trafikverket är generellt positiva till utveckling av stationsområdet. Bebyggelseutveckling i stationsnära läge skapar goda förutsättningar för hållbara resandemönster. Området är utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFSS 2050.

Riksintresse Ostkustbanan

Det är mycket osäkert när utbyggnaden av Ostkustbanan kommer att ske, vilket Trafikverket anser bör framgå i planbeskrivningen. Det behöver även framgå att planerade gång- och cykelbroar och övrig bebyggelse utgår från befintlig stationslösning. En redovisning av hur föreslagna bebyggelse fungerar med befintlig stationsutformning efterfrågas.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats. Planerade gång- och cykelbroar samt övrig bebyggelse utgår ifrån befintlig stationslösning. Fortsatt projektering sker i samverkan med Trafikverket.

Avstånd till järnväg

Under programsamrådet kom Trafikverket, Länsstyrelsen och kommunen överens om att ett bebyggelsefritt avstånd på 15 meter från framtida spårmitt ska tillämpas i detta fall. Trafikverket vill förtydliga att dessa 15 meter ska vara fria från byggnader och byggnadsverk, vilket innefattar t.ex. stödmurar och garage.

Konstruktionsberäkningar för bron behöver redovisas i granskningsskedet, där fri höjd på 6,7 meter över rälsöverkant behöver säkerställas.

Skyddsräler är inte tillämpbara på denna sträcka då hastigheten på framtida ytterspår kan bli upp till 250 km/h.

Tvärsektioner eller måttatta ritningar behöver tas fram för objekt som placeras närmare än 25 meter från framtida spårmitt för att Trafikverket ska kunna bedöma påverkan på verksamheten och anläggningen.

För väg med hastighet upp till 60 km/h samt för gång och cykelväg krävs ett avstånd på minst 10 meter mellan väggkant och framtida spårmitt.

I den norra delen av planområdet svänger den sista delen av planerad lokalgata in mot spårområdet för att koppla på befintlig gata. Denna sträcka går in i framtida spårområde och får när det blir aktuellt hanteras inom framtida järnvägsplan.

Kommentar: 15 meter från framtida yttersta spårmitt hålls med uppdaterat förslag fria från nya byggnader och byggnadsverk som inte är direkt nödvändiga för tillgänglighet till stationen. Stödmuren som ingick i samrådsförslaget har tagits bort. 10 meter mellan väggkant och framtida yttersta spårmitt tillämpas.

Fortsatt projektering sker inom ramen för upprättad samverkan mellan kommunen och Trafikverket. Konstruktionsberäkningar och ritningar som efterfrågas hänvisas till det arbetet.

Spårområde

Trafikverket förutsätter att framtagna spårsektion i *Funktionsutredning Spår* överensstämmer med plankartan. Det bör förtydligas i plankartan var Trafikverkets fastighetsgräns går.

Två mått i figuren på s.26-27 i *Sammanfattande PM Trafik- och resefunktioner* behöver ändras så att det generella kravet på minst sju meter mellan spår med hastigheter över 200 km/h och intilliggande spår med blandad trafik.

På skisser på s.67 i *Sammanfattande PM Trafik- och resefunktioner* är avstånd mellan spårmitt/närmaste spänningsförande del mätt till yttersida stödmur sett från järnvägen, vilket ger ett felaktigt avstånd. Avståndet ska räknas till den närmaste delen.

Plats måste beredas för frilastområde, då det finns ett fortsatt behov för detta.

Vid höghastighetsspår finns krav på att en barriär om minst 2,5 meter, som placeras minst 3,5 meter från spårmitt, finns utmed anläggningen.

Kommentar: Spårområdets gräns är anpassad efter Trafikverkets ställningstagande (2020-06-22, TRV 2020/43359). Detta stämmer överens med spårsektionen i Funktionsutredning spår (Tyréns, 2017-03-30). Trafikverkets befintliga fastighetsgräns redovisas i grundkartan. Frilastområdet ryms fram till Ostkustbanans utbyggnad inom Trafikverkets markanspråk. Därefter behöver det omlokaliseras. Enligt tidigare utredningar kommunen genomfört är det möjligt att flytta frilastområdet cirka 1,5 kilometer söderut till Njursta.

Fortsatt projektering sker inom ramen för upprättad samverkan mellan kommunen och Trafikverket. Nämnade skisser har tagits bort från PM Trafik och resefunktioner (2021-10-25).

Signalsystem

Trafikverket påtalar att ett nytt signalsystem kommer att krävas för att medge ombyggnad till ett 6-spårssystem. Det kräver fria markytor för placering av nya teknikhus på utsidan av framtida ytterspår.

Kommentar: Teknikhusen ryms inom järnvägsområdet.

Kontaktledning

Trafikverket påtalar att kontaktledningsstolpar alltid antas stå minst 3,7 meter utanför yttersta spåret mot extern fastighet. På vissa skisser i *Sammanfattande PM Trafik- och resefunktioner* är stolparna felaktigt ritade mellan det näst yttersta och yttersta spåret.

Kommentar: Fortsatt projektering sker inom ramen för upprättad samverkan mellan kommunen och Trafikverket. Nämda skisser har tagits bort från PM Trafik och resefunktioner (2021-10-25).

Buller och vibrationer

Trafikverket hänvisar generellt till synpunkterna som lämnades i planprogramskedet, då många kvarstår.

Det anses vara otydligt vilka exakta trafikdata som bullerberäkningarna baseras på och att detta måste redovisas. Tågtyper och hastigheter behöver vara noggrant redovisade. Trafikverket efterfrågar att bullerberäkningen förhåller sig till maximalt tillåtna hastigheter på spåren. En analys av skillnaden mellan dagens tågupplägg och trafikprognos för 2040 efterfrågas, vid behov bör bullerutredningen kompletteras med bullernivåer för nuläge.

En bedömning av behovet av en bullerutredning för andra bullerkällor än trafik bör göras. Området är även utsatt för flygbuller.

De anpassningar av bebyggelsen som krävs behöver säkerställas genom planbestämmelser.

Det är enligt Trafikverket mycket angeläget att en vibrationsutredning tas fram som visar hur bostadsbebyggelsen påverkas av vibrationer från Ostkustbanan.

Kommentar: En uppdaterad bullerutredning (WSP, 21-10-07) har tagits fram. Där är det redovisat vilka trafikdata som ligger till grund för beräkningarna. Utöver trafikbuller har industribuller, buller från stillastående tåg och flygbuller inkluderats i utredningen.

Detaljplanen ligger utanför influensområdet för Arlanda flygplats enligt deras riksintresseprecisering. Bedömningen är att detaljplanen ej behöver anpassas efter flygbuller då gällande riktvärden innehålls.

Plankartan innehåller nödvändiga bestämmelser för att säkerställa att bullernivåerna klaras.

En vibrationsutredning (WSP, 21-09-03) har tagits fram.

Geoteknik och dagvatten

Trafikverket efterfrågar en bedömning av anledningen till åns kulvertering samt hur flödet i ån påverkas av att den öppnas upp. En bedömning efterfrågas även av påverkan på järnvägens bärighet vid en översvämning.

Ingen påverkan avseende dagvatten och skyfall får ske på Trafikverkets banvall, järnväg eller spårområde. Trafikverket önskar bli kontaktade vid projektering av de planerade dagvattendammarna, för att säkerställa att ingen påverkan sker på anläggningen.

Kommentar: Ån är kulverterad för att ge utrymme till den befintliga bussterminalen. Flödet i ån påverkas inte av att den öppnas upp utan styrs av Ladbrons kulvert som idag begränsar flödet i ån nedströms. Järnvägens bärkraftighet har inte utretts eftersom omledningen av ån inte innebär någon förändring av dagens situation vid översvämning. Det är kulverten under järnvägen som begränsar både idag och i framtiden.

Se uppdaterad dagvatten- och skyfallsutredning (WSP, 21-08-31) för en beskrivning av risken vid översvämning med skyfall.

Luftfart

Luftfartsverket står till tjänst för att göra en flyghinderanalys och genomföra luftströmsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet. En flyghinderanmälan måste göras även till Försvarsmakten.

Kommentar: Den byggnad som kommunen avsåg ta fram en ny flyghinderremiss för har sänkts till en nockhöjd på +48 meter, det vill säga under de +90 meter som stämts av tidigare i planprocessen och kontoret bedömer därför att ingen ny flyghinderanalys behöver tas göras.

Elektromagnetiska fält

Trafikverket rekommenderar att kommunen följer folkhälsomyndighetens rekommendation om att det sammanlagda årsmedelvärdet inte bör överstiga 0,4 mikrotlesa, alternativt att det förklaras varför man använder ett skarpare riktvärde.

Kommentar: Kommunen följer Folkhälsomyndighetens rekommendation.

Avtal

Då det är sannolikt att flera av de planerade åtgärderna kommer att kräva bevakningsavtal, kan ett ramavtal upprättas för detta.

Kommentar: Sedan samrådet har ett bevakningsavtal upprättats med Trafikverket. Övriga nödvändiga avtal kommer att upprättas i kommande skeden.

Regionala instanser

12. Brandkåren Attunda

Brandkåren Attunda undrar hur utrymning kan ske från spårområdet samt hur åtkomlighet till spårområdet kommer att se ut. Brandkåren Attundas tidigare önskemål har varit att spårområdet ska vara åtkomligt norr- och söderifrån samt att avståndet mellan uppställningsplatserna i nord-sydriktning inte ska överstiga 150 meter.

De undrar hur projektet hanterar risken för suicid och spårspring.

Gällande brandvattenförsörjning hänvisar de till Brandkåren Attundas riktlinjer.

Kommentar: Upplands Väsby kommun samarbetar med Trafikverket och Trafikförvaltningen i utformningen av bytespunkten och exakt utformning kommer att fastställas i kommande skeden.

13. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen ser positivt på utvecklingen av en funktionsblandad stadsdel i detta kollektivtrafiknära läge.

Förslaget för ett nytt resecentrum innehåller åtgärder som inte har beslutade investeringsmedel. För att få till en väl fungerande bytespunkt mellan buss och tåg är det avgörande att inblandade parter är överens och att finansiering för föreslagna åtgärder finns.

Bussterminal

Trafikförvaltningen påtalar att det är sannolikt att terminalen i planförslaget är dimensionerad för ett för kortsiktigt perspektiv.

T2 i plankartan behöver förtydligas med bussterminal för att möjliggöra en egen bussterminalfastighet om detta blir aktuellt. Om Trafikförvaltningen ska handla upp trafik för ny terminal behöver en tillräckligt säker fastighetsrättslig situation fastställas.

Trafikförvaltningen anser att det är något otydligt hur korsningspunkter mellan gående, cyklister och bussar ska hanteras i anslutning till bussterminalens in- och utfart. Då terminalen är inbyggd är sikten begränsad varför det är olämpligt med ett övergångsställe direkt utanför.

Busstrafikering

Trafikförvaltningen anser att det är av stor vikt att gator som trafikeras av buss utformas enligt de riktlinjer som anges i RIBUSS.

För busstrafiken på Ladbrovägen behöver placeringen av hållplatser i anslutning till stationsentrén studeras i samband med den nya bebyggelsen och ändrade vägdragningar.

Buller

Bullerutredningen och planbeskrivningen bör kompletteras med att bussterminalen orsakar lågfrekvent buller som kan orsaka olägenheter för boende. Trafikförvaltningen föreslår en planbestämmelse för byggnader närmast bussterminalen.

Den planerade bebyggelsen ligger nära pendeltågsstation där högtalarutrop förekommer, vilket också bör inkluderas i planbeskrivningen.

Kommentar:Bussterminal

Efter samrådet har terminalen dimensionerats upp i dialog med Trafikförvaltningen. Vid bussarnas utfart från terminalen placeras Väsbyån mellan byggnadens fasad och passagen mellan gående/cyklister och busstrafiken. Detta ger möjlighet till sikt mellan de korsande trafikantgrupperna. Planförslaget medger att en egen fastighet bildas för terminalbyggnaden.

Busstrafikering

Val av terminaltyp har gjort tillsammans med Trafikförvaltningen. Gator och terminal avses utformas i dialog med Trafikförvaltningen och en organisation har skapats för detta arbete.

Buller

I det uppdaterade förslaget planeras inga bostäder i anslutning till bussterminalen. Planbeskrivningen har kompletterats. Högtalarutropen bedöms inte vara dimensionerande för bullret.

Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter

Nedan följer Kontoret för samhällsbyggnads kommentarer till de vanligast förekommande synpunkterna.

1. Att skapa en tät och funktionsblandad stadsdel

Utvecklingen av en tät och funktionsblandad stadsdel i Östra Runby med Väsby stationsområde bygger på många tidigare ställningstaganden på såväl kommunal som regional nivå.

I den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 slås det fast att Stockholmsregionens invånarantal väntas öka med omkring 50 % till 2050, från dagens 2,3 miljoner till 3,4 miljoner. Detta skulle kräva ett tillskott på cirka 600 000 bostäder som går hand i hand med ett stort tillskott av andra funktioner såsom förskolor, bibliotek, arbetsplatser, vård och omsorg (RUFSS 2050 sid 16-18). I utvecklingsplanen konstateras även att lokaliseringen av arbetsplatser och bostäder bör styras mot kollektivtrafikhäna lägen (RUFSS 2050 sid 115).

