

PLANPROGRAM FÖR



Godkänt av kommunstyrelsen mars 2012

FYRKLÖVERN



Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4		
INLEDNING.....	6	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	32
Planprocessen.....	6	Riksintressen.....	32
Tidplan	6	Planförhållanden.....	32
Programområdet.....	6	Nuvarande markanvändning.....	35
Politiska beslut.....	6	Markägare och bostadsbestånd.....	36
Områdesanalys.....	9	Markförhållanden.....	37
Inriktning.....	9	Bebyggelse.....	38
		Natur, park och grönstruktur.....	40
PROGRAMFÖRSLAG.....	12	Befolkning	40
Struktur.....	13	Service, arbete och näringsliv	41
Bebyggelseområden.....	15	Sociala aspekter och folkhälsa.....	42
De offentliga rummen.....	18	Trafik	44
Service, arbete och näringsliv.....	24	Teknisk försörjning	45
Trafik och parkering.....	26	Programarbetets organisation.....	47
Störningar och risker.....	28	Underlag och utredningar.....	47
Teknisk försörjning.....	30		
Genomförandefrågor.....	31	MILJÖPÅVERKAN.....	48

Sammanfattning

Visionen i kommunens översiktsplan, Strategisk kommunplan från 2005, är att Upplands Väsby ska utvecklas till "den moderna småstaden". Fyrklöver, området som inramas av vägarna Husarvägen, Mälärvägen och Dragonvägen, är en viktig del i det centrala Väsby som ska utvecklas till "en spännande stadskärna med ett stadsmässigt utbud av bostäder, lokaler, service och mötesplatser".

Det ska ske genom

1. att förstärka de nord-sydliga och de öst-västliga stråken och knyta samman stadsdelarna.

Ett finmaskigare och väl integrerat gatunät i Fyrklöver ska öka orienterbarheten, ge fler valmöjligheter att röra sig i området, stärka attraktiviteten och efterfrågan för verksamheter och service och på så sätt ge fler och rikare upplevelser och en ökad trygghetskänsla. Nya gator ska kopplas ihop med befintliga för att stärka kopplingen till intilliggande stadsdelar och minska barriärerna som de stora vägarna utgör.

2. en levande gata

Genom att blanda trafikslagen, förlägga parkering längsmed gata, vända entréer mot gata, förlägga publika lokaler i transparenta bottenvåningar, skapa trygga parkeringslösningar i möjligaste mån under bostäderna ska de offentliga rummen levandegöras. Gator, torg och parker, ska vara väl gestaltade och hålla en över tiden hög kvalitet, arkitektoniskt och i val av material. De ska vara väl lokaliserade och länkas samman för att skapa ett varierat, upplevelserikt och sammanhängande offentligt rum. Särskilda markeringar i arkitekturen, en extra våning, ett indraget hörn eller liknande, i korsningarna Mälärvägen-Husarvägen och Mälärvägen- Dragonvägen ska markera entréerna till Väsby centrala delar.

3. mångfald i utbudet

En förändring av områdets demografiska sammansättning genom flera olika upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och ett småskaligt markägande ska öka mångfalden och erbjuda ett brett urval av boende. En utveckling av området ska kunna ske med bevarandet av de idémässiga grunderna för bebyggelsen från 1970-talet. Kavallerigatans och Ekebos radhuska-

raktär med riklig grönska och de Blå husens välplanerade lägenheter och egna uttryck kräver en gestaltningsmässig upprustning.

4. ekologisk hållbarhet

Kommunen har en målsättning att bli en av landets ledande kommuner när det gäller miljö- och klimatfrågor. Detta programförslag kan ge ett tillskott på mellan tio och femton hundra nya bostäder. I Fyrklöver ska ribban läggas högt inom områdena energianvändning, transporter, klimatanpassning och kretslopp för att minska exploateringens påverkan på miljön.

Läsanvisning

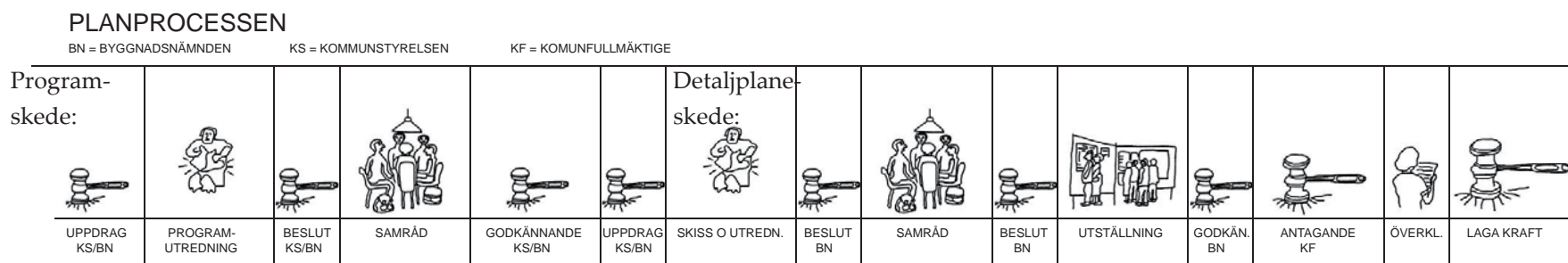
Syftet med denna programhandling är att skapa förutsättningar för ambitionerna i kommunens översiktsplan om en levande stadskärna i Fyrklöver, och skall därför ge en idé om hur det offentliga rummet (gator, torg och park) etc kan utformas. För att stärka utvecklingen i Fyrklöver har idén bakom Väsby Labs tillämpats. Detta för att öka mångfalden, attraktionen, antalet intressenter och därmed även antalet idéer att tillämpa, driva och utveckla i området. I denna handling är kvarterens innehåll generellt beskrivna och kan formas på många olika sätt. Handlingen som helhet skall därför läsas som en bland flera idéer och vi ser därför fram emot reaktioner och bidrag i det fortsatta arbetet.



Inledning

Planprocessen

Detta är ett planprogram för Fyrkövern, området som inramas av vägarna Dragon-, Mälar- och Husarvägen. Ett program är första delen av detaljplaneprocessen, vilken regleras i Plan- och bygglagen (PBL). I programmet anges utgångspunkterna och inriktningen för det fortsatta detaljplanearbetet. En planprocess sker i flera steg med politiska ställningstagande mellan varje skede:



Syftet med ett program är att bredda kommunens beslutsunderlag och förbättra kunskaper på en övergripande nivå. Alla berörda ska få möjligheter till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Det är viktigt att kommunen så tidigt som möjligt får kunskap om olika problem och önskemål för att kunna ta hänsyn till dessa i planarbetet. Detta sker i ett programsamråd då fastighetsägare, hyresgäster, förvaltningar, myndigheter och organisationer ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Efter programsamrådet ges två ytterligare tillfällen att lämna synpunkter; vid plansamrådet och under planutställningen.

Programområde

Programområdets läge i kommunen och dess ungefärliga avgränsning framgår av kartan på nästa sida. Programområdet är knappt 27 ha stort och utgörs av fastigheterna Vilunda 1:548, 6:22, 6:24, 6-25, 6-38, 6-37, 6-39, 6-55, 6-62 samt 6-63.

Tidplan

Programsamråd pågick under våren 2011. Under hösten 2011 genomfördes workshops, Lab 1 och 2, inom Väsby Labs. Programhandlingen har justerats utifrån synpunkter, information och idéer som kommit från labbet och plansamrådet och godkändes av kommunstyrelsen i mars 2012. Ett första detaljplaneförslag beräknas finnas framme till sommaren 2013.

