



KS/2021:445

## Granskningsyttrande Östra Runby med Väsby stationsområde

2022-01-24

Väsby Bästa vidhåller i huvudsak vårt samrådsyttrande daterat 2018-12-06.

Detta granskningsyttrande baseras på den nya planbeskrivningen daterad oktober 2021.

De positiva effekterna av bostäder i ett kollektivtrafiknära läge kompenserar inte alla de negativa effekterna som byggnation inom detta område innebär.

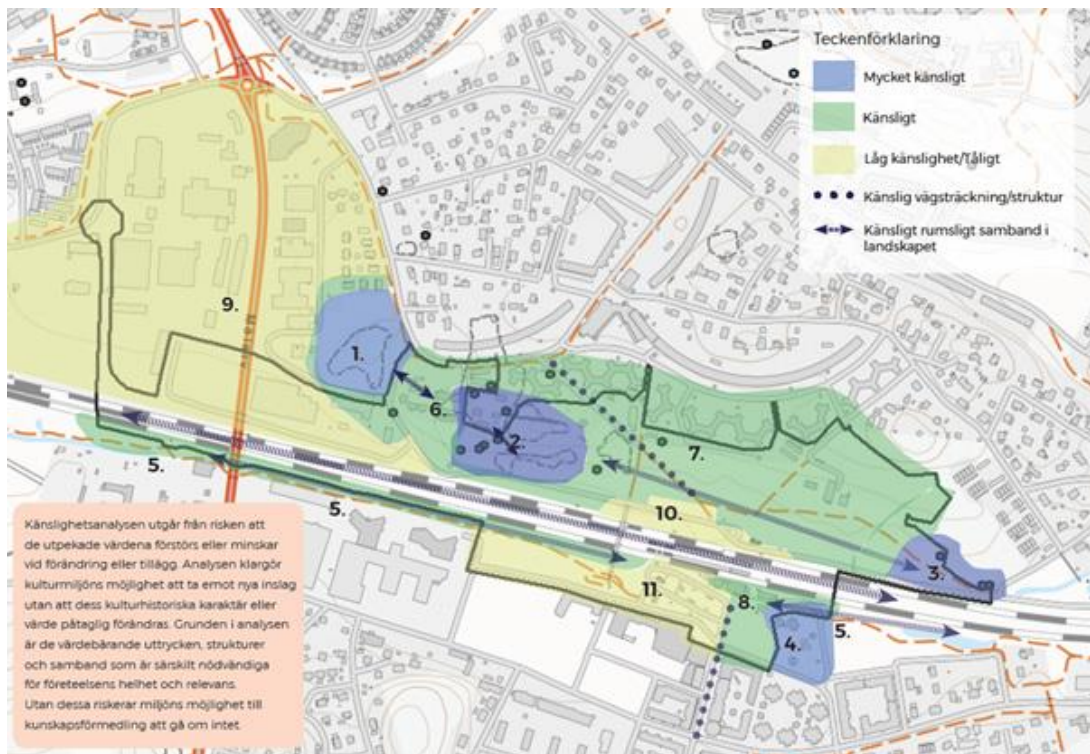
Påverkan på kulturmiljön, fornlämningarna, naturområdena, skyddsvärda träd, översvämningsrisker, vibrationer, geologiska förhållanden, bullerproblematik, är några aspekter som innebär stora kostnader och komplicerade tekniska lösningar. Väsby Bästa anser att planförslaget måste bantas kraftigt.

Planen innebär till övervägande del negativa konsekvenser för kulturmiljön. Föreslagen detaljplan innebär negativ påverkan på områdets kulturhistoriska värden i och med att den kulturhistoriska läsbarheten försvåras och värdebärande uttryck försvinner. Störst påverkan på de skyddade och utpekade värdena innebär ingreppen i fornlämningarna och den stora förändring inom Runby hage, samt att hela den äldre stationsbebyggelsen försvinner.

