

Förstudie av fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1, Skanskaområdet

Förstudien har varit ett samarbete mellan kommunen, genom Väsby Entré och Skanska där Skanska ansvarat för de tekniska utredningarna samt sammanställt Förstudien i detta PM.

1. Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade den 30 november 2015 att ge Kontoret för samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en detaljplan för Stationsområdet i Upplands Väsby, detaljplaneområdet Östra Runby med Väsby Stationsområde ("Väsby Entré"). Detaljplanen var utställd på samråd under 2018. Detaljplaneområdet omfattar en anslutningsväg till och från planområdet som planeras dras genom Fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1, vilka ägs av Skanska Rental AB.

På Fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1 ("Förstudieområdet") pågår verksamhet i form av kontorsetablering, lagerhållning av kranar och bodar samt reparation av bland annat maskiner och bodar. En sådan föreslagen anslutningsväg genom Skanskas fastigheter påverkar både befintlig verksamhet och eventuell framtida utvecklingsmöjligheter. Skanska inkom med samrådssynpunkter samt skickade in en begäran om planbesked sommaren 2019. I november 2019 antog Miljö- och planutskottet planbeskedsansökan.

Till begäran om planbesked tog Skanska fram en tidig volymsskiss med ambitionen att skapa en blandad stadsdel med nya bostäder i olika upplåtelseformer, grundskola, förskola, äldreboende och närservice. Kontoret för samhällsbyggnad ställer sig positiva till ambitionen av att utveckla Förstudieområdet och att förslaget är i linje med gällande Översiktsplan.

Behov finns att samordna detaljplanen Östra Runby med Väsby stationsområde med framtida utvecklingen av Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1 avseende i huvudsak anslutningsvägen till och från projekt Väsby Entré genom Skanskas fastigheter och andra gemensamma tekniska utredningar.

Syfte

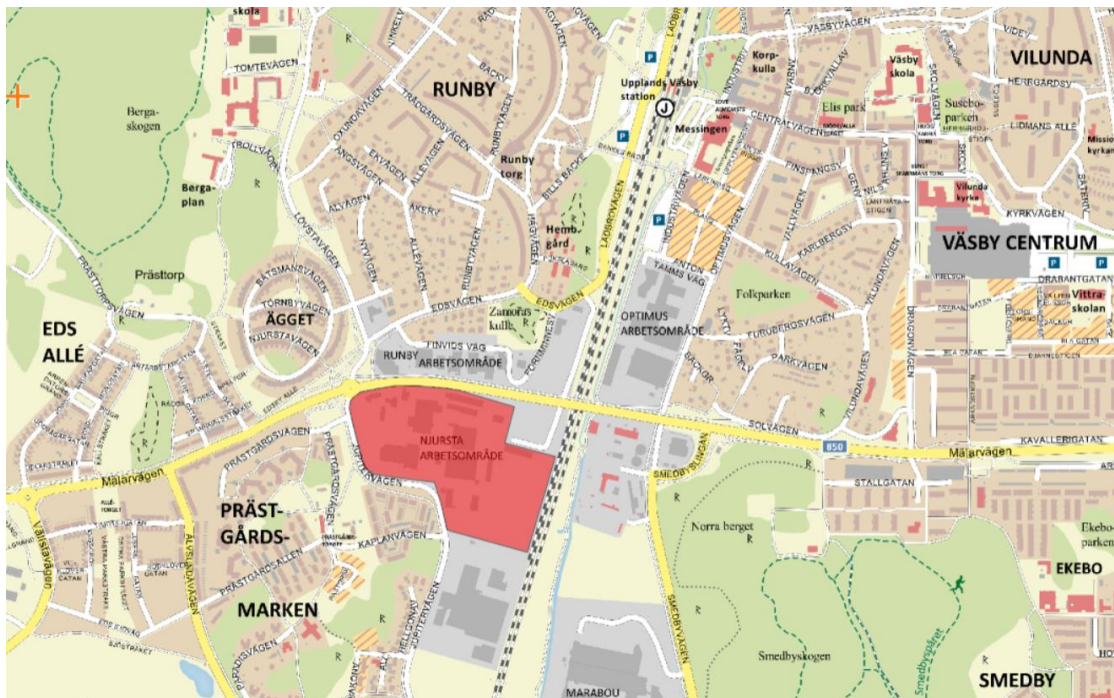
Denna Förstudie syftar till att övergripande utreda förutsättningarna för utvalda tekniska delar samt dragningen och omfattning av anslutningsvägen till och från

Väsby Entré genom Skanskas fastigheter. Förstudieområdet definieras i bilden nedan.