Politiska beslut

Upplands Väsby har som målsättning att växa i takt med övriga stockholmsregionen. Kommunen har behov av nya bostäder. Att förtäta i de centrala delarna är ur ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart perspektiv lämpligt där service, kommunikationer, mm är väl utbyggt. År 2007 beslutades att Vilundagymnasiet ska flytta till nya lokaler i Messingen och att de gamla ska rivas då de har bedömts vara i mycket dåligt skick. På uppdrag av kommunstyrelsen arbetade stadsbyggnadskontoret fram, med stöd av Reflex arkitekter, Analys av centrala Upplands Väsby-strategi inför förnyelse år 2007.

Kommunstyrelsens PMU gav den 23 april 2008 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra en förstudie för området som inramas av vägarna Drabant-vägen-Husarvägen-Mälarvägen- Dragonvägen, den sk. Fyrkanten och sedermera Fyrklövern. Förstudien för Fyrkanten togs fram med syftet att utreda möjligheterna till bostadsbebyggelse på den gamla



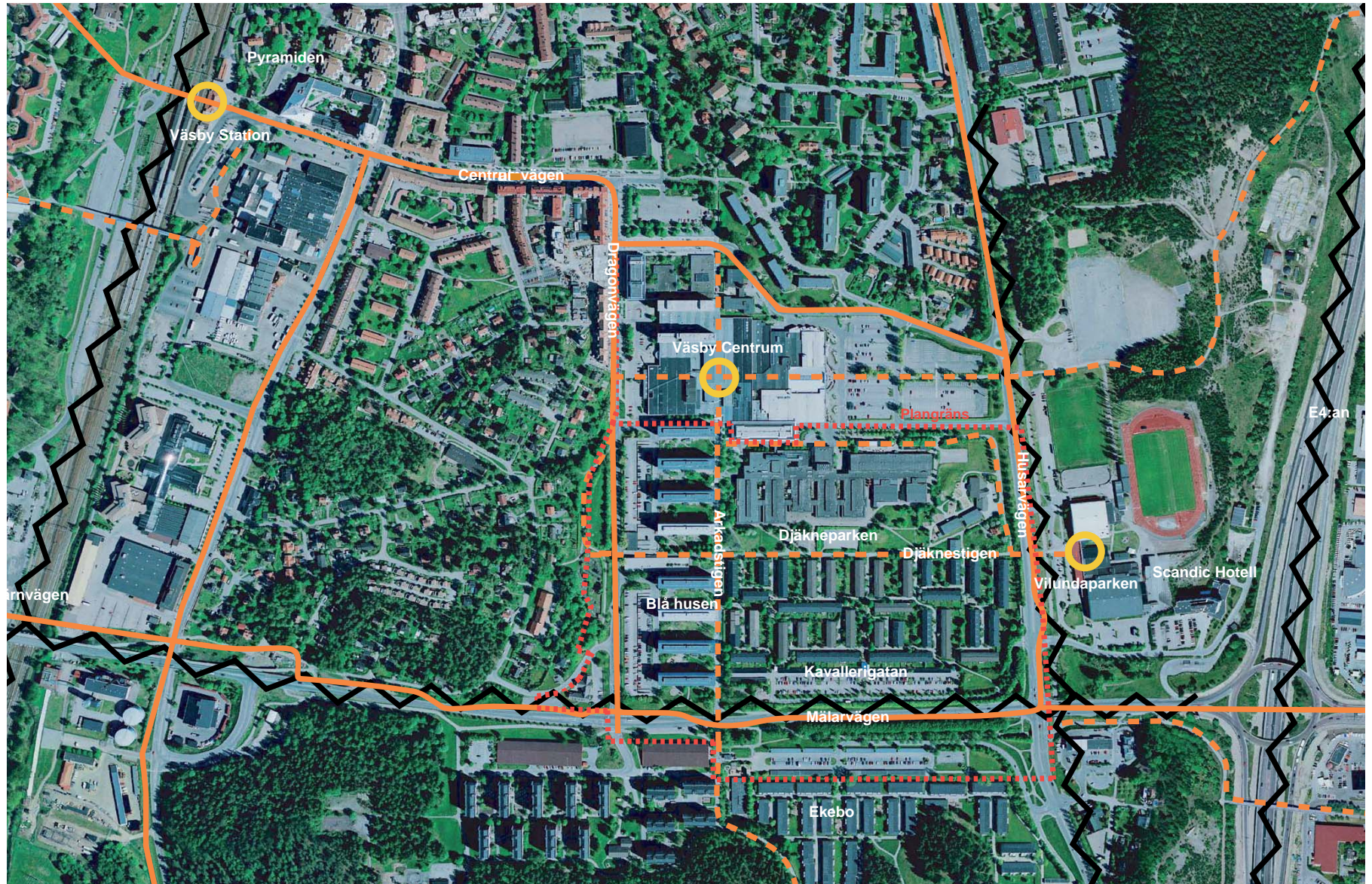
gymnasietomten. Förstudien visade också på möjligheter att förtäta utmed Dragonvägen och Mälarvägen som ett sätt att förtydliga entréerna till Väsby stad. Förstudien, gjord med stöd av Reflex arkitekter, presenterades för PMU den 18 februari 2009.

Kommunstyrelsen gav den 7 september 2009 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett planprogram för området Fyrkanten (numera Fyrklövern).

Kommunstyrelsen beslutade i januari 2011 att utveckla samhällsbyggnadsprocessen i arbetet med Väsby Labs. Två workshops, Lab 1 & 2, genomfördes under fyra dagar hösten 2011. De idéer som kom från Väsby labs 1 och 2 har bedömts passa in i planprogrammets beskrivningar av vad som utgör en levande stadsmiljö och vad som krävs för att åstadkomma detta. En övergripande sammanställning av idéer från labarna finns som bilaga till detta program. Sammanställningen ska dock inte uppfattas som en komplett redovisning av Väsby Labs. Se också www.vasbylabs.se

Kommunstyrelsen godkände planprogrammet den 5 mars 2012 med följande tillägg:

”En stor flexibilitet bör fortsatt råda när det gäller utförande av bebyggelsen, exempelvis avseende skala på kvarter och våningsantal. Kommunstyrelsen ser positivt på en gestaltningsmässig upprustning av Blå husen på Dragonvägen, samt att andra byggnader kan utgöra landmärken i Väsby.”



Områdesanalys

Området utgörs av gammal åkermark, mellan Brunkebergsåsen i öster och Folkparksberget i väster, och är i huvusak platt. Området höjer sig något mot åsen i nordöst och även lite på västra sidan Dragonvägen, mot Folkparksberget.

Bebyggelsen formar storskaliga kvarter men med möjlighet till genomsilning på gångvägarna mellan husen. Gränserna mellan de privata och de offentliga rummen är inte skarpa och kan skapa en osäkerhet om hur man kan och får röra sig i det offentliga rummet. Med det offentliga rummet menas gator, torg och parker, de rum i staden som är tillgängliga för alla.

