

fredag 2022-02-04 16:40

Inkommande mail

Till: dc.ks@upplandsvasby.se

Kopia: karl.tuikkanen@regionstockholm.se

Från: Gozzi Helena

Skickat: 2022-02-04:16:40

Bilagor: TN 2018-1508 Granskningsyttrande över detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde Upplands Väsby kommun.pdf;

KS/2021:445 Granskningsyttrande över detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde Upplands Väsby kommun

Här kommer trafikförvaltningens yttrande i ovan rubricerat ärende. Önskas även ett signerat yttrande så meddela undertecknad som då sänder ett när tillfälle till detta ges.

Med vänlig hälsning

Helena Gozzi
Strategisk utveckling
Planering

Direkt: 08-123 316 20

E-post: helena.gozzi@regionstockholm.se

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-123 316 00
www.regionstockholm.se

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

Handläggare
Karl Tuikkanen
08-123 340 54
karl.tuikkanen@regionstockholm.se

YTTRANDE
2022-02-04

Kommunstyrelsen
Upplands Väsby kommun
194 80 Upplands Väsby
dc.ks@upplandsvasby.se

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Er referens: KS/2021:445

Granskningsyttrande över detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde, Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommun har översänt rubricerad detaljplan till Region Stockholm för granskning.

Om planen

Detaljplanen syftar till att bygga samman Runby på västra sidan om järnvägsområdet med de centrala delarna av Upplands Väsby på östra sidan om järnvägsområdet och att utveckla kommunens viktigaste kommunikationspunkt samt en av dess viktigaste centrumpunkter. Detta möjliggörs genom att utveckla Upplands Väsby station som utgör en av regionens större bytespunkter till en kapacitetsstark bytespunkt. I planen säkras plats för en utbyggnad av Ostkustbanan med två nya spår samt ett nytt plattformsknutet vändspår.

Syftet är vidare en utveckling av en tät och funktionsblandad stadsdel med integrerade stråk, fler och mer varierande stadsrum samt att kunna synliggöra, integrera och skydda kulturmiljön.

Planen möjliggör bostäder, centrumändamål, kontor, förskolor, en bytespunkt, två nya broar över spårområdet, parker och torg samt parkeringshus.

Detaljplanen är avsedd att stödja genomförandet av stadsutvecklings- och infrastrukturprojektet Väsby Entré. Väsby Entré är en bärande del i Upplands Väsby hållbara tillväxt samt i överensstämmelse med kommunens långsiktiga målsättning – Väsby Stad 2040.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Genom ett förverkligande av Väsby Entré skapas en ny stadsdel i direkt anslutning till bytespunkten där bland annat cirka 1500 nya bostäder och cirka 30 000 kvadratmeter kontor och centrumfunktioner tillskapas.

Inom planområdet finns pendeltågstationen Upplands Väsby samt bussterminal idag. Den befintliga bussterminalen är en ö-terminal där flertalet av de busslinjer som trafikerar kommunen finns. Bussterminalen har flera funktioner för busstrafiken utöver trafikering av linjenätet som tidreglering, paus/rast.

Enligt den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 ligger planområdet i ett strategiskt stadsutvecklingsläge.

Sammanfattande bedömning

Region Stockholm har yttrat sig tidigare både under samrådsskede samt under samråd för programmet för Väsby entré som föregått detaljplanen. Under processens gång har flera ändringar gjorts men det kvarstår utmaningar som lyftes fram redan under programsamrådet. **Innan detaljplanen kan antas behöver centrala knäckfrågor lösas vilka varit närvarande under hela processen.**

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

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Att läget för X3 i plankartan är korrekt då denna bro är viktigare än X2 vilkens läge behöver anpassas till X3s läge i relation till plattformslängder och resefunktioner och resenärsflöden.

Region Stockholms synpunkter på förslaget

Svaret avgavs gemensamt för Region Stockholms trafikförvaltning och regionledningskontoret.

Övergripande

Region Stockholm har i detta skede inte tagit del av ritningar för broar eller stationsnedgångar till spårplattformar och resenärsmiljön kopplad till spårburen kollektivtrafik samt regionaltåg. Därför kan inte regionen bedöma hur kopplingen mellan bussterminalen och stationen ser ut i detalj och kommer att fungera för resenärerna. Detta är en brist i underlaget utifrån planens påverkan på hur kollektivtrafiken kommer att kunna bedrivas i framtiden.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Planförslaget har stor påverkan på befintlig kollektivtrafik, särskilt under genomförandefasen då det påverkar både väg- och spårburen kollektivtrafik.