Inom ramen för Förstudien inkluderas nedanstående utredningspunkter

- Dagvatten
- Buller
- Vibrationer
- Geoteknik
- Trafik
- Arkitekt

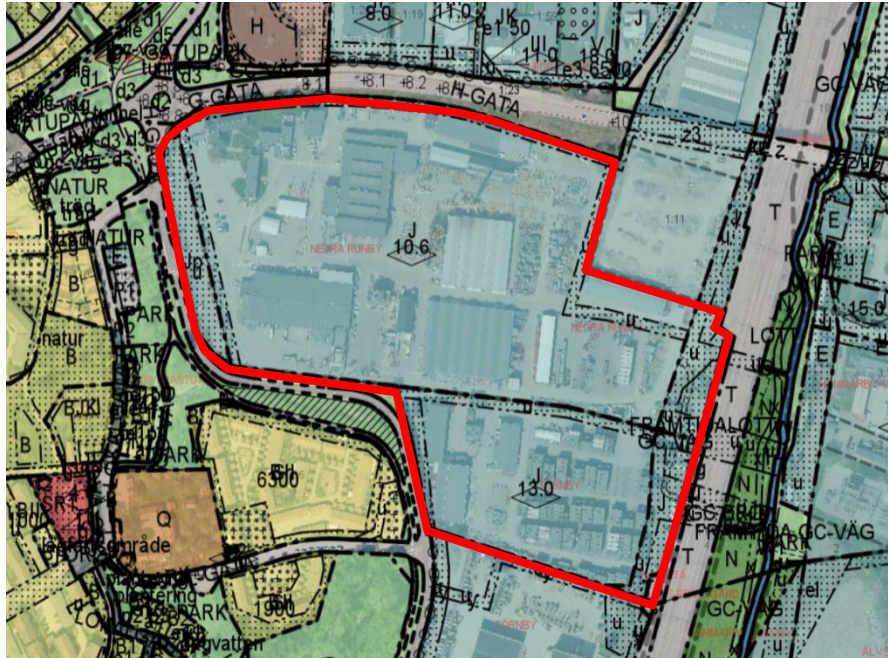
I kommande detaljplanearbete för Förstudieområdet behöver en rad ytterligare frågeställningar belysas, vilka delvis framgår av punkt 14.



Förstudieområdets avgränsning

194. Mälarvägen-Lövstavägen-Jupitervägen.
Laga kraft 1994-10-19

175. Arlandabanan söder om Mälarbron.
Laga kraft 1992-12-19



Gällande detaljplaner, Förstudieområdet avgränsat med rött

3. Kommunala beslut i övrigt

- Planprogram Detaljplan Östra Runby med Väsby Stationsområde godkänt av kommunstyrelsen 2015-03-02.
Miljö- och planutskottet beslutade att skicka ut detaljplan Östra Runby med Väsby stationsområde för samråd mellan 25 oktober och 6 december 2018.
- Miljö- och planutskottet beslutade i november 2019 att anta planbeskedsansökan för fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 1:2, samt att planarbetet kan färdigställas i sådan takt som tar hänsyn till övrig utveckling i närliggande områden.

4. Planhandlingar för området

Detaljplan Östra Runby med Väsby Stationsområde ("Väsby Entré") inkluderar delar av Förstudieområdet då Väsby Entré har en förlängning av Ladbrovägen söderut som ansluter genom Skanskas fastigheter till Jupitervägen. Detaljplanen för Väsby Entré planeras att gå ut på granskning under slutet av 2021. På bilden nedan illustreras en ungefärlig bild av detaljplaneområdet Väsby Entré och hur förhållandet är till Förstudieområdet.



Detaljplanegräns för Väsby Entré i gulstreckad linje med Förstudieområdet avgränsat i rött, (Väsby Entré)

5. Vem äger marken

Fastigheterna Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1, som utgör Förstudieområdet ägs av Skanska Rental AB.

Skanska Rental AB ("Skanska Rental") är ett dotterbolag till Skanska Sverige AB. Skanska Rental är verksam inom Sverige och bedriver uthyrning av maskiner och utrustning samt försäljning av tjänster för ett effektivt och säkert byggande.

6. Området idag

Området ligger strax söder om Mälarvägen, har Järnvägen i öst och Jupitervägen i väst. Söder om området angränsar en annan industrifastighet. På andra sidan Jupitervägen i väst ligger Prästgårdsmarken som i huvudsak är ett bostadsområde.