Kommunens vision, som antogs av kommunfullmäktige 2013, anger att Upplands Väsby ska växa till 63 000 invånare till år 2040. Kommunens egna ambitioner ligger därmed i linje med ställningstagandena i den regionala utvecklingsplanen, och kollektivtrafikhäna utveckling är en förutsättning för att Upplands Väsby ska kunna bidra till det regionala beståndet av bostäder, service och arbetsplatser.

I översiktsplanen Väsby stad 2040, som antogs av kommunfullmäktige 2018, beskrivs vägen mot en modern grön småstad med 63 000 invånare. Översiktsplanens bärande princip är att förtäta med stadsmässig bebyggelse i kommunens centrala delar. Det ger möjligheten att utveckla Upplands Väsby med god tillgång till service och kollektivtrafik samtidigt som stora sammanhängande grönområden med stora ekologiska och rekreativa värden i kommunens yttre delar kan bevaras.

I Stadsmässighetsdefinitionen, som antogs av kommunfullmäktige 2018, finns en beskrivning av kommunens syn på stadsbyggande. Där konstateras att tätheten bidrar till att fylla gator och torg med mänskligt liv som underlag för ett rikt kulturellt och kommersiellt utbud, den erbjuder dessutom boende för många och ger förutsättningar för en effektiv infrastruktur. Stadsmässighetsdefinitionen inkluderar bland annat riktlinjer för våningsantal, landmärken, kvartersstorlekar och variation i fasad som efterlevs i detaljplaneförslaget.

Den skala och täthet som föreslås i planen är anpassad till omgivningen, med lägre bebyggelse på 4-4,5 våningar i anslutning till befintlig bebyggelse och naturmark och en högre skala på 5-8 våningar ut mot Ladbrovägen och spårområdet. Ett landmärke föreslås, i enlighet med översiktsplanen och stadsmässighetsdefinitionen, vid tågstationen. Landmärket har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

2. Resecentrum

Hela bytespunkten planeras i samverkan med Trafikförvaltningen och Trafikverket och utgår ifrån gällande riktlinjer för utformning av terminaler (Trafikförvaltningen Region Stockholm, 2020-01-13). Hänsyn tas till tillgänglighet för bland annat funktionsnedsatta, barnvagnar och cyklar. Hissar kommer att finnas till och från broar och plattformar.

Trygghet har varit ett viktigt perspektiv i utformningen av resecentrum och kommer att bevakas även i kommande skeden.

Ett av projektets syften är att bygga samman Runby med centrala Väsby och överbrygga den barriär som järnvägen utgör. För att utöver den fysiska kopplingen även bidra till att länka samman de båda sidorna visuellt föreslås broarna inte förses med tak. Det bedöms inte vara ekonomiskt försvarbart att överdäcka järnvägen.

Befintliga plattformar förutsätts i ett första skede behållas, dessa är 9 - 10 meter breda. Spårområdets bredd i detaljplanen rymmer för 12 meter breda och 250 meter långa plattformar. Befintlig bredd på plattformarna påverkar möjligheterna att anordna trappor och hissar mellan plattformar och broar. Tillsammans med kravet på minst 250 meter plattformslängd styr detta avståndet mellan broarna.

Bussterminalens väntsal är planerad inomhus, med direktanslutningar till och från båda broarna. Utformningen av stationen ska studeras vidare i samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen, men väntytor inomhus kommer anordnas i biljetthallarna. Plattformarna kommer att förses med tak.

Se PM Trafik och resefunktioner (2021-10-25) för ytterligare information om utformning av resecentrum.

3. Utformning av bebyggelse

I en detaljplan regleras inte exakt utformning av bebyggelsen, det sker i efterföljande skeden ihop med byggaktörer och arkitekter. Ansvariga byggaktörer kommer att stå för gestaltningen av sina respektive kvarter. När de gör det ska de utgå ifrån projektets gestaltningsprogram (Urban Minds, 2021-10-25) och den av kommunfullmäktige beslutade stadsmässighetsdefinitionen med gestaltningsbilaga. I dessa dokument har kommunen lagt fast de principer som gäller för gestaltningen av bebyggelsen Väsby Entré. Där ingår bland annat riktlinjer för anpassning till omgivande bebyggelse, variation och trygghet.

I detaljplanen regleras främst bebyggelsens höjd och placering. På västra sidan om järnvägen placeras högre byggnader mot spårområdet, dessa bidrar till att ta upp höjdskillnader och till att skydda övrig bebyggelse från buller. Längre in i stadsdelen, i anslutning till befintlig bebyggelse och grönstruktur, föreslås lägre volymer i en mer uppbruten struktur. På östra sidan planeras bussterminalen med föreslagen kontorsbyggrätt ovanpå ges en höjd som trappas uppåt mot norr och möter de befintliga höga byggnaderna Pyramiden och Väsby fyr kring det nya torget öster om stationen.

I samrådsförslaget ingick ett landmärke i form av ett höghus på upp till 30 våningar. För att skapa ett mer robust kvarter som är bättre anpassat till platsens bullersituation har kvarteret i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. Kvarteret ska fortsatt fungera och gestaltas som ett landmärke i enlighet med ställningstagandet i kommunens stadsmässighetsdefinition.

Visionen från Zaha Hadid Architects togs fram på uppdrag av kommunen 2012 och är fortsatt vägledande i utformningen av bytespunkten Station Upplands Väsby och de anslutande allmänna platserna. I samband med utvecklingen av planförslaget har visionen uppdaterats och anpassats till rådande förutsättningar, bland annat genom att ansluta till pendeltågets befintliga plattformar. Visionen tar avstamp i platsens kulturhistoria, genom

att anspela på former från vikingaskepp och segel, för att skapa unik och högklassig arkitektur med internationell relevans. Upplands Väsby kommun har en lång historia av att våga satsa på karaktäristisk gestaltning. Ägget, Carlslund och Grimstaby är alla exempel på områden som med hjälp av en för tiden nyskapande arkitektur har bidragit till Upplands Väsby's identitet. Genom att genomföra visionen från Zaha Hadid Architects vill kommunen bygga vidare på den traditionen.

4. Naturmiljö och rekreation

Väsby Entré är till stor del planerat på idag hårdgjorda ytor, men förslaget innebär även att delar av Runby hage och parkmarken öster och söder om hembygdsgården exploateras med bostäder, infrastruktur och service.

I första hand har kommunens ambition varit att bevara den värdefulla naturmarken i området genom att anpassa planförslaget. Avvägningarna kring naturmarkens ekologiska värden är baserade på inventeringar genomförda av Ekologigruppen 2010 respektive 2015. Resultatet av inventeringen visar att den nordöstra delen av Runby hage har högt naturvärde. Planförslagets struktur är anpassad efter inventeringens resultat och de områden som har högt naturvärde är undantagna från bebyggelse.

Den norra förskolegården i planförslaget ligger delvis inom ett område med högt naturvärde och har därför försetts med ett trädfällningsförbud som ska skydda de gamla tallar som finns i området. Det norra skogsområdets funktion som värdekärna i spridningslänken mellan Järva- och Rösjökilen ska bevaras. I samband med den fortsatta planeringen av området har det genomförts en trädinventering i skogsområdet (WSP, 2021-09-02). Trädinventeringen är en komplettering till den tidigare genomförde naturvärdesinventeringen och tydliggör vilka av tallarna i området som är särskilt skyddsvärda och har fungerat som ett underlag i arbetet med placering av förskolan.

Utöver att befintliga värden så långt som möjligt bevaras, tillgängliggörs och utvecklas innebär planförslaget även att nya ekologiska och rekreativa värden tillkommer.

På västra sidan om järnvägen löper ett av kommunens så kallade upplevelsestråk genom stadsdelen som knyter samman de två bevarade parkområdena och stärker spridningssambanden för pollinerande insekter genom nektarrika planteringar i gatan och gröna tak på byggnader. På samma sida anläggs även en liten park som en stärkande överbrygning av grönskan från parken vid Hembygdsgården och villa Karlsro till stadsgatan och det västra upplevelsestråket.

Öster om järnvägen föreslås Väsbyån bli en del av ett upplevelsestråk som löper längs Industrivägen och den föreslagna bussterminalen. Väsbyåns närvaro i staden förstärks genom att ån flyttas till ett nytt läge i Industrivägens sträckning.

Spridningssambanden över järnvägen stärks genom planteringar på den södra bron, som även knyter samman upplevelsestråken på östra och västra sidan om järnvägen.

Kontoret delar uppfattningen att det behövs utrymme för valborgsfirande i kommunens centrala delar, och en ny plats ska beredas för detta ändamål.

5. Kulturmiljö

Väsby Entré är lokaliserat på en plats med höga kulturmiljövärden. Kulturmiljön härstammar till stor del från platsens historiska funktion som kommunikationsknutpunkt. Upplands Väsby kommun vill genom projektet Väsby Entré fortsätta utveckla knutpunkten för framtiden och samtidigt bevara platsens historia. Aktuellt planförslag är ett sammanvägt förslag till utveckling som inrymmer en modern kapacitetsstark kommunikationsknutpunkt och nya bostäder i en miljö där historien får ta plats och ska lyftas fram. Detta kan dock inte ske utan påverkan på befintlig kulturmiljö i samband med genomförandet av Väsby Entré. Nedan förklaras de delar som föreslås tas bort och de som bevaras samt vilka avvägningar som gjorts.

Gravfältet öster om Nedra Runby gård (L2013:6965) behöver tas bort för att möjliggöra för en ny dragning av Ladbrovägen vars sträckning påverkas av anpassningen till Ostkustbanans riksintresse. För att skapa en tydlig och tillgänglig förbindelse över järnvägen samt till stationen föreslås en gång- och cykelbro mellan västra och östra sidan av järnvägen som ansluter till stationens plattformar. I anslutning till västra brofästet möjliggörs för bostäder med centrumverksamhet som förstärker den nya kopplingen brofästet utgör.

Gravfältet norr om Nedra Runby gård (L2017:394) föreslås planläggas som naturmark. Den nya sträckningen av Ladbrovägen inklusive gång- och cykelväg går inte närmare Ladbrostenen än idag. Planförslaget har ändrats för att möjliggöra att den ristade stenen i anslutning till Ladbrostenen (L2017:261) också kan bevaras i sitt nuvarande läge.

Utformningen av den nya bebyggelsen ska ta hänsyn till de befintliga bebyggelsemiljöerna inom planområdet. Skalan på ny bebyggelse anpassas till de olika platsernas förutsättningar. Högre byggnader på västra sidan järnvägen placeras närmare spårområdet och tar upp platsens höjdskillnader. Ny kvartersbebyggelse placeras på mark som till stora delar idag består av markparkering. För byggnader närmare kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som Nedra Runby gård och stjärnhusen har strukturen brutits upp och skalan minskat. Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts skyddsbestämmelser och rivningsförbud. Väster om Nedra Runby gård har ett antal byggnader som haft tillfälligt bygglov rivits, istället uppförs en park. Siktlinjer och stråk mellan gården och Zamores kulle förstärks med den föreslagna strukturen.

Närheten till järnvägen medför att platsspecifika förutsättningar behöver beaktas. Delar av den nya bostadsbebyggelsen behöver uppföras i slutna kvarter med jämn takfotslinje för att skapa goda ljudnivåer. Förskolegårdarna behöver till stor del vara kringbyggda och/eller förses med plank. Detta påverkar möjligheten att bevara upplevelsen av dalgången.

Stationshuset och posthuset föreslås rivs eftersom utrymmet är nödvändigt för att skapa en kapacitetsstark bytespunkt. I anslutning till planområdet bevaras dock Henriksborg och dess omgivande

träbebyggelse och införlivas i en utvidgad parkanläggning, Järnvägsparken.

I planområdets västra del finns det i anslutning till järnvägen ett antal befintliga byggnader som i olika grad påverkas av anpassningen till Ostkustbanans riksintresse. Ställverket ligger inom Trafikverkets markanspråk, och planläggs därför som järnvägsmark. Fram tills utbyggnad av Ostkustbanan blir aktuell kan dock byggnaden stå kvar i sitt nuvarande läge. Portvaktsbyggnaden och monteringshallen från 1950-talet behöver rivas för att möjliggöra för den nya dragningen av Ladbrovägen, medan den närliggande kontorsbyggnaden föreslås bevaras och förses med skyddsbestämmelser och rivningsförbud.

De äldre byggnaderna och fornminnena inom planområdet utgör tillsammans med tillkommande byggnader viktiga årsringar i den täta stadsbygden. De har värden som berättar om platsens historia och unika identitet. Att bevara och lyfta fram dem i det framtida stadslandskapet tillför nya värden som blir en stomme i strävan efter hållbar och trivsam stadsdel med egen identitet.

Planförslaget innehåller ett kulturmiljöstråk som lyfter fram de bevarade kulturhistoriska värdena och tydliggör dem i struktur och gestaltning genom pedagogiska, rekreativa och ekologiska tillskott. Stråkets huvudsyfte är att tillgängliggöra kulturmiljön inom Väsby Entré så att den kan förstås och upplevas av invånare och besökare.

6. Parkering

Planförslaget medger infartsparkering i flera parkeringsanläggningar på västra sidan om järnvägen. Infartsparkeringar för bil är en tjänst som främst bör erbjudas de som bor långt från matande busstrafik med god turtäthet, och endast en liten del av det totala antalet resenärer till och från Upplands Väsby station nyttjar infartsparkeringen. Kontoret instämmer i vikten av att skapa en trygg gatumiljö för de som rör sig mellan parkeringen och stationen.