Busstrafik

I planbeskrivningen under avsnitt "Biltrafik" står följande: "Tung trafik längs gatan behöver begränsas för att få tillräckligt goda bullervärden på den närliggande nya förskolans gård." Regionen motsätter sig förslaget då det idag finns två linjer som går denna sträcka och den alternativa vägen innebär längre restider för alla som åker till och från Runby samt en betydande ökning av trafikeringskostnaden för dessa linjer.

Regionen ser ett fortsatt behov för vändmöjlighet för bussar på Ladbrovägen.

Bussterminal

Region Stockholm ser att den fastighetsrättsliga gränsdragningen är fortsatt oklar samt oförändrad sedan samråd trots regionens synpunkt kring att T2 i plankartan behövde förtydligas med bussterminal för att möjliggöra en egen bussterminalfastighet om detta blir aktuellt. Se vidare under rubrik plankarta.

Det saknas bestämmelse för tredimensionell fastighetsbildning för bussterminal i plankartan med måttangivelser för hur denna indelning är tänkt. I relation till

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

en tredimensionell fastighetsbildning saknar regionen en beskrivning om hur stor del av den totala byggnadsvolymen av de +29 som är tänkt för bussterminal inklusive alla resenärsytor och funktioner. Detta är viktigt för fortsatt planering, inte minst för den riskutredning kring brand och explosionsrisker som saknas. Resultaten från en riskutredning kan påverka hur stor volymen i huset som ska vara bussterminal. Se vidare under rubrik plankarta.

Konsekvenser av val av terminallösning är inte fullt utrett. Innan planen antas bör konsekvenser utredas för att undvika framtida kostnader eller nerdragen trafik på grund av kapacitets- och/eller framkomlighetsbrister i terminalen.

Bussterminal - Klimatanpassning

Påverkan från extremväder på bussterminalen behöver utredas i fortsatt projektering. I den skyfallsmodellering som utförts för den östra sidan har en risk för översvämning identifierats från Centralvägen. Höjdsättningen av det östra stationstorget behöver ta hänsyn till att skyfallsvatten inte leds till bussterminalen. Dessutom behöver höjdsättningen inom bussterminalen analyseras för att bedöma översvämningsrisken inom bussterminalen. I skyfallsmodellen är bussterminalen endast beskriven som en plan yta. Översvämningsutbredningen som redovisas i Figur 15 kan vara underskattad då den endast inkluderar tillrinning från den västra sidan samt lokal avrinning inom bussterminalen.

Regionen vill betona vikten av att få till en klimatanpassad och risksäkrad väg in och ut ifrån terminalen eftersom terminalen har den utformning som den har. Höjdsättningen behöver därmed analyseras om den klarar både BHF och Skyfall, om den inte är tillräcklig behöver åtgärder för att säkerställa terminalens alla funktioner och i synnerhet för in- och utgående busstrafik.

Bussterminal - Kapacitet

Regionen bedömer att det saknas tre platser för paus/rast i bussterminalen innan det stämmer med regionens prognos för resandeutvecklingen till år 2050. Ytor för dessa bör tillkomma för att se om detta påverkar det totala ytbehovet för terminalen i plankartan.

Ett dubbelt hållplatsläge för avstigning behöver säkerställas i terminalens södra kortsida för planerade stombussar eftersom dessa börjar och slutar i Upplands Väsby station.

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Avstigning mot torget på Industrivägen är underdimensionerad och behöver utökas.

Bussterminal - Framkomlighet

Det saknas körspår som visar att terminalen fungerar och att alla platser går att använda. Regionens riktlinje Ri-Term ska tillämpas.

Ersättningstrafik för pendeltåg

Ersättningstrafiken kan inte angöra den västra sidan av Ostkustbanan utan måste trafikera intill stationsentréerna på den östra sidan. Skälet till detta är att en angöring på den västra sidan skulle innebära en oacceptabel omväg för busstrafiken.