Förstudieområdet är cirka 10,6 ha stort och består idag av en relativt platt och hårdgjord yta med låga industri- och kontorsbyggnader samt uppställningsytor. Skanska Rental bedriver idag en av deras största huvudanläggningar på området vilket omfattar kontorsetablering, uthyrning av maskiner, bodar och kranar samt att alla inköp till Skanska Rental kommer till Upplands Väsby för registrering. På området ligger också bolagets största centrala hubb för reparationer och underhåll av bodar, maskiner, kranar och hissar.

Förstudieområdet ligger idag ca en kilometer från Väsby Station men kommer med den nya förlängningen av Ladbrovägen vara cirka 700 meter från Väsby Station och ca 2 km från Väsby Centrum.



Området idag, ungefärlig avgränsning i rött.

7. Geoteknik och markförhållanden

En geoteknisk undersökning har genomförts i Förstudien för att klarlägga de geotekniska förhållandena inför utveckling av området (Bilaga 1 a Geoteknik, bilaga 1 b MUR). Undersökningarna är utförda i ett tidigt skede vilket gör att borrhålsavstånden varierar mellan ca 50 - 100 meter.

Befintliga markförhållanden inom området är att topografin varierar från ca +4m till +7,4 och generellt lutar marken svagt mot nordöst. Idag består marken av hårdgjorda eller asfalterade ytor. De geotekniska förhållandena utgörs överst av fyllning som underlagras av växellagrad jord utgörandes av torrskorplera, lera och friktionsjord. Jorddjupet till berg varierar mellan ca 8 - 22 meter med större jorddjup i områdets södra delar med upp till ca 13 - 21 meter (Bilaga 1 a samt 1 b Geoteknik och MUR).

8. Riksintresse och kulturmiljö

Ostkustbanan angränsar till Förstudieområdet och är av riksintresse för kommunikationsändamål och omfattar järnvägens funktion där både befintligt spår och kapacitetsförstärkning ingår (Riksintresse Ostkustbana). Riksintresset intill Fastigheterna är inte geografiskt preciserat inom ramen för Förstudien. Utgångspunkten i Förstudien har därför varit befintliga förutsättningar för Ostkustbanan. Riksintresset måste preciseras närmare i detaljplaneprocessen.

I övrigt inga riksintressen.

9. Störningar och risker

Buller från väg- och spårtrafik

Ostkustbanan med fjärrtåg, regional- och lokaltrafik samt Arlandabanan går genom Upplands Väsby och ligger i direkt anslutning till Förstudieområdet. Trafiken på Ostkustbanan har ökat de senaste åren och prognosen är att antalet passager per dygn kommer att fortsätta öka de kommande åren (Riksintresse Ostkustbanan). Mälurvägen som angränsar till Förstudieområdet är idag klassad som huvudgata och är en av kommunens huvudgator för att nå E4:an, mer info om trafikmängder i punkten 10 nedan (Trafikverket).

En bulleranalys av befintliga förutsättningar har tagits fram, (Bilaga 2 Buller befintligt). Järnvägen i öster är den mest dominanta bullerkällan för Förstudieområdet men även Mälurvägen i norr är en bullerkälla. De dygnsekvivalenta ljudnivåerna närmast från Järnvägen har uppmätts till >70 dBA och längs med Mälurvägen närmast uppmätts till >65 dBA.