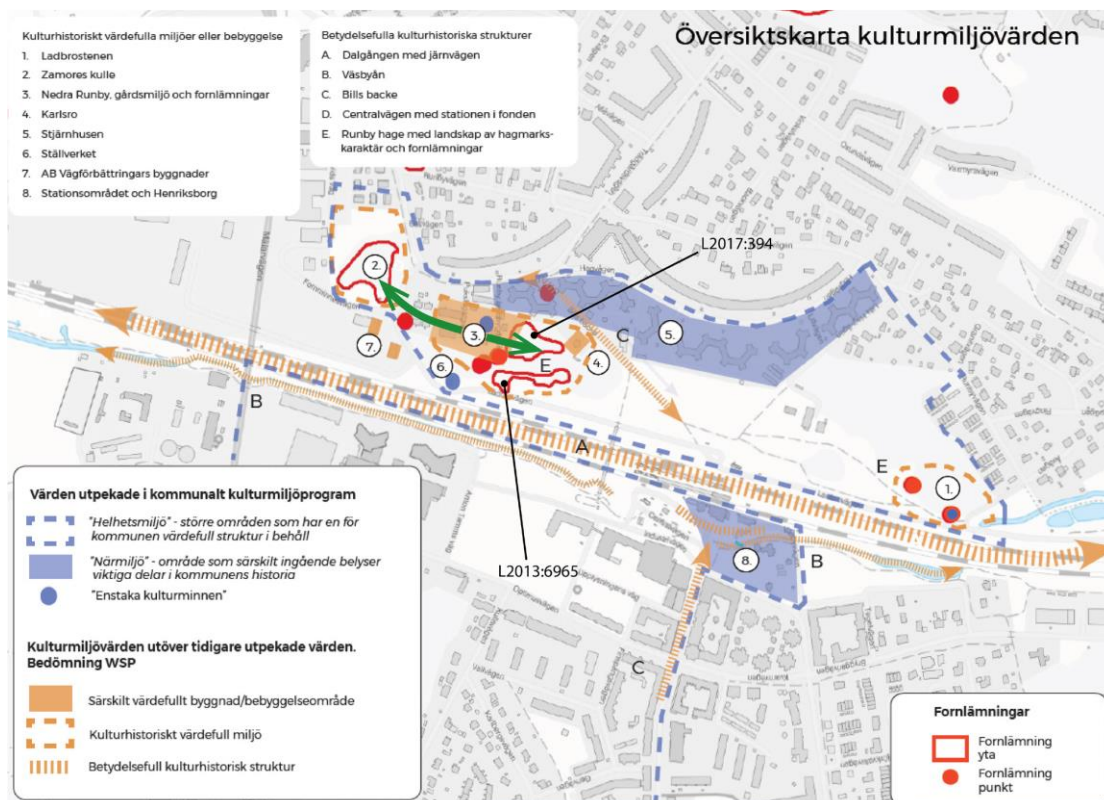
WSP kulturmiljöutredning 2019-10-04 påpekar tydligt olämpligheten att bebygga stora delar av planområdet. Det är mycket beklagligt att det i planbeskrivningen inte tas hänsyn till de slutsatser som kulturmiljöutredningen påpekar.

De äldre byggnaderna samt fornlämningar inom planområdet utgör tillsammans med tillkommande byggnader viktiga årsringar i den täta stadsbygden. Platser i området är bärare av berättelser från olika tongivande epoker i Väsby historia, till exempel järnålder, jordbrukssamhället, stationssamhället – modernt och gammalt. De utgör värden som berättar om platsens historia och unika identitet.

I rapporten har en känslighetsanalys tagits fram som utgår från risken att de utpekade värdena förstörs eller minskar vid förändring eller tillägg. Gravfältet Zamores kulle, Ladbrostenen med runinskrift, Nedra Runbys gårdsmiljö och fornlämningar i slänten (L2013:6965) samt Henriksborg med koppling till ån som mycket känsliga områden för förändringar. Rester av det kulturlandskap som tidigare tillhört Nedra Runby gård samt ytterligare fem områden med byggnader med mera framhålls som känsliga för förändringar. Områden som bedöms tåliga för förändringar finns vid bussterminalen, i industriområden och parkeringsytor. Där menar Väsby Bästa att bostäder i upp till 5 våningar kan byggas.