Att infartsparkeringen är placerad längre från stationen än idag beror i huvudsak på ambitionen att nyttja den attraktiva markytan närmast stationen till andra funktioner som kan nyttjas av en större del av kommunens befolkning, det inkluderar bland annat ett välfungerande resecentrum med en inbyggd bussterminal, flera rekreativstråk, centrumändamål och bostäder. Planförslaget medger anläggandet av garage under de fyra kvarter som ligger närmast järnvägen på västra sidan, och beroende på hur dessa garage administreras kan det komma att finnas möjlighet att hyra platser i dem. Ostkustbanans utbyggnad är en förutsättning för planläggning av Väsby stationsområde. Trafikverket saknar ännu beslut och resurser för utbyggnad av fler spår. Under överskådlig tid kommer en del av järnvägsområdet inte att tas i anspråk för järnväg utan kan användas för annan verksamhet, till exempel parkering.

Placeringen på den västra sidan om järnvägen gynnar många av de resenärer som kommer längs de större gatorna. Från Mälärvägen är det lättare att nå stationen på västra sidan, och på sikt kommer kopplingen mellan stationen och Stockholmsvägen/Almungevägen att kunna gå via Hasselgatan istället för Väsbyvägen. Placeringen gör det även möjligt att nyttja markytorna på den östra sidan om stationen till en ny inbyggd bussterminal. Med all

infartsparkering samlad på samma sida av järnvägen undviks onödig rundkörning i sökandet efter ledig p-plats.

Infartsparkering för cykel föreslås placeras vid varje brofäste. Vid den nordöstra anslutningen till stationen möjliggörs ett cykelparkeringshus.

Befintliga parkeringar vid stjärnhusen föreslås ersättas dels vid Hagvägen och dels inom planområdet i någon av de planerade parkeringsanläggningarna.

Parkering för rörelsehindrade har planerats på ett antal platser i nära anslutning till stationen. Trafikförvaltningens riktlinjer anger att 5% av det totala antalet parkeringsplatser ska vara parkering för rörelsehindrade.

Se PM Trafik och resefunktioner (2021-10-25) för ytterligare information om parkering inom planområdet.

7. Finansiering

De totala investeringarna i Väsby Entré, från såväl offentliga som privata aktörer, beräknas till cirka 10 miljarder kronor. De stora investeringarna i bostäder och verksamhetslokaler kommer helt och hållet att betalas av kommersiella byggaktörer.

Kommunen ska bekosta allmän platsmark och allmän anläggning, det vill säga de anläggningar som kommunen ska äga och förvalta, till exempel gator, torg, parker, VA-ledningar och broar.

Under projektets gång har kostnader för bland annat byggandet av södra bron, medfinansiering av kopplingar från broarna till befintliga plattformar och medfinansiering av bussterminal tillkommit.

Investeringsutgifterna har därmed ökat till cirka 1 500 miljoner kronor, Dessa föreslås finansieras genom markförsäljningar motsvarande 750 miljoner, tillkommande investeringsbidrag i form av stadsmiljöavtal, samt exploateringsersättningar från andra projekt. Därmed kvarstår projektets tidigare rambudget och nettoutgift om 300-400 miljoner kronor.

Storleken på rambudget och nettoutgift ingår i projektets genomförandestrategi som beslutades i Kommunstyrelsen den 30 november 2015. Satsningen innebär ett helt nytt stationsområde inklusive en modern och kapacitetsstark bytespunkt som tar höjd för kommunens växande invånarantal och omställningen till hållbara färdmedel, flera nya torg och andra mötesplatser. De nya Väsbybor som flyttar in i stadsdelen kommer att bidra med ökade skatteintäkter.

8. Skola och förskola

Planförslaget möjliggör för två nya förskolor med plats för 120 barn vardera. Förskolorna är tänkta att försörja både de barn som flyttar in i den nya stadsdelen och barn från andra delar av kommunens västra delar. Båda förskolorna är placerade för att göra så litet intrång som möjligt i natur- och kulturmiljö samtidigt som gällande bullerkrav och riktlinjer för friytor på gårdarna klaras i så stor utsträckning som möjligt. En förskola föreslås placeras i bottenvåningen av ett bostadshus i området södra delar i närheten av hembygdsgården, och den andra i det norra naturområdet. Ett stort antal möjliga placeringar har studerats i arbetet med planförslaget.

En ny grundskola föreslås inte i detaljplanen. Kontoret arbetar för närvarande med att ta fram en förstudie som ska utreda var nya skolplatser kan lokaliseras i kommunens västra delar. Förstudien ska resultera i en lokaliseringsutredning och ett program som beräknas vara färdigställt under början av 2022. I kommunens lokalförsörjningsplan tydliggörs kommunens behov av lokaler för kommunal service under den kommande tioårsperioden.

Kommentarer från ledningsägare, stora markägare och företag, föreningar och organisationer samt privatpersoner

Inkomna yttranden från företag, stora markägare, föreningar, organisationer och privatpersoner sammanfattas nedan. Kontorets kommentarer redovisas med indragen text i anslutning till synpunkterna. För den fullständiga lydelsen av respektive yttrande och synpunkt hänvisas direkt till skrivelserna som finns tillgängliga på Kontoret för samhällsbyggnad, Upplands Väsby kommun.

Ledningsägare

14. AB STOCKHOLM EXERGI

Stockholm Exergi upplyser om att det finns befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet och att eventuella omläggningar eller nya dragningar behöver planeras i god tid. Åtgärder i anläggningarna utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal.

Kommentar: Synpunkten noteras. Samordning och kostnader för flytt av befintliga anläggningar, anläggande av nya samt bildande av eventuella rättigheter regleras i kommande genomförandeavtal.

15. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON bifogar en karta över behov av antal och placering av nätstationer för att kunna försörja den planerade bebyggelsen. Det är positivt om E-områdena i plankartan kan förtydligas med vad de är till för.

Eventuell flytt av E.ON:s ledningar bekostas av exploatör eller kommun om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning.

Kommentar: Nätstationer har placerats ut i samråd med E.ON och användningen är förtydligad i plankartan.

Samordning och kostnader för flytt av befintliga anläggningar, anläggande av nya samt bildande av eventuella rättigheter regleras i kommande genomförandeavtal.

16. Norrvatten

Norrvatten önskar att en plan tas fram för hur ledningen ska vara i drift under anläggningsskede av ny ställedning. Det är viktigt att ledningen skyddas mot sättningar och vibrationer under byggtiden. Inga etableringar eller tillfälliga upplag får placeras på ledning i drift.

Utredning av påverkan från läckströmmar och magnetfält på projekterad ställedning ska göras med förslag på åtgärder. Åtgärderna ska tas fram i samförstånd och anpassas med Norrvatten. Delprojektering av ledning i

Ladbrovägen ska ta hänsyn till att åtkomst av ventiler och anordningar placeras i en så säker arbetsmiljö som möjligt.

Norrvattens befintliga ledningsrätt och den nya sträckningen för projekterad ledning med bibehållen ledningsrätt ska vara synlig i plankartan.

De anser att det behövs ett antal kompletteringar om deras krav vid schakt nära befintlig ledning i PM Ledningssamordning.

De påpekar att fasta anläggningar inte tillåts inom Norrvattens ledningsrätt. Sektionsritningar önskas vid planerad stödmur och projekterad ledning för att bedöma åtkomst vid schakt.

Kommentar: Norrvattens befintliga ledningsrätt redovisas i grundkartan som är en del av plankartan. Den blivande ledningsrätten är placerad inom allmän platsmark och redovisas därför inte särskilt i plankartan. I planbeskrivningen framgår att flytt av befintlig ledning, anläggande av ny, ombildande och nybildande av ledningsrätt samt därtill hörande kostnader ska regleras i kommande genomförandavtal.

17. Skanova AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Åtgärder kring dessa ledningar samt eventuella nya serviser ska bevakas i ledningssamordning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda befintliga telekablar förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar den.

Kommentar: Samordning och kostnader för flytt av befintliga anläggningar, anläggande av nya samt bildande av eventuella rättigheter regleras i kommande genomförandavtal.

Företag och stora markägare

18. Ann och Carl Ankarcrona, Runsa gård

Ann och Carl Ankarcrona lyfter att Ladbrovägen är ett viktigt nav i nord-sydgående riktning för den areella näringen i kommunen. Alla former av tyngre trafik måste därför enligt dem kunna framföras på denna huvudgata för att möjliggöra deras fortsatta verksamhet på Runsahalvön. Formuleringen i *Sammanfattande PM Trafik- och resefunktioner* (s.20) att Ladbrovägen ska byggas så att ”breda transporter *undantagsvis* är möjliga” är således olycklig och bör omarbetas.

Vid eventuell omkonstruktion av Väsbyån och anläggande av nya utlopp till ån, bör kommunens ambitionsnivå och uppföljning ligga på ett än högre plan än vad som kommer till uttryck i detaljplanens nuvarande samrådsversion. Ann och Carl Ankarcrona anser att åtskilliga parametrar måste förbättras för att miljö kvalitetsnormer ska uppfyllas. I inget skede skall förorenat sediment tillåtas att frigöras och riskera att Väsbyån och Oxundasjön kontamineras ytterligare.

Kommentar: Ladbrovägens utformning är anpassad till transporter som är 4,5 meter höga och 4,0 meter breda.

Se dagvattenutredning (WSP, 2021-08-31) för en beskrivning av hur planförslaget påverkar gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

Sedan samrådets genomförande har arbetet med ansökan om vattendom för flytt av Väsbyån och utredningar kopplade till PCB-föreningen i kv.Messingen pågått parallellt med planarbetet. Under vintern/våren 2020 har kompletterande geotekniska utredningar och miljötekniska markundersökningar utförts utmed å-sträckningen och dess närområde. Detta för att ge en tydligare bild av föreningarna och hur dessa ska hanteras och omhändertas. Även angränsande fastighetsägare har blivit ålagda att utföra provtagningar för att kartlägga PCB-föreningen. Vad gäller risk för spridning av sediment och förorenat grundvatten med ån nedströms så kommer detta att utredas och redovisas inom ramen för ansökan om vattendom och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

19. Carl de Geer, Stora Wäsby

Carl de Geer föreslår att en infartsparkering byggs i jämnhöjd med Ladbron i gränsen mot Barockparken.

Han anser att ladan vid hembygdsgården bör sparas och Runby hage bör förbli ett grönområde. Något annat strider mot översiktsplanens utfästelser om centrala grönområden.

Carl de Geer lyfter att framkomligheten på Ladbrovägen är av väsentlig betydelse för kommunens jord- och skogsbrukare.

Sannolikheten är stor att markarbeten och jordflyttning kommer att frigöra PCB som rinner ut i Väsbyån. De föreslagna reningsmetoderna inger enligt Carl de Geer inte förtroende. Han emotser en mer exakt beskrivning av hur kommunen tänker sig rena det frigjorda dagvattnet i samband med arbetena.

Kommentar: Kontoret bedömer att den föreslagna placeringen för en infartsparkering inte är på gångavstånd från pendeltågsstationen. Infartsparkering för bil föreslås lokaliseras i de parkeringshus som placerats ut inom planområdet.

Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts med skyddsbestämmelser. Delar av Runby Hage föreslås bevaras som naturområde, medan delar föreslås exploateras med bostäder. För kommentarer angående projektets omfattning samt naturmiljö och rekreation, se rubrik 1 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

Ladbrovägens utformning är anpassad till transporter som är 4,5 meter höga och 4,0 meter breda.

Sedan samrådets genomförande har arbetet med ansökan om vattendom för flytt av Väsbyån och utredningar kopplade till PCB-föreningen i kv.Messingen pågått parallellt med planarbetet. Under vintern/våren 2020 har kompletterande geotekniska utredningar och miljötekniska markundersökningar utförts utmed å-sträckningen och dess närområde. Detta för att ge en tydligare bild av föreningarna och hur dessa ska hanteras och omhändertas. Även angränsande fastighetsägare har blivit ålagda att utföra provtagningar för att kartlägga PCB-föreningen. Vad gäller risk för spridning av sediment och förorenat

grundvatten med ån nedströms så kommer detta att utredas och redovisas inom ramen för ansökan om vattendom och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

20. Förpacknings- och tidningsinsamlingen

Förpacknings- och tidningsinsamlingen tycker att det är mycket positivt att man i detaljplanen tagit fram lämplig yta för återvinningsstation/publik källsortering.

Kommentar: Synpunkten noteras.

21. Johan Curman, Antuna Gård

Johan Curman anser att projektets genomförande är positivt för Väsbyborna, för Väsby som ”stad” och omvärldens bild av Väsby.

Det faktum att kommunen väljer att planera båda de framtida järnvägsspåren väster om nuvarande spår är långt ifrån positivt för Antuna Gård och kan i förlängningen leda till att möjligheten att ha djur på gården försvinner. För att kunna bevara den unika kulturmiljön och verksamheten på Antuna gård måste de nya spåren enligt Johan Curman förläggas öster om nuvarande spår över Antunas marker.