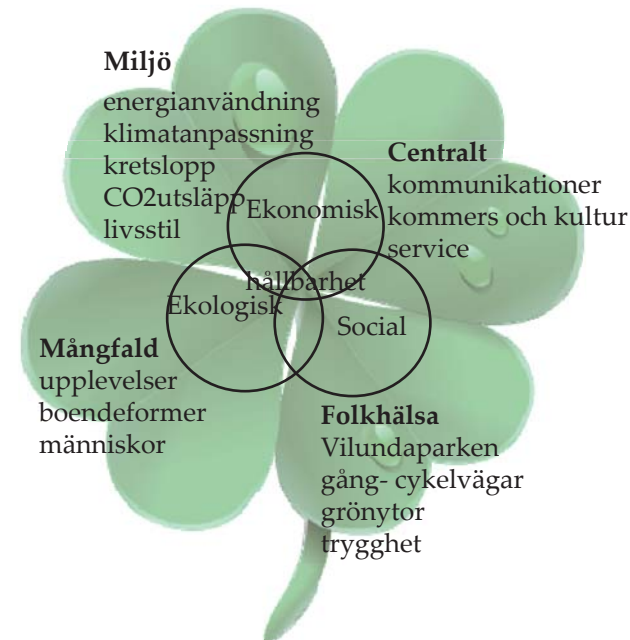
Området omsluts av de stora vägarna Mälar-, Dragon- och Husarvägen som är tydliga barriärer mellan stadsdelarna. Längsmed de stora vägarna finns också stora parkeringsytor som upplevs otrygga och som skapar otydliga gaturum och otydliga entréer till Väsby stadskärna. Ett tydligt gaturum har en gata som omsluts av bebyggelse på båda sidor. Bebyggelsen har proportioner i förhållande till gatans bredd och längd.

De stråk som finns är dagtid välfrekventerade men upplevs nattetid som delvis otrygga. Det saknas bl.a. en trygg passage på södra sidan om centrumanläggningen kvälls- och nattetid då centrum är stängt. Det östvästliga stråk som nämns i översiktsplanen och som ska binda samman de västra delarna av kommunen med de östra är vagt förbi planområdet. Kopplingen till Vilundaparken, som är en tydlig målpunkt österut, sker idag i stort sett bara via undergångarna i Djäknestigens förlängning och vid cetrumparkeringen.



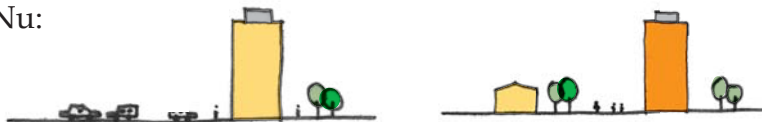
Inriktning

Området Fyrklövern ska utgöra en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar stadsdel som ska ta tillvara platsens förutsättningar. Området förväntas utvecklas av ett stort antal aktörer som en förutsättning för att skapa variation och mångfald. Detaljplanering, exploatering och utveckling kommer att ske parallellt men också över lång tid. På de två följande sidorna presenteras ett antal planeringsprinciper som föreslås gälla för Fyrklövern för att området ändå ska utvecklas i enlighet med visionerna.

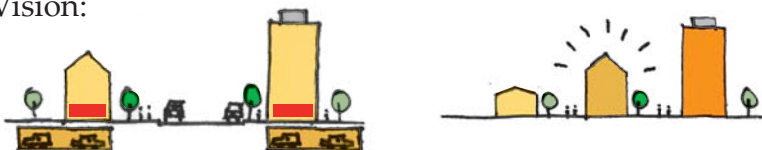


Fyrklövern som symbol för ekonomisk, ekologisk och socialt hållbar utveckling. Symbolen kan vidareutvecklas i planprocessen.

Nu:



Vision:

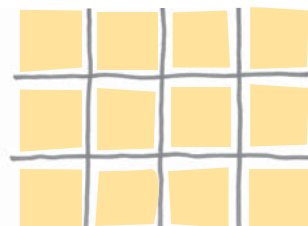
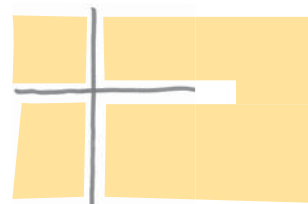


Levande gaturum

Parkeringen förläggs i garage under nya hus och som kantstensparkering för att ta bort de stora parkeringsytorna och åstadkomma tydligare gaturum. Öppna och genomsiktliga bottenvåningar med verksamheter, med kommersiell eller annan service, för att befolka gaturummen.

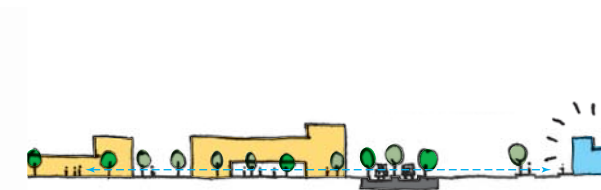
Mångfald

Många olika byggherrar, varierad arkitektur, olika bostadstyper, mm. Fastighetsindelningen bör göras småskalig för att få ett varierat uttryck längs gatan.



Integrerat gatunät

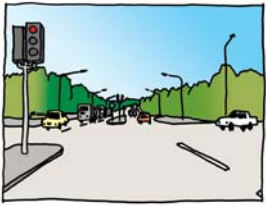
Ett finmaskigare och väl integrerat gatunät i Fyrklövern ska öka orienterbarheten, ge fler valmöjligheter att röra sig i området, stärka attraktiviteten och efterfrågan för verksamheter och service och på så sätt ge fler och rikare upplevelser och en ökad trygghetskänsla.



Djäkneparken - Husarvägen - Vilundaparken

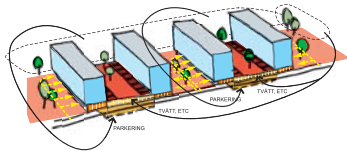
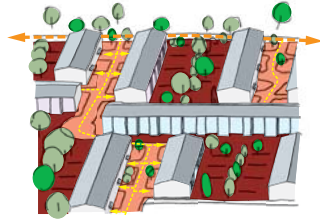
Sammankopplade offentliga rum

Offentliga rum, gata, torg och park, kopplas samman med varandra och betonas i vissa tydliga stråk med väl gestaltad arkitektur. Nya gator ska kopplas ihop med befintliga för att stärka kopplingen till intilliggande stadsdelar och minska barriärerna som de stora vägarna utgör.



Stadens entréer

Särskilda markeringar i arkitekturen, en extra våning, ett indraget hörn eller liknande, i korsningarna Målarvägen-Husarvägen och Målarvägen- Dragonvägen som kan tydliggöra entréerna till det centrala Väsby.



Offentligt och privat

För att göra det offentliga rummet mer tillgängligt och självklart för alla att röra sig i är det viktigt att gränserna mellan det offentliga och det privata är tydliga.



Transporter

Boende och arbetande ges möjliga alternativ till bilen. Andra infrastrukturlösningar, såsom spårtaxi, logistikcenter, bilpooler, sopsug, mm, kan minska behovet av transporter.



Energianvändning

Utvecklingen av Fyrklöver ska sträva efter att ge incitament för förnybar och lokal elproduktion och utvecklandet av energieffektiva lösningar.