Kartan visar WSP:s känslighetsanalys (2019-10-04) som utgår från risken att utpekade värden förstörs eller minskar vid förändring.



Kartan visar områden som är utpekade i kommunalt kulturmiljöprogram, samt de kulturmiljövärden som WSP bedömt (2019-10-04).

Utredningen bedömer kulturmiljösambandet Zamores kulle – Nedra Runby gårdsmiljö (hembydsgården) – gravfältet i Terrängparken (L2013:394) som ett närmast omistligt kulturarv.

Detta för att bevara av de mest relevanta delarna av Runby återstående tidiga historia med rötter i järnåldern och möjligheterna till upplevelser i det lokala perspektivet. Sambandet mellan Nedra Runby och gravfältet norr om gården (L2017:394) bedöms vara mycket tydligt där närheten till gårdsmiljön har stor betydelse för upplevelsevärdet.

Området med fornlämningar kring Nedra Runby gård är en fornlämningsmiljö som ska skötas med utgångspunkten att det kulturhistoriskt värdefulla landskapets karaktär invid hembydsgården och närliggande fornlämningar ska bevaras. Väsby's Bästa menar att samtliga gravfält måste bevaras, inklusive L2013:6965 och att den planerade bebyggelsen på det gravfältet måste utgå.

Området kring järnvägsstationen utgör planområdets tidiga årsringar och den historiska kärnan i orten Upplands Väsby. Bebyggelsen består idag av Magasinet, som är en godsterminal från 1866, stationsbyggnaden och Posthuset från 1908. Planen innebär att dessa byggnader rivs. Väsby's Bästa menar att dessa byggnader bör ges skydd och bevaras.

Villa Karlsro är ett exempel på villabebyggelse från tidigt 1900-tal med tidstypiskt utseende och är en av få bevarade småhus från den första utbyggnadsfasen av stationssamhället. Trädgården kommer dock påverkas och bli mindre på grund av den nya gatusträckningen i södra bron förlängning. Även en förrådsbyggnad i öster behöver tas bort eller flyttas till följd av stråkets koppling till brofästet, vilket är negativt. Väsby's Bästa menar därför att uthuslänga, jordkällare och fruktträd i trädgården har stor betydelse för möjligheten att uppleva miljön som villa från tiden kring sekelskiftet 1900 och måste bevaras och ges skydd i planen.

Stjärnhusen är ett av flera arkitektoniskt genomarbetade bebyggelseprojekt från efterkrigstiden i Upplands Väsby. De präglas av en stark arkitektonisk idé och belyser arkitektoniska ideal vid tiden. De vittnar om tidens krav på lägenheter med likvärdiga luft- och ljusförhållanden genom sin form och genom sin väl valda placering i landskapet.

Bebyggelsen är känslig för komplettering nära stjärnhusen och den innebär att ljusinsläpp och upplevelsen av arkitekturens som hus i park tillintetgörs. Den är också känslig för nybebyggelser i byggnadernas omedelbara närhet som görs i en så stor skala att byggnaderna som är varsamt inplacerad i naturmarken blir svåra att avläsa och att den nya bebyggelsen helt dominerar. Bebyggelsen är känslig för att ingrepp i den närliggande parkmiljön som tar bort dess naturkaraktär. Väsby's Bästa menar att den planerade bebyggelsen öster om Stjärnhusen helt ska utgå ur planen.

Närmast järnvägen ligger Nedra Runby 1:9, som bebyggdes på 1950-talet av företaget AB Vägförbättringar. Bebyggelsen består idag av två tegelbyggnader. Den ena tegelbyggnaden är en portvaksbyggnad med enkel men omsorgsfull arkitektur med fina detaljer som är välbevarade. Den andra tegelbyggnaden är ett verkstadshus i rött tegel med monteringshall. Liksom portvaksbyggnaden är verkstadshuset typiskt för sin tid med välbevarad karaktär och bevarade originaldetaljer och enkla men fina tegelutsmyckningar, bland annat skorsten av tegel. Väsby's Bästa anser att båda byggnaderna bör bevaras. Om ställverket i närheten kan bevaras behöver inte heller portvaktshuset rivas som planen förslår. Den nya strukturen är anpassad för att ställverket kan stå kvar på samma plats tills eventuell utbyggnad av spårområdet. Detsamma borde gälla för portvaktshuset.