Framkomlighet och utformning på gata

Regionen utgår från sina riktlinjer i sin bedömning av kollektivtrafikens förutsättningar att bedrivas, för framkomlighet är det RiGata-Buss. All infrastruktur som planeras trafikeras av buss ska utgå från denna riktlinje i alla planeringssteg, anläggning och drift och underhåll.

Regionen lyfte under samrådsskede att vikten av att bussarnas framkomlighet till och från terminalen säkerställs och att de körvägar som leder till och från terminalen är gena. Det är fortsatt otydligt hur korsningspunkter mellan gående, cyklister och bussar ska hanteras i anslutning till bussterminalens in- och utfart. Av de alternativa anslutningar som redovisas i *PM trafik och resefunktioner* föredrog regionen alternativ 1 eller 3 för att underlätta bussarnas framkomlighet in och ut från terminalen. Kommunen har valt att gå vidare med alternativ 2. Regionen har lyft att eftersom terminalen är inbyggd är sikten begränsad, varför det är olämpligt med ett övergångsställe direkt utanför in- och utfarter som i alternativ 2. Infarten kommer ha många fordonsrörelser. De planerade stombusslinjerna kommer att angöra den södra kortsidan av terminalbyggnaden då inga vändmöjligheter finns inom planen. Detta är en konfliktyta som behöver utredas vidare för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet samt resenärernas trafiksäkerhet.

Inom planområdet är följande vägar granskade eftersom dessa är tänkta att trafikeras av busstrafik.

Ladbrovägen

- Längs Kv. 1 föreslås uppställning av bussar. Gatan lutar 3,5% längs kvarteret. För att möjliggöra inbromsning/start där bussen behöver

stanna bör ett vilplan finnas som på erforderlig längd har en lutning av 2,5 %, högst 3,5%.

- Körbanan vid hållplatser är 7 meter bred och angöring för buss 3 meter bred vilket är enligt regionens riktlinjer.
- **Regionen saknar markering var hållplatslägena ligger på Ladbrovägen. Hållplatsfickor ska dimensioneras enligt RiGata-Buss. Busshållplatsernas längd ska utformas med en inkörningssträcka på 14 meter och en anpassningssträcka på minst 16 meter.**

Jupitervägen

- Hållplatsfickorna är 2,5 meter djupa enligt sektionen. **Dessa ska breddas till 3 meter. Bussarna är 2,55 meter breda med sidobackspeglar 0,25 m på vardera sida, vilket innebär att hela fordonet inte ryms annars.**

Industrivägen

- Körbanan har breddats efter ökade krav från regionen. Hållplatserna är 3 meter djupa och är därmed i linje med riktlinjerna.
- **God framkomlighet ut från terminalen mot Centralvägen behöver säkerställas med körspår.**

Anton Tamms väg

- **Regionen saknar underlag för vilka svängande fordon i korsningen in till terminalen (från Anton Tamms väg) är dimensionerade för. Det behöver säkerställas att god framkomlighet in till terminalen från Anton Tamms väg/Industrivägen med körspår.**
- Anton Tamms väg är en viktig koppling för busstrafiken till terminalen **men typsektioner saknas i PM Trafik och resefunktioner.**
- God sikt ut från terminalen ska säkerställas förbi övergångstället längs med Industrivägen. **Övergångstället riskerar även att skapa bussköer ut från terminalen.**
- **En övergripande körspårsanalys saknas för hela terminalen för att säkerställa bussens framkomlighet i hela trafikflödet från infart till terminalen och avstigning (på Industrivägen samt avstigning för stombuss på södra kortsidan av terminalen) vidare till regleringshållplatser, till påstigningshållplatser samt utfart.**
- **Den första reglerhållplatsen i terminalen behöver säkerställas att kunna nås med körspårsanalys. Om denna inte går att åtgärda utgår en reglerhållplats och måste då lösas på annat sätt.**

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Störningar och risker

Det saknas en beskrivning om hur bussterminalens buller påverkar omgivningen. Trafikbuller och buller från uppställda fordon samt eventuella installationer bör beskrivas.

Under rubriken för externt industribuller saknas information om bussterminalen.

Tillgänglighet

Regionen saknar en beskrivning av resenärsflöden över dygnets alla timmar. En ingående beskrivning av hur tillgänglighet i resenärsmiljön kommer att fungera för alla grupper saknas.