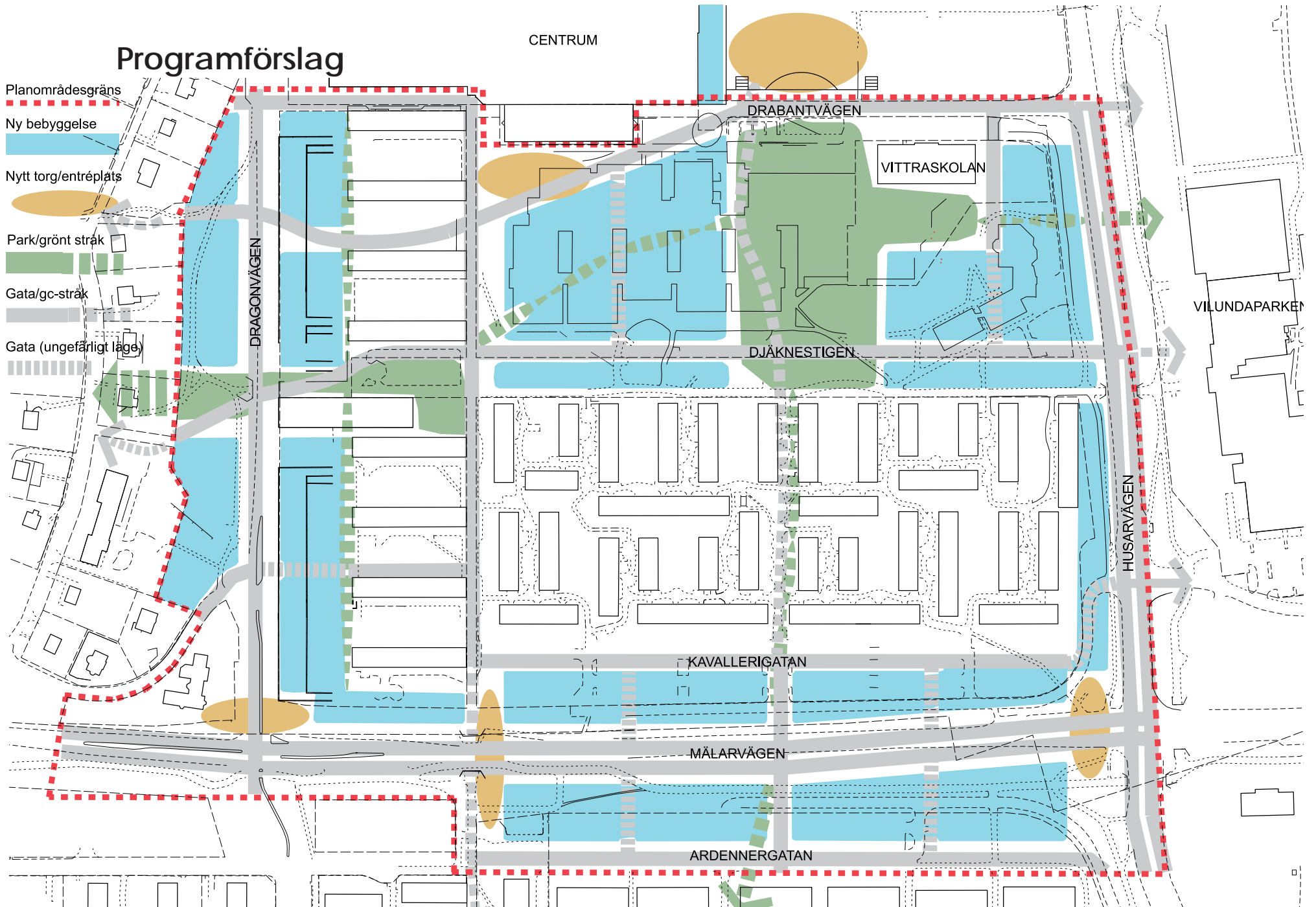
Klimatanpassning

Parker och gårdar, hus, dagvatten- och avlopssystem anpassas för ett förändrat klimat, med bl.a. ökad nederbörd.



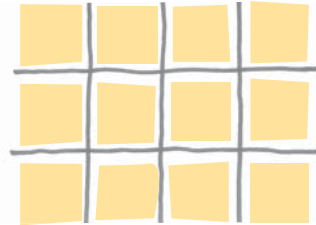
Kretslopp

Sortering av avfall, inklusive byggmaterial, ska ge ett ökat resursutnyttjande. Exempelvis utvinnande av biogas från matavfall.



Struktur

Programförslaget bygger på att en finmaskigare gatustruktur förs in i området för att förbättra orienterbarheten och ge fler valmöjligheter att "sila" genom området. Nya gator knyts samman med befintliga för att skapa ett sammanhängande gatunät och befintliga stråk förstärks och knyts samman i olika platsbildningar, parker och torg. Tre nya bebyggelseområden, Dragonvägen, Mälurvägen och Djäkneparken, tillkommer som formar nya stadskvarter mot de fyra stora gatorna, Husarvägen, Mälurvägen, Dragon- och Drabantvägen.



I detta programförslag är Djäkneparken ersatt av en ny park med nytt läge och en större tyngd som stadspark, ett offentligt rum med utrymme för olika aktiviteter. Den föreslås på sikt kopplas samman med torget framför centrumets östra entré. Torget är idag präglat av bilar och parkering men kan i framtiden utvecklas för mer vistelse och handel.

Drabantvägen föreslås förlängas västerut så att den kopplar samman Husarvägen med Dragonvägen. Ett nödvändigt stråk att förstärka och levandegöra eftersom det idag inte finns en trygg väg runt centrum efter stängningsdags. Bottenvåningarna i detta stråk föreslås inrymma service, butiker, mm. Drabantvägen når Dragonvägen ungefär där det finns en öppning, med en liten gc-väg, mellan villorna i Folkparksområdet. En viktig koppling västerut. Österut leder Drabantvägen vidare in i Vilundaparken.

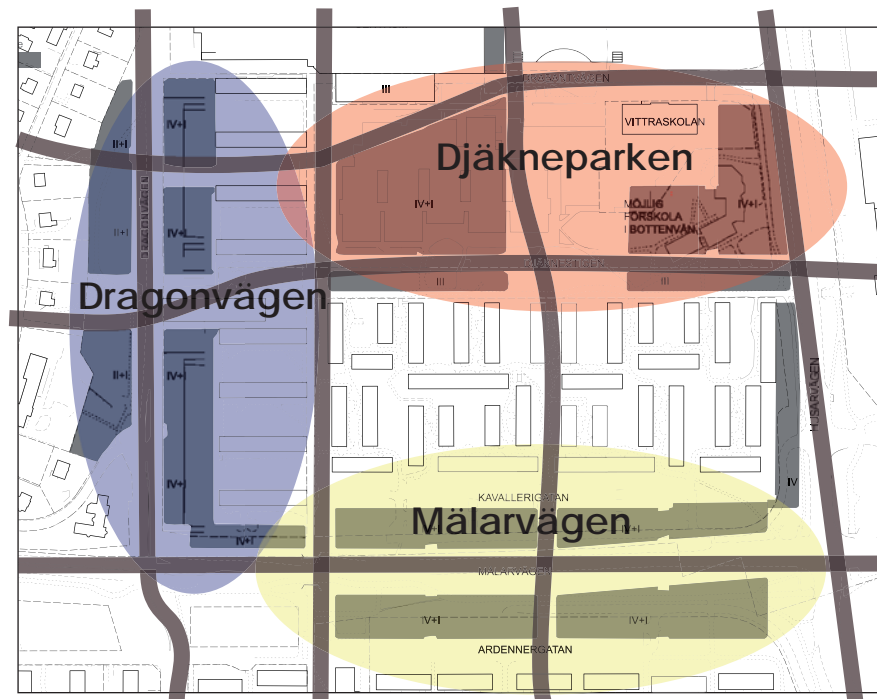
Djäknestigen är en gång- och cykelväg som i detta förslag öppnas för angöringstrafik till de nya bostadshusen. Om nya bostäder placeras längsmed Djäknestigen, med entréer och fönster som "ögon" mot gatan, kan detta stråk levandegöras även kvällstid. Angöringstrafiken bör sker på de gåendes och cyklandes villkor.