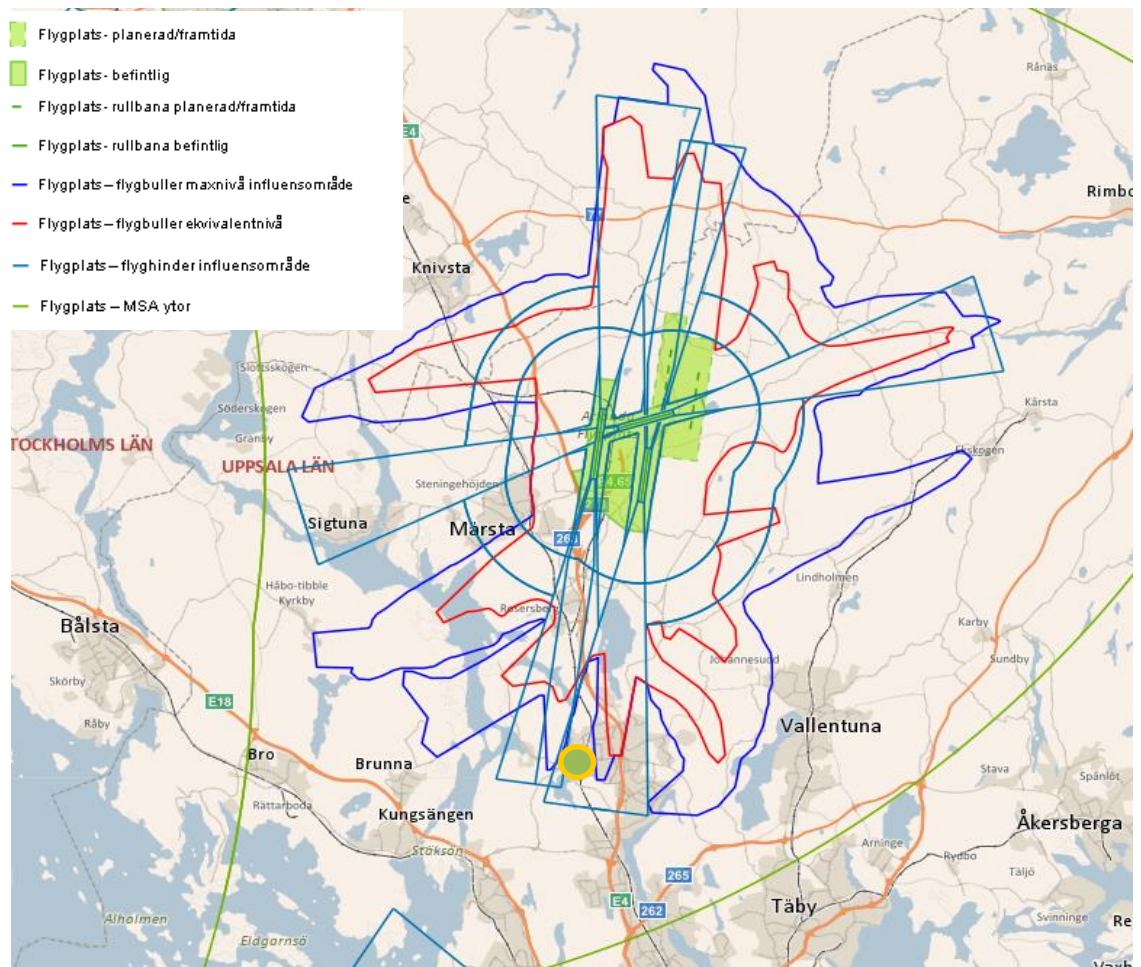
Transport av farligt gods och urspårning

Förstudieområdet ligger som tidigare nämnt i närheten av Ostkustbanan som trafikerar av både persontåg och godståg, det förekommer därför risker kopplade till transport av farligt gods samt urspårning. Det är av stor vikt att tidigt i planeringen av ny bebyggelse intill järnvägsspår utreda riskerna förknippande med järnvägstransporter. Trafikverket har angett en generell riktlinje om att det inte ska tillåtas någon ny bebyggelse inom 30 meter från närmsta spårmitt för att hantera riskerna med farligt gods och urspårning (Riksintresse Ostkustbanan). I detaljplanearbetet föreslås vidare utredningar och riskanalyser för att tydliggöra förutsättningarna för framtida bebyggelse inom Förstudieområdet med hänsyn till närliggande järnvägsspår.

Mälurvägen är idag ingen riskkälla för farligt gods då Mälurvägen inte längre är klassad som primär eller sekundär väg för farligt gods, däremot är den utsedd av Trafikverket som ett strategiskt vägnät för tyngre transporter (Trafikverket). Det föreslås vidare att utredas i detaljplaneprocessen vad det kan innebära för framtida exploatering av Förstudieområdet.

Flygtrafik

Förstudieområdet ligger relativt nära men inte inom riksintresset influensområde för flygbuller (Trafikverket Flyg). Det får vidare studeras i detaljplanearbetet huruvida flygbuller påverkar Förstudieområdet.



Influensområde Arlanda Flygplats, gul/grön ring är Förstudieområdet. (Trafikverket Flyg)

Mark- och vattenföroreningar

Det har inte inom ramen för Förstudien gjorts några mark eller miljöundersökningar på platsen för eventuella mark – och vattenföroreningar. Det föreslås att vidare utredas i detaljplanearbetet.

Vibrationer

Det förekommer kännbara vibrationer från järnvägen inom Förstudieområdet, för att klarlägga befintliga förutsättningar för markvibrationer har en vibrationsutredning tagits fram för Förstudieområdet (Bilaga 3 Markvibrationer). Det uppmätta vibrationerna visar på höga nivåer i låga frekvenser vilket är karakteristiskt för tågpassager i befintliga markförhållanden. Vid växelpassager är markvibrationerna kännbara även en bit in på Fastigheterna.