Kommentar: Synpunkten noteras. Placeringen av eventuella ytterligare spår på ostkustbanan förbi Antuna gård avgörs av Trafikverket. För projektet Väsby Entrés genomförande behöver spårområdet breddas västerut inom planområdet.

Föreningar och organisationer

22. Bibliotekets vänner

Bibliotekets vänner anser att den byggnation som planeras kring stationsområdet bör innehålla lokaler för ett modernt bibliotek mycket centralt i området, exempelvis i bottenplanet på ett nytt kommunhus.

Uppförandet av ett nytt bibliotek bör ligga så nära i tiden som möjligt.

Kommentar: Användningen Centrumändamål (C) möjliggör ett nytt bibliotek på flera platser i planområdet.

23. Cykelfrämjandet Stockholm Norrort

Cykelfrämjandet anser att det föreslagna cykelnätet innehåller för skarpa kurvor och saknar attraktiva kopplingar. Cyklande bör ges prioritet från Centralvägen och Industrivägen genom cykelöverfart och ha separerade cykelbanor längs med torget till bron och cykelparkeringarna.

Lutningen på ramperna bör enligt Cykelfrämjandet inte överstiga fyra grader och cykelramperna bör tydligt separeras från gående.

Riktvärden för behov av cykelplatser bedöms som acceptabla med tillägget att hotell bör ha 1 besökscykelparkering per 1000 kvm. Krav bör finnas på att boende- och personalcykelparkeringar anordnas med väder- och stöldskydd inom kvartersmark.

Kommentar: Kontoret instämmer i behovet av attraktiva cykelkopplingar och arbetar utifrån planområdets förutsättningar för att skapa så goda cykelförbindelser som möjligt.

I kvarteren ställs krav på minst 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA, varav minst 2,0 cykelplats per lägenhet i markplanet eller nära lägenhetsdörr. Alla cykelplatser ska vara lätt nåbara med automatiska dörrar och belysning. I cykelrummen ska finnas plats för transportcyklar och laddmöjligheter för elcyklar. För kontor anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav 10% bör vara lätt åtkomliga för besökande. För detaljhandel och service och eventuell dagligvaruhandel anordnas 20 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, varav ca 80% för besökande.

24. Miljöpartiet Upplands Väsby

Miljöpartiet anser att det är positivt att en bussterminal med större kapacitet och under tak planeras. Utfarten till terminalen bör dock ske i den norra änden, för att undvika tidsförluster.

Cykelparkeringar på västra sidan bör enligt Miljöpartiet finnas både i Ladbrovägens plan och i höjd med broarna. Plats bör finnas för ett integrerat fullservicecentrum för cyklister i anslutning till stationen. Broarna över järnvägen samt upp- och nedgångar till dessa bör vara ljusa och väderskyddade.

Trygghetsåtgärder i form av exempelvis kameraövervakning och trygghetsväktare behövs.

Miljöpartiet efterfrågar en samlad parkeringslösning för alla slags parkeringsbehov som kommer att finnas inom området. Denna bör förläggas i ett parkeringsgarage under de centrala kvarteren.

Det nordligaste kvarteret på västra sidan och bebyggelsen i Järnvägsparken anser Miljöpartiet bör plockas bort. Detta kan kompenseras med att bostäder och verksamhetslokaler uppförs där infartsparkeringen föreslås.

De anser även att utrymmet för Väsbyån bör breddas, bland annat genom att bussterminalens utformning ses över.

***Kommentar:** Bussterminalen har justerats för att anpassas till Trafikförvaltningens behov, och i samband med detta har utfarten flyttats till den norra änden.*

Cykelparkeringar är planerade både på Ladbrovägens plan och i höjd med broarna. Möjlighet finns att anlägga cykelservice i anslutning till cykelparkeringshuset som är föreslaget vid det nordöstra brofästet. De nämnda byggrätterna har plockats bort.

Kontoret har strävat efter att ge Väsbyån så stort utrymme som möjligt i gaturummet, men samtidigt skapa en funktionell gata och bussterminal.

För kommentarer angående parkering, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter.*

25. Naturskyddsföreningen Väsby

Naturskyddsföreningen är generellt positiva till att bygga lägenheter och kontor i Väsby Entré, då läget minskar behov av trafik och är mer energi- och klimateffektivt än alternativa lägen. Naturskyddsföreningen anser även att planen på många punkter är väl genomarbetad utifrån natur- och miljösynpunkt, men det finns allvarliga brister i underlaget som behöver kompletteras och korrigeras. De viktigaste bristerna är:

- att det förefaller som om det idag saknas viktiga underlag för en optimal hantering av PCB-frågan,
- att det finns felaktiga bedömningar i MKB och i förslaget om fisken asp,
- samt att utrymmet för att miljömässig och ekologisk synpunkt förbättra ån och dess omgivande grönstruktur inte tillvaratagits i tillräcklig utsträckning.

Kommunen föreslås i samband med investeringar avsätta minst 50 miljoner kronor för att kompensera exploateringen av grönområden genom att säkra närliggande grönområden och för en upprustning av Väsbyån och dess landskapsrum, norr och söder om planområdet.

Ladugården i anslutning till hembygdsgården bör enligt Naturskyddsföreningen bevaras för att skapa ett natur- och kulturhistoriskt sammanhang i Terrängparken.

Kommentar: Sedan samrådets genomförande har arbetet med ansökan om vattendom för flytt av Väsbyån och utredningar kopplade till PCB-föreningen i kv.Messingen pågått parallellt med planarbetet. Under vintern/våren 2020 har kompletterande geotekniska utredningar och miljötekniska markundersökningar utförts utmed å-sträckningen och dess närområde. Detta för att ge en tydligare bild av föreningarna och hur dessa ska hanteras och omhändertas. Även angränsande fastighetsägare har blivit ålagda att utföra provtagningar för att kartlägga PCB-föreningen. Vad gäller risk för spridning av sediment och förorenat grundvatten med ån nedströms så kommer detta att utredas och redovisas inom ramen för ansökan om vattendom och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

I projektet ingår meandring av Väsbyån söder om planområdet som en kompensationsåtgärd.

Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts skyddsbestämmelser.

26. Runby Hage Samfällighetsförening

Föreningen har inte något att erinra under förutsättning att det inte innebär att angränsande naturområde ändras på ett sådant sätt att naturstigarna blir asfalterade eller att angränsande bollplan försvinner.

Kommentar: Synpunkten noteras.

27. SPF Seniorerna i Väsby

SPF Seniorerna välkomnar att detaljplanen omfattar bostäder för seniorer samt omsorgs- och trygghetsbostäder. Planbeskrivningen bör lämna utrymme för någon form av behovsspecifikation, gärna baserad på en äldrevårdsplan. Genomförandetiden bör kortas avsevärt för planerat äldreboende.

SPF Seniorerna har även synpunkter på hur boendet bör utformas med avseende på sophantering, luftkonditionering och bullerdämpande åtgärder samt promenadstigar i angränsande naturområde.

Man bör säkerställa att tillgängligheten blir hög för äldre och funktionsnedsatta. Hiss som är tillräckligt stora för permobiler och andra motoriserade hjälpmedel bör finnas från broarna till plattformarna. Vädskydd bör finnas över trappor. Efterfrågar en offentlig toalett på något av torgen eller inom stationsbyggnaden.

I bostadsfastigheter bör det finnas utrymmen för att förvara och ladda permobiler och tillräcklig handikapparkering.

Kommentar: I kommunens lokalförsörjningsplan tydliggörs kommunens behov av lokaler för kommunal service under den kommande tioårsperioden. Planbestämmelsen B (Bostäder) möjliggör även för seniorbostäder och trygghetsboende. En detaljplan reglerar inte frågor som till exempel storlek på hiss, sophantering. I Boverkets byggregler, BBR, finns mer detaljerade regler som följs upp i samband med bygglovsgranskningen av nya byggnader.

För kommentarer angående utformning av resecentrum, se rubrik 2 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

28. Svenska byggnadsvårdsföreningen

Svenska byggnadsvårdsföreningen avstyrker förslaget till detaljplan och hävdar att förslaget bör omarbetas på ett sätt som tar hänsyn till stationsområdets kulturhistoriska värden och till ortens lokala karaktär som helhet.

Förslaget tar enligt Svenska Byggnadsvårdsföreningen inte vara på platsens historiska struktur utan suddar ut årsringarna från fyra tidigare utvecklingskedan. Gestaltningssidéerna för bebyggelsen är helt väsensskilda i förhållande till platsens och ortens karaktär. Planförfattaren har missat att platsen har en historisk kontinuitet och en tydlig identitet som det gäller att ta vara på och understödja vid förändringar.

Svenska Byggnadsvårdsföreningen menar att det saknas en konsekvensbedömning av kulturmiljön i sin helhet. Det saknas också en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning för det aktuella samrådsförslaget.

Kommentar: För kommentarer angående kulturmiljö, se rubrik 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*. Se Konsekvensbedömning för kulturmiljö (WSP, 2021-08-27) och Hållbarhetsbedömning (Iterio, 2021-10-28).

29. Upplands Väsby Hembygdsförening

Hembygdsföreningen anser att det är bra att hela stationsmiljön ses över och förbättras vad gäller bussanslutning, bil- och cykelparkeringar, två nya broar och direkt anslutning till plattformarna. De anser även att det är utmärkt att Väsbyån friläggs.

Planförslaget innebär dock att de kulturhistoriska värdena i Väsbyåns dalgång minskas. Hembygdsföreningen tycker att Väsbyåns dalgång och dess historiska landskapsrum ska lämnas så öppet som möjligt. De föreslår istället för den föreslagna utvecklingen en sammanhängande stadspark mellan Zamores kulle och Barockparken. Utöver det som behöver byggas för att utveckla stationsområdet kan viss ny bebyggelse ske på parkeringsplatserna vid stjärnhusen.

Hembygdsföreningen framför även ett antal specifika synpunkter om och frågor på materialet, sammanfattade nedan. Utöver dessa har Hembygdsföreningen även ett antal redaktionella synpunkter på materialet.

Bebyggelse

- Stationshusen, ställverket, AB Vägförbättringars byggnader och ladugården ska vara kvar alternativt flyttas till en ny plats i nära anslutning till den ursprungliga.
- Är negativa till ett höghus på 30 våningar.
- Det bör inte byggas framför stjärnhusen.

Samrådsmaterialet

- Kunskapsunderlaget ur kulturmiljösynpunkt är svagt. Efterlyser en fördjupning av Tyréns kulturmiljöutredning som belyser landskapets historiska värden tydligare.
- En utredning och analys av områdets gröna värden ur rekreationssynpunkt saknas.
- Varför har inte kartillustrationen över fornlämningarna inkluderats i samrådsmaterialet

Planprocessen

- Hur kan kommunen besluta om markanvisningar innan planen har vunnit laga kraft?
- Hur kan rivningslov lämnas in innan planen har vunnit laga kraft?

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. Byggrätterna invid stjärnhusen har anpassats med avseende på skala och placering.

En markanvisning är ett avtal mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. I ett markanvisningsavtal avtalas på vilka villkor marken sedan ska överlåtas. Avtalet är beroende av att detaljplanen vinner laga kraft. Hur en markanvisning går till och på vilka sätt det kan ske framgår ur kommunens riktlinjer för markanvisningar som finns på kommunens hemsida.

Ansökan om bygglov och rivningslov kan alltid lämnas in till bygglovsenheten. Om det pågår ett arbete med att ta fram en ny detaljplan kan bygglovsenheten behöva lämna ett negativt besked eller vilandeförklara lovet i väntan på planen.

För kommentarer angående projektets omfattning och kulturmiljö, se rubrik 1 och 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*. Se även Kulturmiljöutredning (WSP, 2019-10-04) Konsekvensbedömning för kulturmiljö (WSP, 2021-08-27) och Hållbarhetsbedömning (Iterio, 2021-10-28).

30. Väsby bästa

Väsby bästa ser positivt på planerna att bygga samman Runby med centrala Väsby via två broar över spårområdet med ett resecenter för smidig övergång mellan tåg och buss, samt friläggande av Väsbyån, men har synpunkter på omfattningen av detaljplanen och delar av förslaget.

Väsby bästa anser att förslaget tar en för stor yta i anspråk för bostäder och kontor och menar att Väsby entré kan göras mer begränsat, med fokus på enklare konstruktioner av broar, resecentrum och bussterminal. Broarna bör vara

väderskyddade. Bebyggelsen på den västra sidan föreslås begränsas till de tre centrala kvarteren, och infartsparkeringen flyttas till en yta mellan Terrängparken och Ladbrovägen. Nedan sammanfattas de skäl som anges för detta.

- **Platsens förutsättningar**
Med utgångspunkt i de underlagsutredningar som tagits fram i planarbetet drar Väsby bästa slutsatsen att planområdet är olämpligt att förtäta med bostäder på grund av luftkvalitet, risk med hänsyn till transporter av farligt gods på järnvägen, översvämningsrisk och geotekniska förhållanden. Kompletterande utredningar efterfrågas gällande buller, vibrationer samt geotekniska förhållanden.
- **Rekreation och parker**
Runby hage är ett uppskattat grönområde med stora natur- och kulturvärden och bör därför lämnas helt orörd. Behovet av stadsnära parker i Väsby kommer att öka med de nya bostäderna i Väsby entré, Optimusområdet och Messingen.
- **Kulturmiljö**
De värdefulla kulturbyggnaderna i stationsområdet och samtliga fornlämningar i planområdet bör lämnas orörda. De föreslagna byggrätterna i järnvägsparken bör plockas bort. Väsby bästa ifrågasätter även varför de genomförda kulturmiljöutredningarna inte var en del av samrådsmaterialet.
- **Parkering**
Infartsparkering för bil behövs nära stationen både på östra och västra sidan om järnvägen.