Mälurvägen föreslås på lång sikt kunna bli en gata med publika bottenvåningar, en viktig entré till Väsby's centrala delar. Mälurvägen skulle kunna

byggas ut i ett skede när andra delar av Fyrklöver har byggts och genererat efterfrågan på lokaler. Alternativt planeras för bostäder som kan fungera som verksamhetslokaler, sk bokaler, i bottenvåningarna. Verksamhetslokaler ska finnas i korsningspunkterna med Dragon- och Arkadstigen.

Arkadstigen är en gång- och cykelväg som i detta förslag öppnas för angöringstrafik till lokaler och bostäder i de blå husen. Angöringstrafiken bör ske på de gåendes och cyklandes villkor.

Bebyggelsen längsmed Dragonvägen ska ses som en förlängning av den förtätning som har påbörjats på 2000-talet i vägens norra del, från korsningen med Centralvägen och söderut. Ett gång- och cykelstråk som löper i nordsydlig riktning utmed Folkparksområdet slutar idag i höjd med Djäknestigen. Det stråket kan förlängas utmed gatan och kopplas samman med en övergång i korsningen Dragon- och Mälurvägen.



Bebyggelseområden i Fyrklöver inklusive huvudstråken



Husarvägen föreslås förtätas för att visa att den utgör entrén till Väsby's centrala delar om man kommer från E4:an.

Ett småskaligt markägande är eftersträvarsvärt för att få till stånd en levande blandstad. Bebyggelsen har en större möjlighet att utvecklas åt olika håll utifrån ägarnas och näringsidkarnas idéer. Fördelningen av mark som kommunen disponerar ska ske småskaligt. Som max bör en byggrätt om ca 50 lägenheter fördelas till en byggherre.

Exempel på ett framgångsrikt genomförande på småskaligt, modernt byggande har gjorts i Tübingen och Freiburg i södra Tyskland. Kommunen bjuder in medborgarna själva att organisera sig och ta ansvar för byggnation av någon av de många små tomterna. Kommunen bedömer ansökningarna och prioriterar hållbara idéer. Få krav styr utseendet för förslagen men en maximal totalhöjd och krav på verksamheter i bottenvåningarna är krav för markanvisning. De som inte accepterar detta anvisas andra platser i staden där kraven på verksamheter inte bedöms vara lika viktiga.

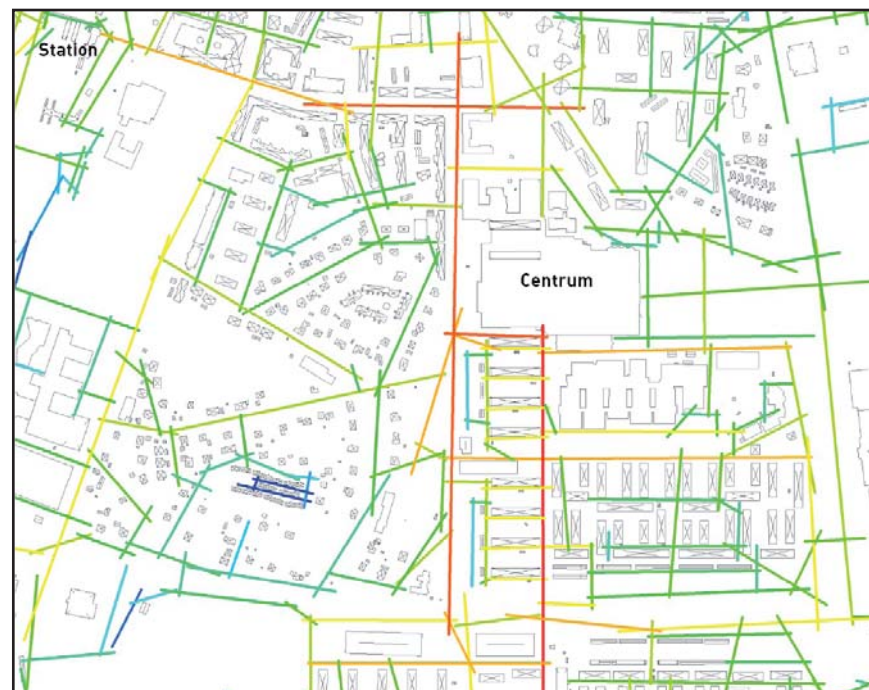
Space syntax

För Fyrklöver har gjorts en space syntax analys som bekräftar att det mest centrala stråket i Upplands Väsby är Centralvägen från stationen via Dragonvägen förbi centrumläggningen och kopplingen till Arkadstigen söderut mot Ekebo. Det framgår tydligt att de öst-västliga stråken är svagare även om de relativt hela systemet är ganska väl integrerade.

Space syntax är en rumsanalytisk metod som beskriver bebyggelsens uppbyggnad utan avseende på avstånd (till exempelvis målpunkter) eller geometrisk form (exempelvis en plats skönhet) Den fokuserar istället på dess inbördes lägen och relationer. På så sätt kan analysen beskriva be-

byggelsens möjlighet att innehålla olika verksamheter eller dess möjlighet att styra flöden.

Det kontinuerliga stadsrummet beskrivs i linjer, där varje linje representerar en gång- eller gatuvägsträckning. Man räknar ut hur pass tillgänglig, eller integrerad, en linje är i förhållande till andra genom att beräkna det genomsnittliga antalet steg som varje enskild linje befinner sig från varje annan linje i systemet. Med steg menar man hur många linjer man måste passera för att nå en viss annan linje, eller hur många riktningförändringar man måste företa. Detta värde, integrationsvärde, beräknar man för varje linje vilken får ett värde som beskriver hur denna linje förhåller sig till de övriga linjerna i systemet. En linje med få steg till övriga, får inverterat ett högt värde och har således en hög integration med övriga linjer i systemet. De redovisas som röda linjer. Linjer med lågt värde är blåa.



Space syntax analys Fyrklöver (Spacescape)

Bebyggelseområden

I detta kapitel illustreras ett möjligt förslag på hur respektive bebyggelseområde skulle kunna utformas.



Dragonvägen

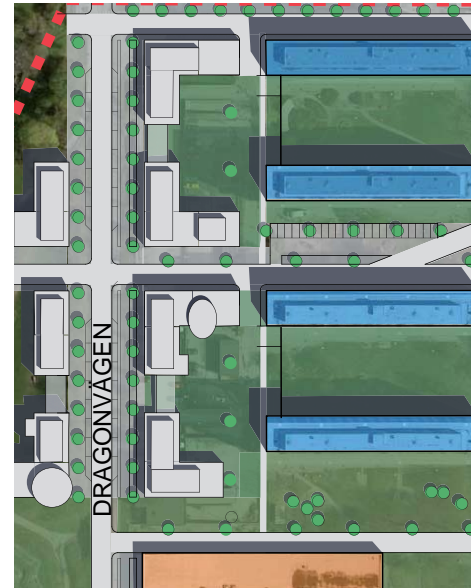
Den nya bebyggelsen föreslås placeras längsmed Dragonvägen, i liv med gatan. Syftet är att skapa ett tydligt gaturum och förlänga Dragonvägens karaktär av stadsgata så som den idag är utformad i norra änden. Lokaler för

mindre kontor, butiker, café, etc, förläggs i bottenvåningarna i attraktiva lägen för att levandegöra gatan. Om efterfrågan inte är tillräckligt stor på lokaler idag bör bottenvåningarna ändå utformas öppna, genomsiktliga och i kontakt med gatan för att möjliggöra för en framtida utveckling av verksamheter. Lokaler med möjlighet till boende, sk bokaler, kan vara ett alternativ för bottenvåningarna längsmed södra änden av Dragonvägen.