Markvibrationer är en viktig förutsättning att ta hänsyn till i planeringen av framtida bebyggelse. Val av konstruktion, placering och utformning av byggnader samt andra möjliga åtgärder för att förhindra att vibrationer sprider sig måste därför studeras vidare i detaljplanearbetet.

Magnetfält

Exponering av magnetfält har inte utretts inom ramen för Förstudien utan föreslås studeras vidare i detaljplanearbetet.

Översvämning

En grov dagvattenutredning har gjorts för att tydliggöra förutsättningar inom Förstudieområdet vad gäller dagvattenhantering (Bilaga 4 Dagvatten). Av utredningen ingår ingen analys av översvämningens risk, men att döma av befintliga lågpunkter finns det idag inga indikationer på att det samlas stående vatten inom Förstudieområdet. Översvämningens risk och skyfallskonsekvenser får vidare utredas i detaljplanarbetet för Förstudieområdet och eventuellt i samarbete med närliggande pågående detaljplanarbeten.

10. Trafikfrågor

Gång- och cykelväg

Väster om Förstudieområdet angränsar Jupitervägen med en gång- och cykelväg som är separerad från biltrafik och är asfalterad. Mälärvägen som ansluter Förstudieområdet i norr har en gång- och cykelbana som även den är separerad från biltrafik och är asfalterad, denna är lokaliserad på andra sidan Mälärvägen mot Förstudieområdet.

Den nya Ladbrovägen längs med järnvägen och dess anslutning till Jupitervägen som planeras inom detaljplan Väsby Entré planerar att ha gång och cykelbana separerad från biltrafik.

Trafikmängd

Mälärvägen är en av kommunens primära huvudgator som leder trafik från Förstudieområdet till E4:an. Mälärvägen har en hastighetsbegränsning på 50 km/h (Trafikverket). Trafikmängder från 2005 visar på antalfordon per dygn om 13 500 på Mälärvägen (Trafikstrategi). Jupitervägen till väster om Förstudieområdet är idag en lokalgata för anslutning till Mälärvägen och vidare till E4:an (Väsbykartan).

Detaljplan Väsby Entré planerar att anlägga en förlängning av Ladbrovägen längs med järnvägen i nordsydlig riktning. Ladbrovägen planeras att bli en huvudgata som ansluter till Jupitervägen. Ladbrovägen planeras att trafikeras av både genomfartstrafik och lokal trafik och har beräknat ett trafikflöde år 2040 på ca 8 000 fordon/vardagsdygn (PM Trafik och resefunktion). Enligt gällande översiktsplan framgår det att kommunens planer är att Ladbrovägen ska fortsätta söderut längs med järnvägen hela vägen ner till Älvsundavägen för att sedan med en ny anslutning nå E4:an.

Kollektivtrafik

De kollektiva färdmedel som idag finns i kommunen är ett 20-tal lokala och regionala busslinjer, pendeltåg och regionaltåg som angör vid Väsby station (Översiktsplan). Väsby station utgör en viktig målpunkt i kommunen och trafikeras därmed av samtliga busslinjer. Idag trafikeras två pendeltågslinjer Upplands Väsby station, Märsta – Södertälje samt Uppsala – Tumba via Arlanda. Resan till Stockholm Central med pendeltåg tar ca 29 minuter, restid till Uppsala ca 26 minuter och till Arlanda är restiden 8 minuter.

Förstudieområdet anses ligga i nära anslutning till Väsby Station, idag ligger det cirka en kilometer ifrån, via Edsvägen. Det finns idag också en befintlig

busshållplats precis vid infarten till Förstudieområdet på Jupitervägen. I detaljplanearbetet för Förstudieområdet föreslås vidare utredning om området ska försörjas med en ny busshållplats.

Parkering

I större delen av Upplands Väsby kommun är parkering på kommunens allmänna mark avgiftsfri men tidsbegränsad (Översiktsplan). Det finns flera olika infartsparkeringar i nära anslutning till Väsby Station, förlagda både på den västra och östra sidan av järnvägen.

Enligt kommunens Trafikplan från 2013 är målet att boendeparkering i första hand ska lösas inom kvartersmark. Förslag till parkeringstal för bostäder och verksamheter finns framtaget i kommunen och ska ses som ett riktvärde som anpassas efter varje projekts förutsättningar.