Väsby bästa efterfrågar att de bostäder som byggs främst utgörs av mindre hyresrätter och lägenheter anpassade för seniorer och upplyser om att en grundskola kommer att behövas i närheten.

Slutligen föreslår de att detaljplanen pausas och att en framtida överdäckning av järnvägen börjar diskuteras.

Kommentar: Uppdaterade utredningar har tagits fram med avseende på buller (WSP, 2021-10-07), vibrationer (WSP, 2021-09-03), geoteknik (Bjerkning, 2020-05-07) och risk (Brandskyddslaget, 2021-07-07). Trafikens utsläpp till luft har studerats tidigt i detaljplanearbetet. Enligt de utredningar och beräkningar som utfördes kommer gällande miljö kvalitetsnormer luft inte att överskridas och luftkvaliteten har därför inte studerats vidare eller inkluderats i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen.

Lägenhetsfördelning och upplåtelseformer behandlas inte i detaljplanen.

För kommentarer angående projektets omfattning, naturmiljö och rekreation, kulturmiljö samt parkering se rubrik 1, 4, 5 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

31. Väsby promotion

Väsby promotion ställer sig positiva till planeringen och uppskattar att man nyttjar områdets läge genom att bygga tätt och högt.

De framför att det är viktigt att säkerställa framkomligheten på Ladbrovägen.

Kommentar: Synpunkten noteras.

32. Väsbykogens samfällighetsförening

Föreningen undrar vilka bullerskyddsåtgärder som kommer att göras vid den planerade ökningen av tågtrafiken. De anser att kommunen bör uppmana Trafikverket att vidta åtgärder för att minska bullret genom att däcka över stationsområde och spårområde alternativt sänka ljudnivån vid källan.

De anser att ansvariga i Upplands Väsby kommun under våren 2019 bör utföra en undersökning av nuvarande ljudnivåer vid deras fastigheters uteplatser genom aktiv mätning och inte endast genom beräkningar.

Kommentar: Se bullerutredning (WSP, 2021-10-07) för en beskrivning av hur bullerfrågan hanteras i detaljplanen. Beräkningar av bullernivåer används eftersom de ger en bättre bild av bullersituationen över en längre tid medan en mätning bara kan ge en ögonblicksbild. I den aktuella detaljplanen beräknas bullernivåerna utifrån en prognos för 2050 års trafik.

Privatpersoner

33. Privatperson

Privatpersonen undrar om det har planerats några LSS-boenden i detaljplanen.

Kommentar: I kommunens lokalförsörjningsplan tydliggörs kommunens behov av lokaler för kommunal service under den kommande tioårsperioden. Planbestämmelsen B (Bostäder) möjliggör även för LSS-boende. Genom att marken planläggs enligt aktuellt förslag skapas därmed fler möjligheter för anläggande av LSS-boenden i kommunen.

34. Privatperson

Privatpersonen påpekar att det förekommer problem med parkeringen i Runby som riskerar att försvåras till följd av den föreslagna planen.

Hon önskar en presentation av kommunens budget för det nya stationsområdet. Hon undrar varför kommunen har anlitat så många konsulter och varför det inte fanns någon från kommunen att ställa frågor till vid samrådsmötet.

Hon undrar även varför kommunen inte planerar att bygga i etapper och utvärdera varje etapp innan nästa startas?

Hon har även ett antal frågor om Balders markanvisning och roll i projektet.

Kommentar: Projektets ekonomiska konsekvenser redovisas i planbeskrivningen, i avsnittet *Genomförande*. Utöver detta kommer en uppdatering av den genomförandestrategi som togs fram till planprogrammet att tas fram i ett kommande skede.

Kommunens personal var närvarande vid samrådsmötena. Projektet drivs av kommunen, men projektets storlek har föranlett att man anlitat konsulter på vissa positioner där kommunen inte har tillräckligt med egna resurser.

Hur en markanvisning går till och på vilka sätt det kan ske framgår ur kommunens riktlinjer för markanvisningar som finns på kommunens hemsida. Flera aktörer ingick i processen och utvärderades utifrån ett stort antal kriterier. Det aktuella avtalet med Balder har gått ut och kommer att förhandlas om inför planens antagande.

För kommentarer angående parkering och finansiering se rubrik 6 och 7 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

35. Privatperson

Privatpersonen har önskemål om busstrafikeringen och att det etableras en biograf och ett aktivitetscenter vid Väsby station.

Kommentar: Den föreslagna bussterminalen möjliggör en utökad busstrafik i kommunen, men beslut om trafikering tas av Trafikförvaltningen Region Stockholm och ingår därmed inte i detaljplanen. Användningen Centrumändamål (C) möjliggör för biograf och aktivitetscenter på flera platser i planområdet.

36. Privatperson

Privatpersonen önskar mer hyresrätter till unga, billiga lägenheter och restauranger i området.

Kommentar: Lägenhetsfördelning och upplåtelseformer ingår inte i detaljplanen. Användningen Centrumändamål (C) möjliggör för restauranger på flera platser i planområdet.

37. Privatperson

Privatpersonen efterfrågar bussar/terminaler även på västra sidan. Han anser att infartsparkeringen bör ligga närmare stationen och att man bör bygga en cykelväg längs med järnvägen till Stockholm.

Kommentar: Bussar kommer att trafikera även den västra sidan av planområdet, någon terminal föreslås dock inte. Det finns en regional cykelväg från Upplands Väsby till Stockholm som sträcker sig längs med E4:an.

För kommentar angående infartsparkeringen, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

38. Privatperson

Privatpersonen anser att Runby hage ska lämnas orört, och att höghuset inte bör byggas. Det finns enligt henne ingen anledning att bygga bort denna gröna lunga med historiska värden fram till Ladbrostenen.

Hon anser även att antalet infartsparkeringar är för litet och parkeringen är placerad för långt från stationen. Hon föreslår gratis och tät busstrafik från Eds allé och från östra sidan om järnvägen till stationen.

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

Busstrafiken drivs av Trafikförvaltningen Region Stockholm, kommunen har inga planer på att handla upp egen trafik.

För kommentarer angående grönområden och infartsparkeringen, se rubrik 4 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

39. Privatperson

Privatpersonen anser att området runt hembygdsgården bör bevaras så att inga gamla byggnader behöver rivras. Hon tycker att planområdet kan minskas och att arkitekturen på höghuset inte passar in.

Hon önskar att det byggs ett nytt bibliotek alternativt att gamla kulturhuset renoveras till ett bibliotek och aktivitetshus för kommunens äldre invånare.

Hon anser att det är positivt med en ordentlig bussterminal.

Kommentar: Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts med skyddsbestämmelser.

Användningen Centrumändamål (C) möjliggör ett nytt bibliotek på flera platser i planområdet.

För kommentarer angående projektets omfattning och utformning av bebyggelsen se rubrik 1 och 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

40. Privatperson

Privatpersonen undrar hur stor vikt kommunen lägger vid inkomna skrivelser från medborgare, och varför man inte väntar med att besluta om ankarpartners och dylikt till efter att samrådet är klart. Hon efterfrågar att kontrakten som skrevs i våras med Balder redovisas och hänvisar till offentlighetsprincipen.

Frågor om trafikeringen på Ladbrovägen:

- *”Var ska bilarna ta vägen efter Ladbron med tanke på midjan som blir vid Hasselgatan? Har förstått att den planerade på/avfarten mot motorvägen inte finns på planering och också blivit nedprioriterat av Vägverket.”*
- *”Har kommunen gjort några luftföroreningsanalyser avseende luftkvaliteten på och runt Ladbrovägen och bebyggelse i dess närhet?”*

Kommentar: Kommunen läser och noterar alla synpunkter som kommit in och avväger dem i relation till uppdragets förutsättningar och dess genomförbarhet. Markanvisningsavtalet är beroende av att detaljplanen vinner laga kraft. Hur en markanvisning går till och på vilka sätt det kan ske framgår ur kommunens riktlinjer för markanvisningar som finns på kommunens hemsida. Det aktuella avtalet med Balder har gått ut och kommer att förhandlas om inför planens antagande. Alla avtal som beslutas i kommunfullmäktige, inklusive markanvisningsavtal, finns tillgängliga för allmänheten.

Utredning av Trafikplats Hammarby pågår fortsatt tillsammans med Trafikverket. Kommunen arbetar för en förlängning av Hasselgatan österut mot E4, men det ingår inte i detaljplanen.

Trafikens utsläpp till luft studerades tidigt i detaljplanearbetet. Enligt de utredningar och beräkningar som utfördes kommer gällande

miljökvalitetsnormer luft inte att överskridas och luftkvaliteten har därför inte studerats vidare eller inkluderats i hållbarhetskonskvensbeskrivningen.

41. Privatperson

Privatpersonen önskar att grönstråket nedanför stjärnhusen inte bebyggs, och anser att höghuset inte bör byggas då det inte passar in i Väsby.

Hon hoppas på ett alternativ till biblioteket nära stationen och anser att det är positivt att Villa Karlsro blir kvar.

***Kommentar:** Användningen Centrumändamål (C) möjliggör för bibliotek på flera platser i planområdet. För kommentarer angående bebyggelsens utformning se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

42. Privatperson

privatpersonen är kritisk till att grönområdena vid Runby hage byggs bort, och undrar var valborgselden ska placeras.

I övrigt är hon positiv till att man lyfter stationsområdet, särskilt med broarna över spårområdet.

***Kommentar:** För kommentarer angående naturmiljö och rekreation, se rubrik 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

43. Privatperson

Privatpersonen anser att ladugården på hembygdsgården ska bevaras och att marken söder om ladugården ska bevaras och integreras med Zamoras kulle.

Han vill att de tillfälliga bostäder för nyanlända som finns i området tas bort.

***Kommentar:** Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts med skyddsbestämmelser. Området föreslås kompletteras med en förskola och bostäder, utformningen ska så långt som möjligt anpassas till den kulturhistoriskt värdefulla miljön. De tillfälliga bostäderna har tagits bort.*

44. Privatperson

Privatpersonen anser att höghuset inte bör byggas då det är en onödig kostnad. Kommunhuset kan vara i ett av husen på Runbysidan.

***Kommentar:** Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. Byggandet bekostas av ansvarig byggherre. Att besluta om kommunhusets placering ingår inte i detaljplanen.*

45. Privatperson

Privatpersonen anser att avståndet till infartsparkeringen är orimligt långt från pendeltågsstationen.

***Kommentar:** För kommentarer angående avståndet till infartsparkeringen, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

46. Privatperson

Privatpersonen är orolig över antalet skolplatser i Runby med tanke på det som byggs i Eds allé och Väsby Entré.

Hon tycker att höghuset är onödigt och inte passar in i miljön.

***Kommentar:** Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående bebyggelsens utformning och skolplatser, se rubrik 3 och 8 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

47. Privatperson

Privatpersonen anser att det saknas lokaler för skola i området.

Han tycker att det är viktigt att man inte tar bort mycket grönytor för upplåtelse till kommersiella lokaler och bostäder i denna typ av områden, oavsett om man skulle ge tillåtelse för skola eller inte.

***Kommentar:** För kommentarer angående naturmiljö och rekreation samt skolor, se rubrik 4 och 8 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

48. Privatperson

Privatpersonen anser att kommunhuset bör innehålla lokaler för bibliotek.

***Kommentar:** Planförslaget möjliggör för ett nytt kommunhus ovanpå bussterminalen, och ett bibliotek kan genom användningen Centrumändamål (C) inrymmas i den byggnaden eller på flera andra platser i planområdet. Det ingår dock inte i detaljplanen att besluta om placering av kommunhus eller bibliotek.*

49. Privatperson

Privatpersonen är negativ till utformningen av stationsområdet. Hon anser att stationsområdet bör byggas om i en stil som passar in med övriga byggnader och att stationshuset och magasinet inte ska rivas.

***Kommentar:** För kommentarer angående utformning av bebyggelsen och kulturmiljön, se rubrik 3 och 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

50. Privatperson

Privatpersonen instämmer i Väsby Bästas yttrande över planen.

***Kommentar:** Se kommentarer till Väsby Bästas synpunkter under punkt 30.*

51. Privatperson

Privatpersonen anser att det är en utmärkt idé att öka exploateringsgraden i området. Att bygga på höjden ger möjlighet att spara på omkringliggande natur- och kulturmiljö.

Gestaltningen är enligt honom bara ett plus som inte skulle kosta så mycket extra och skapa ett landmärke.

***Kommentar:** Synpunkten noteras.*

52. Privatperson

Privatpersonen framhåller att Väsby Entré är ett av kommunens allra viktigaste utvecklingsområden många kommer att finna det attraktivt att bo och verka nära kollektivtrafik.

Hon anser att visionsförslaget från Zaha Hadid Architects fortsatt ska ligga till grund för utvecklingen av området, då det bidrar till att sätta Väsby på kartan.