Bebyggelsen på östra sidan Dragonvägen föreslås byggas på parkeringsdäcken som hör till de blå husen. De nya bostädernas parkering förläggs i husens källare. Husen föreslås få en skala om 4-5 våningar för att ta upp karaktären på gatan längre norrut men också för att de blå husen ska fortsätta utgöra ett landmärke för Väsby. (Se även kommunstyrelsens tillägg på s. 7, sista stycket). Ny bebyggelse ska anpassas till de blå husen och ska medge släpp i fasad och tak för att ta hänsyn till de blå husens lägenheters utblickar. Varje kvarter kan rymma ca 60 lägenheter.

På Dragonvägens västra sida bör bebyggelsen anpassas till villabebyggelsen i Folkparksområdet. Den kan vara mer uppbruten och lite lägre för



Förslag på kvartersutformning



Nytt gatuliv mellan Blå husen
(Brunnberg Forshed arkitekter)



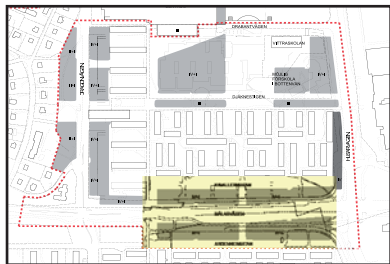
Mellan Blå husen idag

att skapa en övergång mellan den högre, tätare bebyggelsen i Fyrklövern till villabebyggelsen på berget. Bebyggelsen bör ha mer karaktär av flerbostadsvillan på denna sida. Varje kvarter kan i denna förslagsskiss rymma ca 30 lägenheter.



Verksamheter i bottenvåningarna
(Tübingen, Tyskland)

Mälurvägen



Den nya bebyggelsen föreslås placeras längsmed Mälurvägen, i liv med gatan, med syftet att även här skapa ett tydligt gaturum. Genom att bygga längsmed Mälurvägen kan Fyrklövern och Ekebo bättre länkas samman. Mälurvägen blir en del av stadskärnans gatunät och korsningen Mälurvägen/Husarvägen kommer att utgöra en viktig entré till

Väsby's centrala delar. Eftersom gatan är central är det angeläget att det finns utrymme för lokaler i bottenvåningarna för att levandegöra gatan. Om efterfrågan inte är tillräckligt stor på lokaler idag bör bottenvåningarna ändå utformas transparenta och i kontakt med gatan för att möjliggöra



Mälurvägen idag

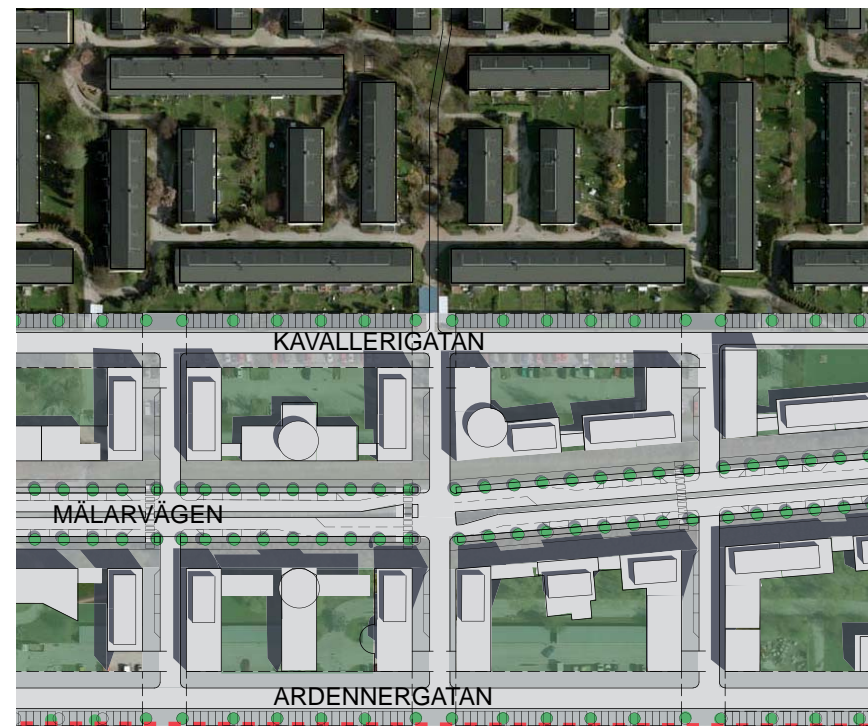


Hägerstensvägen (Aspunden, Stockholm)

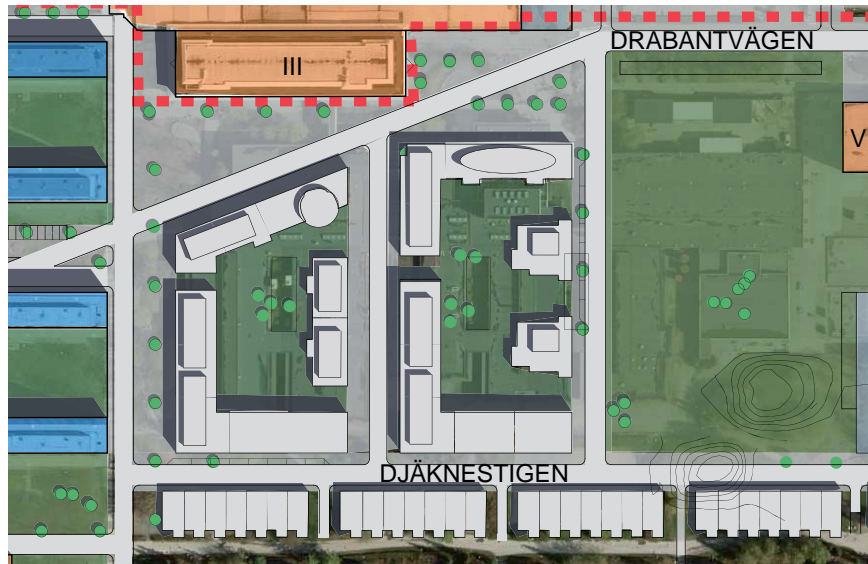
för en framtida utveckling av verksamheter. Lokaler med möjlighet till boende kan vara ett alternativ för bottenvåningarna längsmed Mälurvägen.

I en detaljplaneprövning bör ingå att se över utvecklingsmöjligheter för befintlig bebyggelse på Kavallerigatan. Det kan finnas behov idag som inte fanns när området byggdes i början av 1970-talet, t.ex extra boyta, plats för tillgänglig tvättstuga, gemensamhetslokal, soprum, mm.

Varje kvarter norr om Mälurvägen kan i denna förslagsskiss innehålla ca 65-70 lägenheter och kvarteren söder om Mälurvägen kan innehålla ca 75-80 lägenheter vardera.