Antal bilplatser per bostad	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Flerfamiljshus			
1 rok	0,50	0,70	0,80
2 rok	0,80	0,90	1,00
3 rok	0,90	1,05	1,20
4 rok	1,00	1,15	1,30
5 rok	1,10	1,25	1,40
Småhus			
-gemensam parkering		1,40	1,80
-egen uppställning		1,60	2,00
Besökande			
Flerfamiljshus	0,07	0,10	0,10
Småhus vid gemensam parkering		0,10	0,10

Parkeringstal för bilar vid bostäder i flerfamiljshus och småhus, förslag 2012. (Trafikplan 2013)

Antal bilplatser per bostadsyta	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
bpl/1000 kvm BTA	14	17	20

Parkeringsbehov för bilar vid bostäder i tidiga skeden inkl. besöksparkering, förslag 2012. (Trafikplan 2013)

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Kontor, sysselsatta	6-10	10-18	15-27
Industri, sysselsatta	4	8	10
Lager, sysselsatta	2	4	5
Kontor, besökande	1	2	3
Industri, besökande	0,5	1	1,5

Parkeringstal för bilar vid kontor och industri, förslag 2012. (Trafikplan 2013)

Parkeringstal för bilar samt cykel inom Förstudieområdet föreslås studeras vidare i detaljplansskedet då parkeringstalen anpassas utifrån de specifika förutsättningarna inom Förstudieområdet.

11. Teknisk försörjning, VA, uppvärmning och dagvatten

Vatten och avlopp

Inom Förstudieområdet finns idag befintliga kommunala ledningar som går i befintligt u-område. Det återstår att utreda hur dessa befintliga ledningar ska hanteras tillsammans med Väsby Entré i samband med förlängningen av Ladbrovägen och anslutningen till Jupitervägen.

Framtida anslutningspunkter för VA från Förstudieområdet finns bland annat placerat i Ladbrovägen intill Järnvägen som planeras av Väsby Entré. Placering, utformning och dimensionering av VA ledningar inom Förstudieområdet kommer att utredas i detaljplaneskedet men en första indikation är att bevara den östliga marklutningen inom Förstudieområdet för att med självfall nå anslutningspunkten i Ladbrovägen (Bilaga 4 Dagvatten).

Dagvatten

Den befintliga dagvattenhanteringen är idag okänd inom Förstudieområdet (Bilaga 4 Dagvatten). Det befintliga marknivåerna inom Förstudieområdet innebär en svag lutning från väst till öst. Dagvatten lämnar Förstudieområdet via tre trummor under järnvägen som därefter mynnar ut i Väsbyån. Det föreslås vidare utredningar för att utvärdera dimensionerna på dessa befintliga trummor i detaljplanearbetet.

Vad gäller skyfallsutredningar framgår att det finns två stora avrinningsområden som påverkar Förstudieområdet, den ena direkt och den andra indirekt. Dels är det delavrinningsområde Lövstavägen som är 80 ha stort som påverkar Förstudieområdet genom att befintliga höjdförhållanden gör att det avrinner genom Förstudieområdet. För att inte påverka befintlig bebyggelse uppströms måste en fortsatt ytlig avrinningsväg säkerställas i framtida exploatering av Förstudieområdet.

Delavrinningsområde två är Jupitervägen som är 26 ha stort som sannolikt inte påverkar Förstudieområdet i befintliga höjdförhållanden men det finns en risk om marknivåerna förändras, att påverkan från detta delavrinningsområde uppkommer.

Viktiga förutsättningar för framtida exploatering inom Förstudieområdet är att införa dagvattenhantering som består av många mindre, jämnt utspridda dagvattenåtgärder. Instängda områden bör undvikas, det är viktigt att bibehålla den svaga, befintliga lutningen så att ytlig avrinning av dagvatten fortsatt kan ske österut. Vidare utredningar kring dagvattenhanteringen utreds i detaljplanearbetet.

El/Tele/fiberledningar

Har inte utretts under Förstudien och föreslås utredas närmare i detaljplaneskedet.

12. Utbyggnadsförslaget

Inom ramen för Förstudien har den strukturplan som togs fram i samband med planansökan vidareutvecklats utifrån de tekniska utredningar som gjorts för att klargöra platsens förutsättningar, (Bilaga 5 Strukturplan). Det är en flexibel strukturplan där ambitionen är att skapa en kvartersstad med fokus på bostäder i olika upplåtelseformer men även möjliggöra för en grundskola, förskola, äldreboende, mobilitetshus samt närservice. Förslaget inrymmer ca 130 000 – 150 000 kvm Ljus BTA beroende på innehåll och volym i respektive kvarter. Strukturplanens utformning och vilket innehåll det ska vara i respektive kvarter mm. får studeras vidare i detaljplaneskedet.

Ett grönstråk har arbetats in långsgående i östlig riktning, för att möjliggöra för bland annat spontanidrott, umgänge och för att tillgodose hanteringen av yttlig avrinning av dagvatten. Strukturplanen är föreslagen likt en solfjäder med öppna kvarter för att inte skapa några instängda områden som kan stänga inne dagvatten samt att detta skapar goda förutsättningar för dagsljus.