I planbeskrivningen beskrivs de tilltänkta broarna Nya Bankes bro respektive Ingridis bro. Det anges för båda broarna att en direktanslutning till bussterminalens vänthall ska anordnas med rulltrappor medan anslutningarna till pendeltågsplattformarna anordnas som trappor och hiss. Region Stockholm anser att det bör förtydligas om det även kommer att anordnas trappor och hiss till/från bussterminalens vänthall.

Anläggning och infrastruktur

Stationsområde - plattformar

Markreservat för allmännyttig bro, X2 och X3, behöver kunna ansluta till både dagens plattformsläge och de framtida plattformslägena. Därför är det viktigt att lägena för X2 och X3 är väl förankrat i det arbete som drivs av kommunen och där Trafikverket och Region Stockholm är samverkande parter. Regionen anser att läget för X3 bör läggas fast så att X2 kan anpassas till detta läge.

Planeringen behöver möjliggöra för att plattformarna ska kunna utvecklas till att bli 355 meter långa, detta gäller både dagens plattformar och framtida plattformar.

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

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Plankarta

T2 behöver kompletteras med trafikändamål bussterminal. Eventuellt kan (T2) användas för att tydliggöra att det gäller en tredimensionell fastighetsindelning.

Till plankartan bör sektioner med måttangivelser för hur den tredimensionella fastighetsindelning är uppdelad som tydligt visar de volymer som bussterminalen ska innehålla tillkomma.

Övrigt

Centralvägen kommer vara det huvudsakliga stråket för busstrafiken till och från stationen men även Industrivägen, Anton Tamms väg, Optimusvägen och Ladbrovägen kommer att trafikeras av bussar i stor utsträckning under projektets genomförandefaser. En övergripande beskrivning av hur kollektivtrafikens olika trafikslag påverkas under genomförande saknas. Regionen anser att kommunen behöver genomföra en utredning kring kollektivtrafik under genomförande som ser till olika scenarier och kostnader kopplade till dessa. Exempelvis beskrivs att det planeras en tillfällig omläggning av den nuvarande busstationen i samband med omläggningen av Väsbyån och byggnation av bussterminal samt broar. I planbeskrivningen nämns att ett alternativt läge för en tillfällig bussterminal skulle kunna vara på den västra sidan om järnvägen där utrymme finns innan Ostkustbanan har byggts ut. Tidigare under planprogrammet diskuterades förslag att inrätta en tillfällig bussterminal sydost om stationen. En omläggning av bussterminalen till västra sidan om Ostkustbanan kommer sannolikt medföra ökade kostnader för busstrafiken och kommer således att kräva ett avtal som bland annat ska reglera hur tillkommande kostnader för regionen ska regleras. Dessa kostnadsökningar ska i så fall bäras av kommunen.

Avtalsfrågor och genomförande

Utifrån genomförandebeskrivningen står det att bussterminalen skänks till Region Stockholm. Region Stockholm vill upplysa om att denna skrivning inte stämmer med det tecknade Samverkans- och finansieringsavtalet.

I det tecknade avtalet stipuleras att regionen ska äga resenärsytor och personallokaler med en 3D-fastighet som överläts till Regionen samt att de trafikala ytorna knyts med ett servitut till denna 3D-fastighet.

Samverkans- och finansieringsavtalet gäller bara bussterminalen och har bara Region Stockholms Trafikförvaltning och kommunen som avtalsparter.

Trafikförvaltningen
Planering
Strategisk Utveckling
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-02-04

Ärende/Dok. id.
TN 2018-1508

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Behövs det dessutom ett kompletterande servitut på Trafikverkets fastighet Nedra Runby 4:1 för att säkra fast monterad utrustning som ska ägas av Trafikförvaltningen behöver detta diskuteras mellan berörda parter.

Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande

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

Om det finns risk för att kollektivtrafiken som bedrivs inom planområdet kommer påverkas under genomförandet ska en anmälan göras till Region Stockholms trafikförvaltning. Kommun och exploitör ska i god tid innan byggnationer påbörjas skicka in ”Blankett för beställning av SL medverkan” till Region Stockholms trafikförvaltning, kontakta bygga@sl.se för att få tillgång till blanketten.

Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog kring allt som berör kollektivtrafiken och dess utvecklingsmöjligheter, som bussterminalens och stationsmiljöernas utformning och innehåll, kravställningar, avtal och finansieringsfrågor.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

Johanna Skur
Gruppchef samhällsplanering