Förslag på kvartersutformning



Förslag på kvartersutformning

Djäkneparken

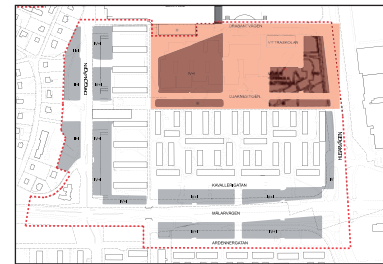
Djäkneparken föreslås flyttas norrut och få en ny karaktär som bostadsgata med bebyggelse på ömse sidor. Illustrationen visar radhus längsmed den nya Djäkneparkens södra sida, mot Kavallerigatans bebyggelse. Radhusen utgör en övergång i skala från den lägre bebyggelsen till en högre 4-5 våningsskala i norr. Släppen mellan radhusen sammanfaller med hur gångvägarna i Kavallerigatans bebyggelse möter Djäkneparken.



Djäkneparken föreslås få ett nytt läge i området. Detta förslag visar nya bostadskvarter på båda sidor om parken, som tillsammans med Vittra-skolan, kan rama in den. Skalan på kvarteren föreslås vara 4-5 våningar. (Se även kommunstyrelsens tillägg på s. 7, sista stycket). Bebyggelsen mot Husarvägen är i förslaget placerad i liv med gatan och bildar ett stadsmotiv inför entrén till Väsby's centrala delar. Djäkneparken föreslås möta Husarvägen i en fyrvägs korsning som ett led i att skapa en sammanhäng-

ande gatustruktur. Syftet är att öka kontakten mellan Fyrklövern och Vitundaparken. Likaså föreslås Husarvägen att sänkas från sin nuvarande vägbank för att öka kopplingen mellan idrottspark och bostadsområde. Den gångtunnel som finns idag upplevs både ful och otrygg att passera och föreslås byggas bort.

Parkering föreslås ske i garage i källare och under upphöjda gårdar. Radhusen kan i denna förslagsskiss innehålla ca 15 bostäder/enhet. Bebyggelsen på västra sidan parken bedöms i denna skiss kunna innehålla ca 300 bostäder och den på östra sidan ca 250 st.



Exempel på ett möblerbart gaturum (Tübingen, Tyskland)



Exempel på bostadsgata (Lund & Valentin arkitektur och design)

De offentliga rummen

Det satsas på parker och andra offentliga vistelseytor i Upplands Väsby's centrala delar. Ett av programmets mål är att bevara och utveckla de offentliga rummen, parker, torg, gator, som finns i området idag. De ska inte bara göras tillgängliga för de boende i området utan utformas som en allmän tillgång i en mer attraktiv och levande stadskärna. Behandlingen av den offentliga miljön, torg, gator, parker m m, är tänkt att ske enligt en för hela området genomtänkt gestaltning och en viktig målsättning är att skapa väl sammankopplade offentliga rum.

Gatorna

Gatunätet är öppet, dvs med ett kontinuerligt sammanhängande offentligt rum utan återvändsgator, men differentierat för att ge den fördelning och det körbeteende som stadsdelen mår bra av. Gatunätets fördelning mellan gator och gränder, en inbördes hierarki, ska ge den silning och de flöden som skapar variation och minskar bärrävar.

Gemensamt för gatorna i programförslaget är att alla trafikanter använder samma gaturum vare sig man rör sig till fots, på cykel, i bil, buss eller spårbil. Kollektivtrafik och tung trafik är fortfarande hänvisade till de större vägarna, Mälarvägen, Dragonvägen och Husarvägen men en del av busstrafiken skulle kunna dras till Drabantvägen som föreslås bli en gata av mer offentlig karaktär.

För att beskriva de olika gatornas funktioner i ett vidare perspektiv än bara gatans roll i trafiksystemet, där människans rörelsemönster och aktiviteter beaktas på samma sätt som bilisternas, används i detta program den sk livsrummodellen. Modellen är framtagen av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och SKL i Trast, "trafik för en attraktiv stad", och är beskriven i skriften "Rätt fart i staden". Den utgår från behovet av transporter, rörlighet, trygghet, samspel mellan bilar och oskyddade trafikanter, karaktär, säkerhet och positiva upplevelser i trafikmiljön. Livsrummodellen delas in i fem olika slags trafikrum:

1. **Transportrummet.** (ej i förslagsskissen) Det mest biltrafikprioriterade rummet med hög grad av trafikseparering. Dess uppgift är i första hand transport mellan områden och tillåter högre hastighet.

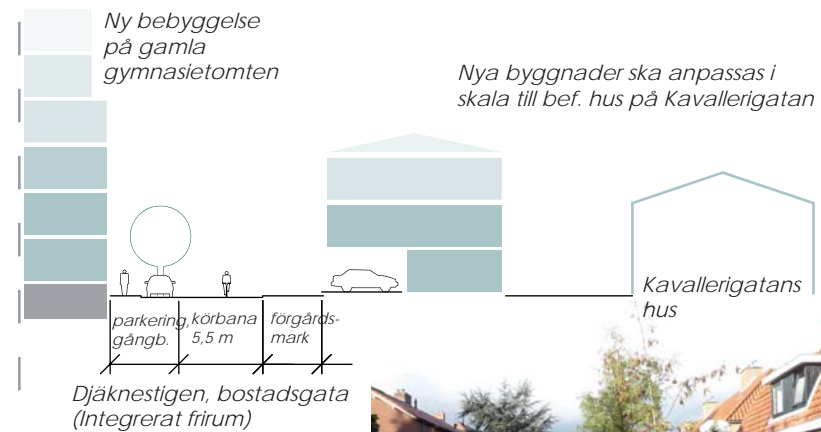
2. **Integrerat transportrum.** Rummet är indelat i tydligt anvisade ytor för respektive trafikslag och gång- och cykeltrafik tillåts bara korsa gatan på anvisade platser. Större stadsgator med krav på stor framkomlighet för bil är exempel på sådana rum.

3. **Mjuktrafikrum.** Det vanligaste rummet där all trafik samspelar. Det ska vara lätt att röra sig både längsmed rummet och tvärs över gatorna. Fotgängare ska prioriteras så långt som möjligt. Exempel kan vara stads- och större villagator.



4. **Integrerat frirum.** Biltrafiken är tillåten på de oskyddade trafikanternas villkor. Gatan delas av de olika trafikslagen och rummets kan användas för olika aktiviteter. Rummets väggar utgörs oftast av hus med entréer mot gatan och det är det finaste i stadens nät. Exempel kan vara villa- eller centrala stadsgator och torg.

5. **Frirum.** I första hand avsett för lekande barn och gång- och cykeltrafikanter och motortrafik ska i princip inte förekomma. Utformningen är småskalig och med hög detaljeringsgrad. Exempel kan vara parker, torg, gång- och cykelvägar.



Ex bostadsgata (Houten Holland)



Överkörbar mittremsa (Hägerstensvägen, Stockholm)

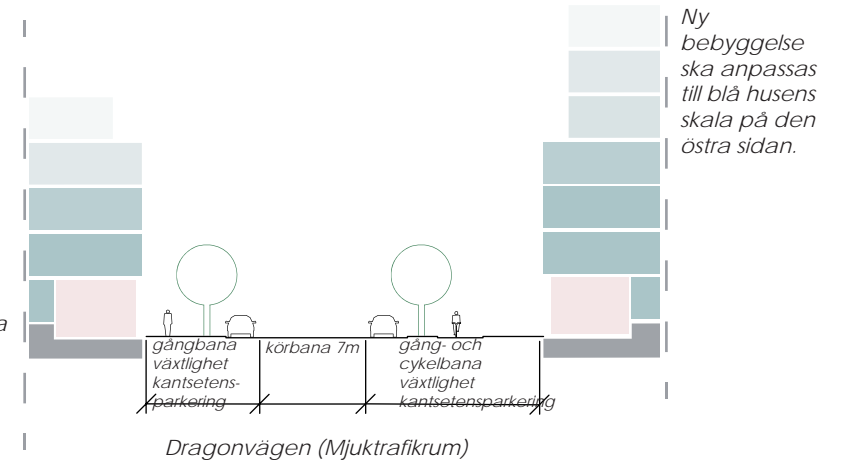
Tonade våningar illustrerar att bebyggelsen kan variera i höjd och utformning. Skalan ska detaljstuderas i varje enskilt projekt så att ny bebyggelse anpassas efter befintliga förhållanden.