Gatustrukturen inne i området är inte i detalj studerat men föreslås vara en rak gatunätstruktur där det skapas möjlighet för angoring till samtliga byggnader, den raka gatustrukturen är även bra för att optimera för kommande ledningsnät i gata. I detaljplanearbetet studeras vidare hur framtida exploatering ska förhålla sig till Mälärvägen, Ladbrovägen och Jupitervägen. Det behöver utredas hur exploateringen ska förhålla sig till hela Mälärvägen, hur många anslutningar från området som Ladbrovägen och Jupitervägen kan hantera. Ladbrovägens förlängning och anslutning till Jupitervägen har studerats i Förstudien. Förslag på Ladbrovägens placering och bredd har lämnats till Väsby Entré som underlag för samordning projekten emellan (Bilaga 6 Ladbrovägen). Samarbetet mellan Väsby Entré och Skanska kommer även efter denna Förstudie att pågå för att fortsätta samordningen av Ladbrovägen och dess anslutning till Jupitervägen.

Inom ramen för Förstudien har det diskuterats huruvida parkering kan lösas antingen genom kantstensparkering på kvartersmark, garage förlagda under upphöjda bostadsgårdar alternativt att etablera ett mobilitetshus innehållande delvis parkering. Hur parkeringsbehovet inom Förstudieområdet ska lösas studeras vidare i detaljplanearbetet.

Strukturplanen utgår ifrån befintliga förutsättningar för Ostkustbanan då riksintresset inte är preciserat för denna sträcka. Tidigare har Skanska Rental fått svar från Trafikverket att inget större anspråk av mark än idag behöver tillgodogöras för kommande spår då det finns plats inom befintligt spårområde. Det innebär att planerad bebyggelse ligger mer än 30 meter från närmsta spårmitt baserat utifrån dagens förutsättningar (Bilaga 7 Spårområde). Det blir en viktig förutsättning att utreda tidigt i detaljplanearbetet huruvida Trafikverket ser på möjligheter till utbyggnad och eventuellt bredare spårområde intill Förstudieområdet.

Den uppdaterade strukturplanen har genomgått en bulleranalys för att få en tydligare bild av förutsättningarna. Det får i detaljplanearbetet studeras vidare

vilka eventuella justeringar och åtgärder på byggnader som är nödvändiga (Bilaga 8 Buller strukturplan).

I detaljplanearbetet får strukturplanen fortsätta att utredas och studeras utifrån de utredningar och reflektioner som framkommit av Förstudien.

13. Hållbar utveckling

Kommunens ambition är att bli en av de främsta i landet på miljö- och klimatarbete genom att ha höga ambitioner samt arbeta tillsammans med kommuninvånare, det lokala näringslivet och andra aktörer (Upplands Väsby Kommun).

En av de viktigaste utmaningarna i samhället idag är klimatomställningen och Skanska har som mål att leda branschen till en hållbar utveckling tillsammans med kunder, leverantörer, samarbetspartners och kommuner. Senast till år 2045 ska Skanska vara klimatneutrala i hela värdekedjan.

Hållbarhet i projektet

Det finns goda förutsättningar för att ta ett helhetsgrepp för hållbar stadsutveckling och arbeta med klimat- och hållbarhetsfrågor inom Förstudieområdet. Integrerat med detaljplanearbetet för området kommer ett hållbarhetsprogram att tas fram i syfte att styra utvecklingen och planeringen i en hållbar riktning. Ett hållbarhetsprogram identifierar platsens förutsättningar och aktuella hållbarhetsutmaningar samt specificerar riktlinjer, åtgärder och aktiviteter som projektet tänker vidta inom hållbarhet för att styra utvecklingen och utbyggnaden i en hållbar riktning. En viktig förutsättning är att integrera de styrmedel som kommunen tagit fram för hållbar stadsutveckling och att specificera hur genomförande och uppföljning ska ske. Att kunna kommunicera om projektets hållbarhetsarbete till andra aktörer, kommunen och andra intressenter är också ett viktigt syfte.