Resecentrum/bussterminal

Hon önskar ett modernt resecentrum med bra anslutningar till bussar samt bil- och cykelparkering, och föreslår att resecentrumet utformas för att bli en mötesplats i Väsby, gärna i anslutning till en saluhall. Hon uppmanar till att undersöka om det finns ekonomiska förutsättningar att förskotta pengarna för bussterminalen och perrongerna.

Bostäder och verksamhetslokaler/kontor/handel

Det är viktigt med flexibla lösningar så att lokalerna går att anpassa till marknadens framtida behov. Att bygga ett kommunhus i området kan vara ett sätt att inspirera fler verksamheter till att etablera sig i området.

Hon uppmanar till att eftersträva variation i gestaltningen och att göra en analys av vilka målgrupper som kommer att söka sig till området och anpassa bostäderna efter det.

Parkområde och strövområde

Hon anser att det är ett utmärkt förslag att synliggöra Väsbyån och förlänga promenadstråket utefter Väsbyån.

På Runbysidan bör man enligt henne tillse att det finns parkområden med lekplats. Det är viktigt att det även i framtiden finns utrymmen för nationaldagsfirande, midsommarfirande och andra tillfällen.

Dialogen med Väsbyborna

Hon önskar att det bearbetade förslaget presenteras på bred front för Väsbyborna.

Kommentar: Zaha Hadid Architects vision är fortsatt vägledande i arbetet och har anpassats till de aktuella förutsättningarna. Kontoret delar uppfattningen att det nya resecentrumet ska utformas för smidiga byten mellan transportmedel och som en mötesplats för Väsbyborna. Att besluta om placering av ett nytt kommunhus ingår inte i detaljplanen.

Planförslaget inkluderar parker och grönstråk på båda sidor om järnvägen. En lekplats föreslås placeras i anslutning till Hembygdsgården.

Lägenhetsfördelning ingår inte i detaljplanen. Variation kommer att eftersträvas i gestaltningen.

Granskningsförslaget kommer att presenteras och finnas tillgängligt för synpunkter från medborgarna.

53. Privatperson

Helhetsaspekter

Privatpersonen anser att planerna är för omfattande och innebär en för ihopträngd bebyggelse. Skanskas mark och Prästgårdsmarken bör ingå i planen för att skapa en bättre helhet och ett mer attraktivt område.

Skogliga grönområdesfrågor i norr och väst

Detaljplanen tar enligt honom för mycket av flera viktiga grönområden på den västra sidan, i ett område där grönstrukturen behöver stärkas. Ett större respektavstånd till gröna oaser behövs. Dagisytor bör inte förläggas inne i skogen.

Tallskogen ovan Ladbrostenen måste enligt honom vara kvar utan intrång i skogsmarken.

Runby hage

Ängsmarken i norr som i generationer varit en samlingspunkt bör kunna finnas kvar även i framtiden, bebyggelsen bör koncentreras närmare stationen.

Skogsdungar i söder

Han anser att det behöver göras fördjupade studier i hur grönområdena ska kunna bevaras i den södra delen.

***Kommentar:** För kommentarer angående projektets omfattning samt naturmiljö och rekreation, se rubrik 1 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

54. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att göra om stationen mer i stil som resten av Väsby. Hon anser att förslaget inte passar in med resterande byggnader och att höghuset är hemskt.

***Kommentar:** För kommentarer angående utformning av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.*

55. Privatpersoner

Privatpersonerna lyfter att Väsby idag saknar ett riktigt torg med caféer och restauranger, och anser att ett sådant bör skapas på västra sidan om stationen.

De efterfrågar bullerskydd av bästa slag.

Dragningen och gestaltningen av Väsbyån ser enligt dem fin ut. Det är ett lyft för området att lyfta fram vattenytan.

De framhåller att det är viktigt med en helhetslösning som inte splittras i små bitar.

***Kommentar:** Planförslaget innehåller nya torg på både västra och östra sidan om järnvägen. Användningen Centrumändamål (C) möjliggör för caféer och restauranger i anslutning till torget på västra sidan.*

Se bullerutredning (WSP, 21-10-07) för en beskrivning av hur bullerfrågan hanteras i detaljplanen.

56. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att skrota byggplanerna på Runbysidan. Stationsområdet får enligt henne inte bebyggas om det inte finns tillräckligt med plats för parkeringsplatser och busshållplatser nära. Hon anser att det är väldigt viktigt med parkeringsplatser nära till hands på Runbysidan.

Stationsområdet ska enligt henne i första hand vara till för kommunens invånare som reser kommunalt eller behöver ta sig över spårområdet. Det finnas övergång utan trappsteg och hissarna bör utformas för att vara tillgängliga för alla.

Hon har synpunkter på placeringen av busshållplatser och busstrafikeringen på västra sidan.

Kommentar: För kommentarer angående projektets omfattning, utformning av resecentrum och parkeringsplatser, se rubrik 1, 2 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

57. Privatperson

"Jag tycker att det är viktigt att främst högre hus som planeras att byggas på Runbysidan byggs i sådant material så att solen inte reflekterar i det och därmed ger en bländande effekt mot närliggande hus. Vidare får husen inte ge skugga åt redan befintliga hus. Höjden bör anpassas, bör inte vara så höga hus som i vissa fall planerats för att bättre passa in i närområdet."

Kommentar: För kommentarer angående utformning av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

58. Privatperson

Privatpersonen är emot central bebyggelse på Runbysidan, önskar att Runby förblir lugnt och inte utvecklas som centrala Väsby.

Han är negativ till den föreslagna gestaltningen och ifrågasätter hur projektet finansieras.

Kommentar: För kommentarer angående projektets omfattning, bebyggelsens utformning och finansiering, se rubrik 1, 3 och 7 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

59. Privatperson

Privatpersonen anser att detaljplanen för Väsby Entré ser trevlig och genomtänkt ut. Hon uppskattar särskilt allt det gröna och att det är grönt på taken.

Hon har däremot svårt för det höga huset, och hoppas det går att hitta en lösning med ett hus som inte är lika högt och har en annan utformning.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

60. Privatperson

Privatpersonen tycker att det är alldeles för mycket och alldeles för högt. Han uppmanar till att skrota alla hus som är högre än fyra våningar, spara på grönområdena och se till att det finns en infartsparkering.

Kommentar: För kommentarer angående projektets omfattning, grönområden och parkering, se rubrik 1, 4 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

61. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att bygga det ursprungliga förslaget med Zaha Hadids utformning, alternativt gör en helt ny plan. Att blanda en stil på stationen

och en annan på omgivande bebyggelse ger inte de effekter i helheten som förslaget från Zaha Hadid.

Kommentar: Visionen från Zaha Hadid architects är fortsatt vägledande för arbetet med detaljplanen och har anpassats till nya förutsättningar. Arkitekturen i resten av området ska samspela med visionen.

62. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att bygga en lokal till polisen nära stationsområdet.

Kommentar: Användningen Centrumändamål (C) möjliggör för olika typer av lokaler på flera platser i planområdet.

63. Privatperson

Privatpersonen anser att det är alldeles för tät bebyggelse på Runbysidan. Han tycker att förslaget måste omarbetas med ett breddat grönstråk nedanför stjärnhusen, som bevarar grönkilen från hembygdsgården mot Barockparken.

Kommentar: För kommentarer angående bebyggelsens täthet och grönområden, se rubrik 1 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

64. Privatperson

Privatpersonen håller med om att det behövs en ny station men är negativ till den föreslagna utformningen. Hon uppmanar till att fokusera på funktioner och lägga pengarna på rätt saker. Bussterminalen i Jakobsberg lyfts fram som en bra förebild.

Hon anser att man bör låta Väsbyån vara. Den har en unik flora som kanske rubbas om man leder om den. Hon tycker däremot att en parkmiljö runt ån vore positivt och att man bör låta det gamla stationshuset och magasinet vara kvar.

Kommentar: Omledningen av Väsbyån är nödvändig för att möjliggöra en utbyggd bussterminal. Omledningen kommer att föregås av en vattendom i mark- och miljödostolen och kommer inte att genomföras om inte den sammantagna effekten för Väsbyån är positiv. I samband med omledningen ska de öppna delarna införlivas i stadens gaturum och förhoppningen är att det ska bli bättre för vissa arter som använder ån för lek och förflyttning.

För kommentarer angående utformningen av resecentrum och bebyggelse se rubrik 2 och 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

65. Privatperson

Privatpersonen anser att området bör belysas grundligare innan beslut om detaljplan tas. Hon föreslår en arkitektävling eller parallella uppdrag. Låt medborgarna vara med och diskutera inkomna tävlingsförslag.

Hon är negativ till Zaha Hadids utformning av stationsområdet och gestaltningen av bebyggelsen i övrigt.

Kommentar: För kommentarer angående utformningen av bebyggelsen se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

66. Privatperson

Privatpersonen efterfrågar ett riktigt bibliotek i kommunen och undrar var ett sådant planeras.

Kommentar: Användningen Centrumändamål (C) möjliggör ett nytt bibliotek på flera platser i planområdet. Att besluta kring lokalisering av ett nytt bibliotek ingår inte i detaljplanen.

67. Privatperson

Privatpersonen anser att det är ett bra förslag att ta fram ån igen.

Han vill att de höga punkthusen på Runbysidan bör tas bort helt, alternativt sänks mycket och uppmanar till att inte bygga fult.

Kommentar: Det uppdaterade förslaget innehåller inget högt punkthus. För kommentarer angående utformning av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

68. Privatperson

- "Minska ner byggnationen i den norra delen och spar Runby hage samt skogen väster om hagen.
- Höghuset bör ej bli högre än motsvarande på den östra sidan.
- Ta bort husraden i södra delen vid Ladbrovägen.
- Flytta den södra infartsparkeringen längre norrut, det blir för långt gångavstånd som det ser ut nu."

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående projektets omfattning, grönområden och infartsparkeringen, se rubrik 1, 4 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

69. Privatperson

Privatpersonen anser att det är jättebra att man tar tag i att förbättra detta område, men att infartsparkeringen ligger alldeles för långt bort.

Det behöver enligt henne även finnas en parkering och plats för att hämta och lämna med bil vid Messingen.

Kommentar: Planförslaget innehåller plats för hämtning och lämning vid Messingen. För kommentarer angående parkeringsplatser, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

70. Privatperson

Privatpersonen anser att det är bra att göra ett bättre stationsområde men är negativ till den föreslagna gestaltningen. Stilen borde smälta ihop med husen i Järnvägsparken.

Kommentar: För kommentarer angående gestaltningen av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

71. Privatperson

- Väderskydda perrongen och broarna.
- Skilj med dörrar mellan plattform och spår.
- Bygg bullerdämpat.

- Bygg så att bussterminalen ansluts direkt till en vänthall som ansluter till spåren.
- Bygg in nuvarande station i den nya byggnaden.
- Bygg inga höghus.
- Kontakta Trafikförvaltningen och informera om projektet.
- Lägg gärna ut projektet för konkurrensättning.

Kommentar: Nuvarande stationsbyggnad behöver rivas eller flyttas för att möjliggöra en ny station.

Se bullerutredning (WSP, 2021-10-07) för en beskrivning av hur bullersituationen hanteras i planförslaget.

Det uppdaterade planförslaget innehåller ett landmärke på upp till 13 våningar.

Utformning av bussterminal och resecentrum sker i samverkan med Trafikförvaltningen Region Stockholm. För kommentarer angående utformning av resecentrum och parkeringsplatser, se rubrik 2 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

72. Privatperson

Privatpersonen önskar att Pub Magasinet kan vara kvar vid stationsområdet, plus några restauranger inklusive en pizzeria och en kinarestaurang. Han efterfrågar även bra parkeringsmöjligheter.

Kommentar: Byggnaden som inhyst Pub Magasinet behöver rivas eller flyttas för att möjliggöra en ny station. Genom användningen Centrumändamål (C) möjliggör förslaget för nya restauranger på flera platser i anslutning till stationen. För kommentarer angående parkeringsplatser, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

73. Privatperson

Avfarten till det nya området bör enligt privatpersonen ske direkt från Mälarvägen. Samrådsförslaget riskerar att öka trafiken på Edsvägen, Hagvägen och andra gator i Runby.

Han förslår att Edsvägen stängs av för trafik mot Ladbrovägen och att Bills backe inte öppnas för biltrafik, för att förbättra miljön kring den planerade förskolan.

Kommentar: Möjligheten att ansluta direkt till Mälarvägen har utretts, men bedöms inte genomförbar. Edsvägen och Bills backe föreslås vara öppna för biltrafik, men inte utformas för stora trafikmängder. Edsvägen föreslås stängas för tung trafik.

74. Privatperson

Privatpersonen önskar att Smedbyskogen får vara kvar.

Kommentar: Smedbyskogen berörs inte av den aktuella detaljplanen.

75. Privatperson

Privatpersonen anser att Runby hage ska lämnas orört och bevaras i sin helhet.

Ladugården som hör till hembygdsgården är enligt henne viktig för helheten och verksamheten och bör därför inte rivas. En förskola kan istället placeras på platsen

där ungdoms/evakueringsbostäderna står alternativt mittemot ladugården där det står en magasinsbyggnad idag. Parkeringen vid Hagvägen/Pukslagargatan behövs för besökare till Hembygdsgården och bör inte bebyggas.