Väsby's Bästa anser att de slutsatser som Ekologigruppen gjorde i naturvärdesinventeringen och slutsatserna och rekommendationerna i SWMS landskapsanalys måste beaktas i planarbetet.

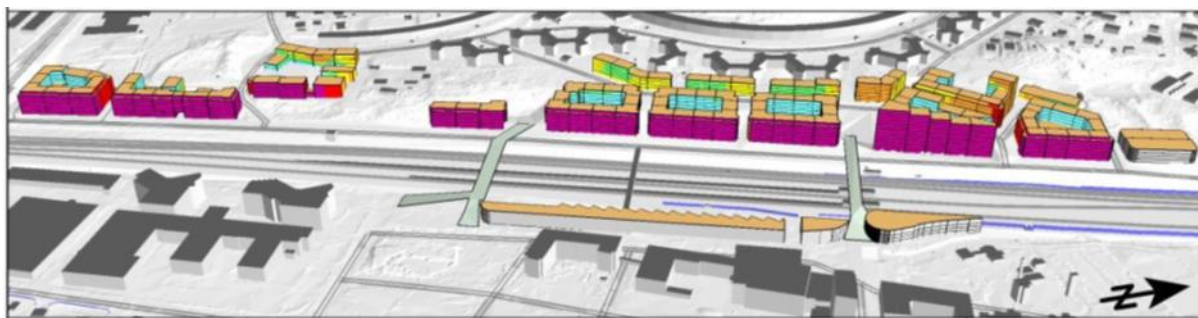
Den solitära eken som står vid pendlarparkeringen på västra sidan om stationen bedöms ha god vitalitet och har ett påtagligt naturvärde. Den måste bevaras och får inte tas bort som planförslaget kräver.

Naturvärdena i tallskogen väster om Runby hage har ett så stort bevarandevärde att den i planprogrammet planerade norra förskolan bör flyttas österut och istället placeras på den tidigare platsen för den nerbrunna förskolan (där projektkontoret för Väsby Entré har sitt kontor).

Det finns en risk ur ett ekosystemtjänstperspektiv att de ytor i markanvändningskartan som finns tillgängliga för rekreation inte är tillräckliga. Delar av planområdet har idag en brist på grönyta som levererar ekosystemtjänster. Planförslaget innebär också att tillgänglig grönyta minskar, jämfört med idag. Bristen kan komma att leda till intressekonflikter vilket kan få effekten att människor inte vistas och rör sig ute i den utsträckning som människor behöver. Detta kan delvis medföra negativa konsekvenser för folkhälsan.

Förutom ovanstående kulturhistoriska synpunkter och naturvärden finns även betydande komplicerade faktorer som gör planområdet särskilt olämpligt för bostadsbebyggelse i den stora skala och antal som planen föreslår.

Planområdet är bullerstört från väg- och spårtrafik. Även om tillfredställande ljudmiljö kan säkerställas inomhus kommer fler människor att vistas i bullerutsatta områden i och med att området förtätas. Mest bullerutsatta är fasader som vetter mot järnvägen, men eftersom ljud reflekteras mot alla fasader så är hela området utsatt för buller från järnvägen.



*Maximal ljudnivå vid fasad från väg och järnväg för prognosår 2040.*

Eftersom tunga transporter kommer att förekomma i stor omfattning och i höga hastigheter samt då planerad bebyggelse ligger nära spåret finns en betydande risk för vanligt förekommande komfortstörande och lågfrekventa vibrationer. Dessa bullerstörningar måste åtgärdas på ett bättre sätt än vad som föreslås i planen.