14. Sammanfattning av kvarstående frågeställningar

I detaljplanearbetet kommer bland annat följande att behöva studeras vidare

- Utformning och placering av kvarter
- Gestaltning
- Sol - dagsljus - samt vindstudier
- Trafik
- Ladbrovägens förlängning och anslutning mot Jupitervägen
- Mälärvägens möte med Förstudieområdet
- Buller
- Parkeringstal för bil och cykel och hur behovet ska lösas inom kvarteretsmark
- Teknisk försörjning och kapacitet för El, VA etc.
- Dagvattenhantering och skyfallsutredning
- Vibrationer
- Precisering av riksintresse Ostkustbanan
- Mark och miljöundersökning
- Riskanalys
- Gröna samband och ekosystemtjänster

15. Avtal

Ett Ramavtal planeras att tecknas mellan Skanska och kommunen för att reglera bland annat Ladbrovägens förlängning och anslutning till Jupitervägen via Skanskas fastigheter samt även kommande detaljplanearbete.

16. Tidplan

Planbesked: 2019

Start för detaljplan: hösten 2021

17. Slutsatser

Förstudieområdet har ett centralt läge i kommunen med direkt koppling till projekt Väsby Entré och närhet till Väsby Station. Att utveckla Förstudieområdet ger en naturlig förlängning mellan Väsby Station och befintlig bebyggelse söder om Mälärvägen, Prästgårdsmarken. Det är även i enlighet med kommunens Översiktsplan att omvandla befintlig industrifastighet till en tät stadsbygd och kvartersstad.

Förslag till beslut

1. Flertalet aspekter i denna förstudie kommer kräva vidare analys för att nå en syntes i detaljplanearbetet för Nedra Runby 3:1 och Törnby 2:1 (Skanskas område/Förstudieområdet)
2. Detta detaljplanearbete beräknas starta hösten 2021.
3. I detta detaljplanearbete tas slutlig ställning till områdets täthet, trafikförsörjning och samspel med omgivningen med inriktning på god stadsmässighet.
4. Ladbrovägens förlängning och anslutning mot Jupitervägen inordnas i detaljplanen Östra Runby med Väsby stationsområde (detaljplan för Väsby Entré) utifrån krav som ställs vad gäller trafikvolym, plats för kollektivtrafik, cyklande och gående samt plats för teknisk försörjning för att nå stadsmässighet i utformning.
5. Ett ramavtal tecknas mellan Skanska och kommunen för att dels reglera Ladbrovägens förlängning och anslutning till Jupitervägen via Skanskas fastigheter dels andra exploateringsfrågor. Sedvanligt plankostnadsavtal tecknas separat.

18. Bilagor

Bilaga 1 a PM Geoteknik, 2021, Ramboll

Bilaga 1 b MUR, 2021, Ramboll

Bilaga 2 Buller befintliga förutsättningar 2021, Acad

Bilaga 3 Utlåtande Markvibrationer 2021, Acad

Bilaga 4 Dagvatten Förstudie, 2021, WSP

Bilaga 5 Strukturplan, 2021, Total Arkitektur och Urbanism

Bilaga 6 Ladbrovägen och anslutningen till Jupitervägen, 2021, Total Arkitektur och Urbanism

Bilaga 7 Spårområde, 2021, Total Arkitektur och Urbanism

Bilaga 8 Buller Strukturplan, 2021, Acad

Medverkande:

Skanska Sverige AB

Jennifer Inggårde, Affärsutvecklare One Skanska

Charlotte Danielsson, Affärsutvecklare Skanska Nya Hem

Daniel Bergström, Affärsutvecklare One Skanska

Upplands Väsby Kommun

Per Lagheim, Projektledare

Daniel Edvardsson, Mark- och exploateringsingenjör

Källor

PM Trafik och resefunktion, För det detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde. Samrådshandling 2018, Upplands Väsby kommun.

Riksintresse Ostkustbanan, Riksintresseprecisering Ostkustbanan, delen Solna-Uppsala, Trafikverket, 2016.

Trafikplan, 2013, Upplands Väsby kommun.

Trafikstrategi 2010, Upplands Väsby kommun

Trafikverket, 2021 <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Trafikverket Flyg, Riksintressen kartor 2021, <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/>

Upplands Väsby kommun, 2021, <http://www.upplandsvasby.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/klimat-miljo-och-hallbarhet.html>

Väsby Entré, detaljplanegräns, 2021, <http://www.upplandsvasby.se/minisajter/vasby-entre/aktuellt/detaljplaner/pagaende-detaljplan-ostra-runby-med-vasby-stationsomrade.html>

Väsbykartan, 2021
https://vasbykartan.upplandsvasby.se/spatialmap?selectorgroups=histkartorto&mapext=139910.7%206596648.8276971%20152198.7%206602888.8276971&layers=theme-detaljplan_pagaende%20theme-gwc_kommunkarta_allt&mapheight=980&mapwidth=1925&profile=upplandsvasby-extern

Översiktsplan Väsby Stad 2040, 2018, Upplands Väsby kommun