Möjlighet till infartsparkering behövs på båda sidor om spårområdet och avståndet bör inte vara så långt som det föreslås. Även korttidsparkering och taxiplatser nära stationen är viktigt.

Hon uppmanar till kompletterande bullerutredningar för områden utanför detaljplaneområdet, och att det ställs tydliga krav på bullerdämpande åtgärder. Trafikverket bör uppmanas att däcka över stationsområdet eller bullerdämpa vid källan.

Kommentar: Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts med skyddsbestämmelser och rivningsförbud.

En uppdaterad bullerutredning (WSP, 2021-10-07) har tagits fram. Områden utanför planområdet ingår inte i utredningen. Genomförande av planförslaget skulle troligtvis innebära att bullersituationen för omgivande bebyggelse blev bättre eftersom den nya bebyggelsen skulle skärma av spårområdet.

För kommentarer angående projektets omfattning och parkering se rubrik 1 och 6 *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

76. Privatperson

Privatpersonen anser att förslaget är spännande och nytänkande. Hon önskar trevligare ner- och uppgångar till plattformar, om det inte redan ingår.

Kommentar: Synpunkten noteras.

77. Privatperson

Privatpersonen ifrågasätter gestaltningen av stationsområdet, och tycker inte att det höga huset passar in. Hon efterfrågar ett mer vanligt stationsområde och undrar om Väsbyborna verkligen vill ha storstadskänsla.

Hon önskar att en större mataffär planeras i området.

Kommentar: Genom användningen Centrumändamål (C) möjliggörs för en mataffär på flera platser i planområdet. För kommentarer angående utformning av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

78. Privatpersoner

Privatpersonerna uppmanar till att följa upp med offentlig service som skolor och vårdcentraler i samma takt som bostäder byggs.

De anser att Runby hage ej bör bebyggas.

De undrar var man ska kunna parkera i anslutning till stationen, och anser att man inte ska plocka bort parkeringsplatser innan en stor utbyggnad av bussar och tåg gjorts.

Kommentar: Kontoret delar uppfattningen att det är viktigt att den offentliga servicen utvecklas i takt med befolkningen. I planförslaget

möjliggörs för två förskolor. Vårdcentraler och dylikt kan inrymmas inom användningen Centrumändamål (C). I kommunens lokalförslöjningsplan tydliggörs kommunens behov av lokaler för kommunal service under den kommande tioårsperioden.

För kommentarer angående grönområden och parkeringsplatser, se rubrik 4 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

79. Privatperson

Privatpersonen anser att det är jättebra att man gör i ordning stationsområdet, men är negativ till gestaltningen av särskilt höghuset och bussterminalen. Förslaget passar inte in i området.

Han uppmanar till mer blandad bebyggelse, det behövs fler arbetstillfällen och inte lägenheter.

Infartsparkeringen ligger enligt honom för långt från stationen och det riskerar att leda till otrygghet att den ligger så långt ifrån där människor rör sig. Ett förslag är att bygga parkeringen ovanpå bussterminalen.

Tågstationen skulle kunna byggas in precis som bussterminalen, och en inbyggd väg mellan tågstation och bussterminal skulle också vara önskvärt.

Det riskerar att bli mycket trängsel på de större vägarna i Väsby med ny bebyggelse i Väsby Entré och Eds allé.

Kommentar: För kommentarer angående resecentrum, bebyggelsens utformning och parkeringsplatser, se rubrik 2, 3 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

80. Privatperson

Privatpersonen vill protestera mot förslaget till nytt stationsområde, då det inte passar in och saknar harmoni med det övriga beståndet.

Hon undrar om det inte kom in fler förslag att ta ställning till, och anser att en mer jordnära arkitektur skulle passa bättre.

Bostäder vid stationen är enligt henne inte lämpligt med hänsyn till bullerstörningar.

Hon uppmanar till att låta grönområdet vara kvar.

Kommentar: Se uppdaterad bullerutredning (WSP, 2021-10-07) för en beskrivning av hur bullersituationen hanteras i detaljplanen.

För kommentarer angående utformning av bebyggelsen och grönområden se rubrik 3 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

81. Privatperson

Privatpersonen anser att området inte ska exploateras med bostäder utan att grönområdena på västra sidan om järnvägen bör göras iordning till en vacker park och att övrig yta ska användas till infartsparkering.

Han hänvisar till andra platser i kommunen för bostadsutveckling. Det aktuella området är olämpligt med hänsyn till buller från tåg och flyg.

Det höga huset anser han bör utgå eftersom det inte passar in.

Kommentar: Se uppdaterad bullerutredning (WSP, 2021-10-07) för en beskrivning av hur bullersituationen hanteras i detaljplanen.

Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående projektets omfattning se rubrik 1 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

82. Privatperson

Privatpersonen önskar infartsparkering i form av garage under markytan nära stationen och undrar var parkering för personer med funktionsnedsättning är planerad.

Han anser att det är anmärkningsvärt att befintliga skolor har bedömts tillräckliga.

Kommentar: Det planeras parkering för rörelsehindrade både inom kvarter och på allmän platsmark. För kommentarer angående parkeringsplatser och skolor, se rubrik 6 och 8 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

83. Privatperson

Privatpersonen välkomnar detaljplanen och lyfter att Väsby behöver en stark plattform till stadskärna att växa ifrån i framtiden.

Kommentar: Synpunkten noteras.

84. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att bygga en bussterminal över järnvägsstationen.

Hon uppmanar även till att bevara alla befintliga hus, behålla Väsbyån vild och göra en park längs ån.

Hon anser att höghus inte hör hemma i centrala Väsby.

Kommentar: Väsbyån är idag kulverterad under bussterminalen, och i planförslaget föreslås att ån leds om och i största möjliga mån tas upp från kulverteringen för att bli en del av stadsmiljön.

Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

För kommentarer angående utformning av resecentrum och kulturmiljö, se rubrik 2 och 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

85. Privatperson

Privatpersonen anser att det föreslagna torget är för stort och kalt, det behövs gott om sittplatser, träd och buskar.

Hon undrar hur de stora trapporna ska hållas fria från snö och is.

Vad gäller utformningen av bussterminalen anser hon att det är viktigt att det finns möjlighet att vänta på bussen även utomhus.

Hon uppmanar till att tänka på tillgänglighet för alla funktionsnedsatta.

Balders visionsbilder passar enligt henne bättre in i området, anpassa även busstationen och omkringliggande ytor till det förslaget.

Kommentar: De torg som ingår i planförslaget planeras förses med sittplatser, träd och buskar. Öppna ytor kan vara viktiga för att exempelvis ge utrymme för människor att samlas och underlätta orienteringen i stationsområdet, men i anslutning till de öppna ytorna kommer det även att finnas mer småskaliga platsbildningar. Läs mer om utformningen av allmänna platser i gestaltungsprogrammet (Urban Minds, 2021-10-25).

För kommentarer angående utformning av resecentrum, se rubrik 2 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

86. Privatperson

Privatpersonen är negativ till att det satsas så mycket pengar på ett projekt och anser att pengarna bör satsas på vård, skola och omsorg.

Kommentar: För kommentarer angående projektets finansiering, se rubrik 7 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

87. Privatpersoner

Privatpersonerna uppmanar till att planera för en hiss som rymmer cykel och lastcykel till plattformarna. De önskar även parkeringsplatser för lastcyklar.

De tycker om Zaha Hadids visionsbilder, inklusive höghuset. Det är även positivt att Väsbyån kommer fram och att det inte blir några konflikter med gång- och cykeltrafikanter vid Ladbrovägen.

Det skulle enligt dem vara bra om man kunde gå ned till plattformarna åt båda hållen från broarna.

De föreslår att den södra bron skulle kunna placeras i linje med Plangatan.

Kommentar: Hissarna kommer att ha plats för cyklar. Då SL inte tillåter att lastcyklar tas med på pendeltågen kommer inte heller lastcyklar att rymmas i hissarna till plattformarna. Parkeringsplatser för lastcyklar kommer att finnas vid cykelparkeringarna.

För ytterligare kommentarer kring utformningen av resecentrum, se rubrik 2 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

88. Privatperson

Privatpersonen föreslår att några av de gröna taken byts ut mot solcellspaneler.

Kommentar: I detaljplaneförslaget ställs krav på gröna tak längs med en av gatorna. Det beror på att den är en del i ett viktigt spridnings samband och att gröna tak bidrar till att stärka det ekologiska sambandet mellan de båda parkområdena som ingår i planen. Solcellspaneler krävs inte i förslaget men ett sådant initiativ välkomnas av kommunen.

89. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att skrota höghuset och istället satsa pengarna på

säkerhet och att bygga i gammal stil.

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående utformningen av bebyggelsen, se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

90. Privatperson

Privatpersonen tycker att det är jätteroligt att det utvecklas i Väsby, men undrar hur kommunens plan ser ut för alla nya skolbarn som kommer att flytta in i Runby.

Kommentar: För kommentarer angående skolor, se rubrik 8 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

91. Privatperson

Privatpersonen instämmer i Väsby's bästas synpunkter och anser att projektet bör skalas ned till ett mindre och billigare projekt.

Kommentar: Se kommentarer till Väsby's bästas synpunkter under punkt 30.

92. Privatperson

Privatpersonen anser att buller och vibrationer från järnvägen talar för att man bör välja en annan plats för dessa bostäder.

Kommentar: Se uppdaterade utredningar av buller (WSP, 2021-10-07) och vibrationer (WSP, 2021-09-03) för en beskrivning av hur frågan hanteras i detaljplanen.

93. Privatperson

Privatpersonen önskar att någon form av åtgärd tas med i planen för att försvåra eller omöjliggöra att Edsvägen blir en smitväg för bilar till Ladbrovägen.

Kommentar: Edsvägen föreslås fortsatt vara öppen för biltrafik, men stängas för tung trafik.

94. Privatperson

Privatpersonen anser att Zaha Hadids förslag lyckas knyta ihop Runby med centrala Väsby och är väldigt positiv till gestaltningen. Att genomföra förslaget skulle ge Väsby något mycket attraktivt. Hon uppmanar till att vara mycket varsam med att ändra i visionen.

Kommentar: Synpunkten noteras.

95. Privatperson

Privatpersonen anser att planerna bör tonas ned för mer historisk kontinuitet, och att höghuset bör skrotas.

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående bebyggelsens utformning se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

96. Privatperson

Privatpersonen är mycket positiv till planerna på att göra ett stationsområde som sticker ut med avseende på arkitektur och smarta lösningar.

Han önskar att förslaget innehöll miljövänliga, flexibla och säkra pendlingsalternativ till och från stationen. Väsby borde aktivt stödja tåg som inte stannar vid alla stationer.

Parkering öster om järnvägen bör enligt honom inte försvåras.

Kommentar: Att besluta om trafikering med kollektivtrafik ingår inte i detaljplanen.

För kommentarer angående parkeringsplatser, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

97. Privatperson

Privatpersonen anser att planbestämmelsen om fördröjning av dagvatten är felaktig/olaglig.

Kommentar: Planbestämmelsen har plockats bort.

98. Privatperson

Privatpersonen anser att höghuset inte passar in och inte bör byggas. Han hoppas att det planeras fler skolor i Runby.

Kommentar: Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar. För kommentarer angående skolor se rubrik 8 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

99. Privatperson

Privatpersonen är orolig över det långa avståndet från stationen vid Centralvägen till infartsparkeringen. Hon hittar inget i materialet om belysning eller fler uppgångar från pendeltåget.

Kommentar: Planförslaget innebär att en anslutning till pendeltågsstationen tillkommer på Runbysidan, då även den södra bron kommer att förses med nedgångar till plattformarna.

Ny belysning ska bidra till att skapa en trygg och trivsamt offentlig miljö i stationsområdet.

För kommentarer angående infartsparkeringen, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

100. Privatperson

Privatpersonen varnar för att torgen på östra och västra sidan om stationen riskerar att bli ogästvänliga och skuggiga om husen är för höga.

Han uppmanar till att se till att avtal om starttid och sluttid skrivs, och hänvisar till andra platser i kommunen som varit byggarbetsplatser länge och där hus rivits eller utrymts för tidigt.

Kommentar: Sol- och skuggstudier har tagits fram inom ramen för planarbetet och finns tillgängliga som en bilaga till planbeskrivningen.

Risken för utdragna byggprocesser kan hanteras i kommande överlåtelseavtal. Behovet av det kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med planen.

101. Privatperson

Privatpersonen hoppas att planerna kommer att kunna realiserats och menar att en begränsad satsning vore en dyrbar missräkning.

Kommentar: Synpunkten noteras.

102. Privatperson

Privatpersonen anser att ladugården vid hembygdsgården inte får rivas då den är viktig för hembygdsföreningens verksamhet och för att bevara den historiska miljön intakt.

Kommentar: Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har försetts med skyddsbestämmelser och rivningsförbud.

103. Privatperson

Privatpersonen önskar plats för cykel i hiss, gratis parkering och en väntsal inomhus på Runbysidan.

Kommentar: Hissarna kommer att ha plats för cyklar. Kostnaden för parkering beslutas inte i detaljplanen, men sedan 2018 är kommunens infartsparkeringar avgiftsbelagda. På Runbysidan planeras ingen väntsal inomhus.

104. Privatperson

Privatpersonen instämmer med Väsby Bästas synpunkter.

Hon ifrågasätter bristen på parkeringar och är orolig över tillgängligheten till Messingen samt butiker och restauranger på Centralvägen.