Marken inom planområdet är generellt mjuk och har därmed en god förmåga att transportera vibrationer. Mätningar visar att marken ger respons på markvibrationer från tåg. I de delar där både spår och planerad bebyggelse är grundlagd på berg finns risk för en så kallad stomljudsbygga. Risk för stomljud finns även då både spår och planerade byggnader är anlagd på morän.

Stomljud skapas när stomburen energi fortplantas i en byggnad och strålar ut som ljud från väggar, tak och golv. Sådan energi från tågtrafik fortplantas vid marken till husgrunden och vidare upp i byggnaden och ger upphov till ett lågfrekvent mullrande ljud. Även dunkande ljud kan uppkomma när tåg passerar över växlar. Detta visar på att betydande störningar för de boende i området kan förekomma.

Ett parkeringstal på 0,5 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering har beslutats för området. Detta får inte minskas eller ändras genom förslag på olika mobilitetsåtgärder som beskrivs i planen. P-talet kan endast ändras genom beslut i kommunstyrelsen eller i kommunfullmäktige.

Infartsparkering för biltrafik planeras på två platser. Infartsparkeringen för bilar rymmer år 2021 cirka 560 bilplatser. Det är oklart i planbeskrivningen hur många infartsparkeringar som de två parkeringshusen rymmer, men det får inte vara mindre än dagens antal. Dessutom anser Väsby Bästa att en infartsparkering på den östra sidan är nödvändig.

Vid utbyggnad av detaljplanen tas cirka 160 bilplatser tillhörande AB Väsbyhems stjärnhus i anspråk. En del av dessa bedöms ersättas inom AB Väsbyhems befintliga anläggningar, övriga ska ges plats inom detaljplanen står det i planbeskrivningen. Hur detta ska lösas inom detaljplanen måste förtydligas.

Det finns inget utpekade område i detaljplanen för återvinningsstation vilket är en stor brist och det bör finnas en återvinningsstation inom planområdet.

Enligt en överslagsmässig kalkyl och tidigare beslutad genomförandestrategi uppskattas kommunens nettoutgift för projektet hamna mellan 300 till 400 miljoner kronor. Detta bygger på en bedömning av investeringarna för infrastruktur och inkomsterna för markförsäljning, exploateringsersättningar samt statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal.

Väsby Bästa menar att den ekonomiska osäkerheten kring detaljplanen är alltför stor och att inte i detalj redogöra för nedanstående ekonomiska konsekvenser för kommunen är en mycket stor brist.

Kommunen får kostnader för:

- Framtagande av detaljplan med tillhörande utredningar med mera.
- Utbyggnad av allmänna anläggningar
- Flytt av delar av ledningspaketen
- Inköp av fastigheter inom planområdet
- Rivning av byggnader
- Byggande av två nya förskolor
- Byggande av bussterminalbyggnad
- Lantmäteriförrättningar för reglering av allmän platsmark samt ledningsrätt
- Ökade drift och underhållskostnader för allmän plats
- Ägarna till fastigheterna Nedra Runby 1:61 och Vilunda 19:1 kommer att kompenseras för den markförlust de lider då planen genomförs. Hur mycket ersättningen uppgår till finns ingen uppgift om vilket är en stor brist.

När det gäller byggnation av kommunala broar över järnvägen bekostas detta av kommunen men utförs av Trafikverket. Den blivande bussterminalen iordningställs och bekostas av kommunen och överläts sedan till Region Stockholm/Trafikförvaltningen för ägande och drift. Väsby Bästa anser det vara mycket märkligt att vi ska bekosta en anläggning som sedan ska överlätas för en symbolisk summa till Region Stockholm/Trafikförvaltningen till en uppskattad kostnad av 340 miljoner kronor.

Väsby Bästa anser att kostnaderna för de två broarna är onödigt höga med tanke på designen av Zaha Hadid Architects. Brokonstruktionerna kan göras betydligt billigare med en enklare väderskyddad konstruktion. Vi rekommenderar att en arkitekttävling utlyses för att få andra förslag på brolösningar.

./.