Kommentar: Se kommentarer till Väsby Bästas synpunkter i punkt 30.

För kommentarer angående parkeringsplatser, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

105. Privatperson

Privatpersonen anser att en ny busstation inomhus behövs snarast.

Hon framhåller att nya bostäder behövs, men att hon önskar att lite grönt lämnas kvar och inga höghus byggs.

Kommentar: Den föreslagna bussterminalens vänthall är inomhus.

Grönområden kommer delvis att bevaras och inkorporeras i den nya stadsdelen, och ny vegetation kommer att tillskapas. Det aktuella huset har i det uppdaterade förslaget sänkts från 30 våningar till en högsta höjd på 13 våningar.

106. Privatperson

Privatpersonen anser att perrongerna bör få tak alternativt överdäckas. Överdäckning skulle enligt honom öka komforten för pendlare och dessutom leda till att Runby och centrala Väsby knöts ihop på riktigt.

Han undrar var det finns parkeringsplatser för pendlare och varifrån bussarna som trafikerar Runbysidan kommer att utgå.

Han har även synpunkter på utformningen av dagens cykelparkeringar och undrar om etablering av en cykelverkstad i anslutning till de planerade cykelparkeringarna har övervägts.

Kommentar: Perrongerna föreslås få tak. Att däcka över spårområdet är inte aktuellt eftersom det inte bedöms ekonomiskt genomförbart.

Busshållplatser på Runbysidan planeras på Ladbrovägen och Stadsgatan, men hur trafikeringen kommer att se ut ingår inte i detaljplanen.

Det ingår inte i detaljplanen att besluta om vilka verksamheter som inryms i området, men det vore möjligt att uppföra en cykelverkstad i anslutning till någon av cykelparkeringarna på den östra sidan. För kommentarer angående parkeringsplatser för bil och cykel, se rubrik 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

107. Privatperson

Privatpersonen önskar att Väsby Entré begränsas till:

- Ett nytt resecentrum.
- Järnvägsstation med broar.
- Infartsparkering.
- De tre centrala kvarteren på Runbysidan.
- En förskola där Väsby Entrés projektlokaler ligger idag.

Han uppmanar till att se till att rätt myndighet/organisation betalar det de ska och att kommunens pengar inte ska läggas på annat än vad som är kommunens ansvar.

Kommentar: Resecentrum, med pendeltågsstation och bussterminal, kommer att utformas och genomföras i nära samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen Region Stockholm.

För kommentarer angående projektets omfattning, se rubrik 1 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

108. Privatperson

Privatpersonen är negativ till Zaha Hadids visionsbilder.

Han anser att det behövs mer parker och grönområden, och att det de vore synd att ta bort de som finns idag. Husen i förslaget ligger allt för tätt och för nära spårområdet. Ramperna ned till plattformarna ser enligt honom farliga ut.

Han uppmanar till att istället bygga enligt Väsby's bästas förslag och lägga de pengar som kan sparas på sjukvård, polis, äldreomsorg och skola.

Kommentar: Stationen kommer att utformas i enlighet med gällande lagar och riktlinjer för säkerhet och tillgänglighet. Avståndet från

bostäder till yttersta framtida spårmitt understiger inte 30 meter, vilket uppfyller Trafikverkets riktlinjer.

För kommentarer angående projektets omfattning, bebyggelsens utformning samt naturmiljö och rekreation, se rubrik 1, 3 och 4 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

109. Privatperson

Privatpersonen anser att Upplands Väsby station behöver förnyas, men efterfrågar en mer småskalig utveckling. Hon uppmanar till att bygga nytt som har en fot i Väsbyns historik, lyfta fram Väsbyån, bevara gröna lungor och inte bygga så tätt.

Hon uppmanar till att se till att stationsområdet inte är mörkt, tyst och öde på kvällen och efterfrågar olika typer av butiker och restauranger i området.

Kommentar: Det ingår inte i detaljplanen att besluta om vilka verksamheter som inryms i området, men i planförslaget eftersträvas en blandad stadsmiljö med butiker och restauranger.

Väsbyån föreslås ledas om och tas upp ur kulverten under den befintliga bussterminalen.

För kommentarer angående projektets omfattning, utformning av bebyggelse, naturmiljö och rekreation samt kulturmiljö, se rubrik 1, 3, 4 och 5 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

110. Privatperson

Privatpersonen anser att bullerproblematiken har hanterats allt för lättsamt.

Hon tycker att det är oklart vem som bygger och bekostar vad, vilka delar Balder ska bygga och vem som tagit fram arkitekturen. Hon undrar om inte Trafikverket och Trafikförvaltningen borde bekosta delar av bussterminalen och stationen.

Hon anser att broarna ska vara täckta och väderskyddade. Hon har även synpunkter på förslaget till utformning av resecentrum och undrar var det finns inbyggda utrymmen att vänta på tåget samt varför det saknas förbindelse mellan bussterminal och spårområde.

Byggnationen nedanför stjärnhusen är enligt henne allt för nära. Hon föreslår att öka mellanrummen mellan husen alternativt ta bort dem helt.

Hon uppmanar till att inte bygga någon skyskrapa på Runbysidan, inte bygga några hus där grillkiosken tidigare fanns utan behålla parkeringsplatserna, spara så mycket grönytor som möjligt och inte bygga i Runby hage samt till att inte riva ladan vid hembygdsgården.

Hon undrar vilka undersökningar som gjorts beträffande stabiliteten i marken.

Infartsparkeringen är enligt henne placerad för långt från stationen och behöver ligga på båda sidor om spårområdet.

Hon anser att de medverkande i dialogerna under arbetet med projektet har varit allt för litet för att det ska kunna påstås att Väsbyborna har varit delaktiga i utformningen.

Kommentar: Stationsområdet, med pendeltågsstation och bussterminal, kommer att utformas och genomföras i nära samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Planförslaget har ändrats för att säkerställa att hembygdsgårdens ekonomibyggnader bevaras. Båda byggnader har med försetts skyddsbestämmelser och rivningsförbud.

Flera geotekniska undersökningar har gjorts i samband med planarbetet. För den senaste rapporten se geoteknisk undersökning (Bjering, 2020-05-07).

För kommentarer angående bebyggelsens omfattning och utformning, grönområden och infartsparkering se rubrik 1, 3, 4 och 6 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

111. Privatperson

Privatpersonen hänvisar till Väsby bästas insändare i Mitt i (2018-12-04).

Kommentar: Se kommentarer till Väsby bästas synpunkter under punkt 30.

112. Privatperson

Privatpersonen uppmanar till att bygga in spåren genom en bred överbyggnad alternativt ha stationen under marken.

Hon anser att de höga husen inte passar in i miljön och efterfrågar något av gammalt kulturhistoriskt intresse, såsom ett vikingamuseum, en fin restaurang och ett gammaldags fik.

Hon uppmanar till att bredda Väsbyån och göra vackra promenadstråk.

Kommentar: Planförslaget möjliggör för såväl museum som restauranger och caféer inom användningarna Centrumändamål (C) och Besöksanläggningar (R).

Väsbyån är idag kulverterad under bussterminalen, och i planförslaget föreslås att ån leds om och tas upp från kulverteringen för att bli en del av stadsmiljön.

För kommentarer angående föreslagen utformning av bebyggelse och resecentrum se rubrik 2 och 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

113. Privatperson

Privatpersonen är negativ till den föreslagna gestaltningen av stationsområdet och anser att det inte passar in i Väsby.

Kommentar: För kommentarer angående föreslagen utformning av bebyggelse se rubrik 3 i avsnittet *Kommentarer till vanligt förekommande synpunkter*.

Förslag till förändringar av samrådsförslaget

Följande ändringar föreslås med anledning av inkomna yttranden under samrådstiden och fortsatt arbete med planförslaget:

Plankarta:

- Gränserna i plankartan har anpassats till bredden på Trafikverkets markanspråk vilket inneburit att byggrätterna i delar skjutits längre västerut och/eller minskat i bredd. Höjdsättningen mot spårområdet har anpassats vilket inneburit att bestämmelsen om stödmuren har plockas bort.
- Plankartan har justerats för att bättre ta hänsyn till områdets kulturmiljövärden. Kontorshuset inom Nedra Runby 1:9, Villa Karlsro inklusive dess trädgård och jordkällare samt hembygdsgårdens ekonomibyggnader har alla försetts med skyddsbestämmelser. Det naturområde som benämns som *Terrängparken* föreslås till största del planläggas som Natur för att säkra en bättre anpassning till fornlämningsmiljön. Placeringen av byggrätterna mot stjärnhusen har reglerats i en mer uppbruten struktur för att säkra siktlinjer och släpp. Den nordligaste byggrätten har minskats för att säkerställa att ristningen L2017:261 kan bevaras, det innebär att kvarteret blir för litet för att få till ett lämpligt bostadskvarter och användningen har istället angivits som Parkeringsändamål och Centrumändamål.
- Den stora samlade infartsparkeringen som föreslogs som markparkering i samrådet har plockats bort till förmån för möjligheten att bygga ett antal parkeringshus. I det nordligaste kvarteret föreslås ett parkeringshus i fyra våningar. I de två sydligaste kvarteren föreslås två-tre våningar parkering med bostäder ovanpå, planen möjliggör dock parkeringshus i hela kvarteren.
- Dammen föreslås få en större utbredning. Bestämmelsen har tydliggjorts med ett krav om tät botten. Bestämmelsen om fördröjning av dagvatten på kvartersmark har plockats bort.
- Byggrätterna har anpassats efter bullersituationen. Möjligheten till bostäder ovanpå bussterminalen har plockats bort. Takhöjden har justerats för att säkerställa en jämn takfotshöjd i de kringbyggda kvarteren. Balkonger och burspråk får kraga ut längre i de hörn där det krävs en teknisk lösning för att möjliggöra att hälften av bostadsrummen vänds mot en skyddad sida. Placeringen av förskolorna har justerats för att i största möjliga mån hålla nere ljudnivåerna på förskolegårdarna. Vad gäller den södra förskolan har detta även inneburit att byggrätter har tillkommit ovanpå och öster om förskolan. Höghuset norr om Ingrid's torg har sänkts till sänkts till 13 våningar. 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.
- En byggrätt längs med Hagvägen har plockats bort och ersatts med en park, där en lekplats föreslås inrymmas.
- Flera byggrätter längs med den södra delen av Ladbrovägen har plockats bort. Detta beror dels på en ambition om att kunna bevara en större del av naturområdet, eftersom intrånget blir större med

hänsyn till anpassningen till Trafikverkets markanspråk, och dels på en anpassning till bullerförhållanden.

- Byggrätterna i Järnvägsparken i anslutning till Industrivägen har plockats bort för att ge utrymme för en större park.
- Flera utformningsbestämmelser har plockats bort. Utformningen av bebyggelsen föreslås i första hand säkerställas genom avtal inom ramen för det framtagna gestaltningsprogrammet. Information om detta har infogats på plankartan.
- Väsbyåns placering har reglerats i mer detalj.
- Bestämmelserna kring risk, vibrationer och stomljud har uppdaterats utifrån de uppdaterade utredningarna.
- Användningen i anslutning till spårområdet på östra sidan har förtydligats med avseende på riskavstånd.
- Användningen kontor har begränsats till byggrätten ovanpå bussterminalen och kvarteret norr om Ingrids torg. Krav på centrumändamål har formulerats om för att öka tydligheten och flexibiliteten.
- Plangränsen har justerats på några platser. I norr har byggrätten för parkeringshuset inkluderats vilket inneburit att gränsen flyttats lite åt väster, medan förskolans nya placering gjort att planområdet kunnat minskas i den norvästra delen. Ett befintligt stråk mellan stjärnhusen mot Hagvägen har exkluderats från planområdet, då det har planstöd idag. Öster om järnvägen har planområdet ökat lite vid Anton Tamms väg för att få plats med omläggningen av Väsbyån. Justeringarna har inte påverkat sakägarkretsen.

Planbeskrivning:

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

- Buller,
- vibrationer och stomljud,
- dagvatten och skyfall,
- förorenad mark,
- kulturmiljö och
- inventering av arter

som har arbetats in i planbeskrivningen.

Planens bilagor har vidareutvecklats och uppdaterats, och resultaten har arbetats in i planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats och breddats till att inkludera även sociala och ekonomiska konsekvenser. Gestaltningsprogrammet har utvecklats och ett hållbarhetsprogram har tagits fram.

Myndigheter, organisationer och intressenter som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Länsstyrelsen Stockholms län
Norrvatten
Cykelfrämjandet Stockholm Norrort
Miljöpartiet Upplands Väsby
Naturskyddsföreningen Väsby
SPF Seniorerna i Väsby
Svenska byggnadsvårdsföreningen
Hembygdsföreningen Upplands Väsby
Väsby bästa
Väsbykogens samfällighetsförening

Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Ewa Kantecki, Hagvägen 42, Övra Runby 1:11
Lena Wiklund, Hagvägen 30, Övra Runby 1:11
PEAB Bostad AB
Sandra Wikström, Hagvägen 30, Övra Runby 1:11
Skanska Rental AB

Kontoret för samhällsbyggnad

Lena Nordenlöw
Enhetschef Samhällsplanering
och Exploatering

Anne-Sophie Arbegard
Projektchef