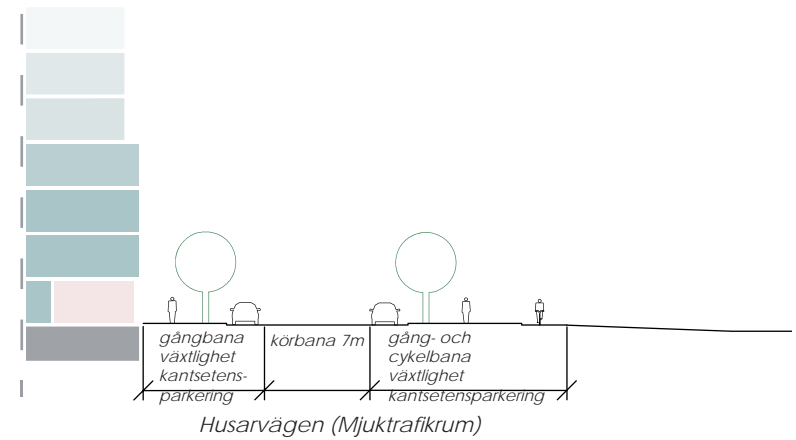
Centralvägens karaktär tas upp i Dragonvägen

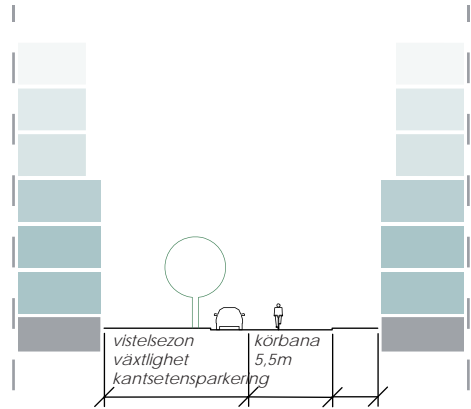
Ny bebyggelse ska anpassas till villabebyggelsens skala på västra sidan.



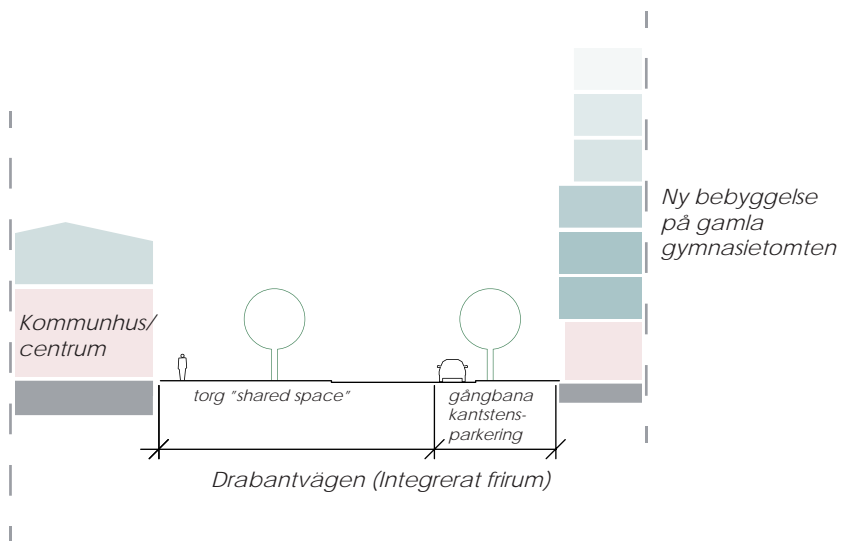
Exempel på "stadfront" (Tubingen, Tyskland)

Ny bebyggelse ska anpassas till Kavallerigatans skala.





Nordsydliga lokalgatorna (Integrerat frirum)
Ena sidan "möblerbar"



Ett möblerbart gaturum (Tubingen, Tyskland)



En möjlig vy över södra torget (Lund & Valentin arkitektur och design)

Torg

Den platsbildning som idag finns framför centrumets södra entré och som kopplar samman centrum med Vilunda gymnasium och biblioteket föreslås utgöra ett publikt och händelserikt torg. Torget kan i förslaget ses som en utvändigt fortsättning av centrum, med lokaler i bottenvåningarna (butiker, café, föreningslokaler) för att levandegöra torget även andra tider än då centrum är öppet.

I förslaget passerar Drabantvägen torgets södra del. Där gatan passerar torget föreslås gatan ändra karaktär och bli en del av torget. Platsen utformas som ett "frirum" enligt trastmodellen, eller ett sk "shared space" dvs en plats där flera trafikslag utnyttjar samma yta.

Platsen framför östra entrén, som idag är en yta för vistelse med parkbänkar, blommor och servering men som präglas av att folk rör sig mellan parkering och centrum, föreslås förstärkas och formas till ett publikt och händelserikt torg. Torget ingår inte i programområdet men kan på sikt bli ett stort evenemangstorg som förbinder Drabantvägen med Kyrkvägen.



Exempel på shared space, körbar torgyta (www.flickr.com)



Skiss östra torget (Brunnberg Forshed-Arken arkitekter)



Skiss östra torget från söder (Brunnberg Forshed-Arken arkitekter)



Östra parkeringen från söder idag (Brunnberg Forshed-Arken arkitekter)



Skiss östra torget från nordost (Brunnberg Forshed-Arken arkitekter)



Östra parkeringen från nordost idag (Brunnberg Forshed-Arken arkitekter)

I programförslaget är mindre platsbildningar vid korsningarna Mälärvägen-Husarvägen och Mälärvägen-Dragonvägen föreslagna som entrépunkter till Väsbys stads kärna. Ett samarbete med de boende om vilka behov och önskemål som finns på gemensamma ytor bör styra utformning och läge på parker och torg. Samarbete kan formas inom Väsbys Labs och i detaljplanskede.

Park & grönstruktur

I detta förslag har Djäkneparken ersatts av en ny park. Proportionerna har förändrats och parken har en direkt kontakt med torget framför centrums östra entré. På så sätt kan parken få en tydligare karaktär av stadspark, tillgänglig för allmänheten och inte bara fungera som bostadspark för området. Parken anknyter till Vittraskolan och förslagsvis också en eller två nya förskolor som kan få direkt kontakt med parken. Parken kommer också ha stor betydelse för dagvattenhanteringen för hela området.

Varje kvarter föreslås få sin egen bostadsgård. Alla lägenheter i Kavallerigatans hus har inte tillgång till gemensam kvartersgård varför Djäkneparkens funktion som en bostadsnära park är fortsatt viktig. I förslaget finns ett allmänt tillgängligt stråk, ett grönsläpp i nord- sydlig riktning mellan



Situationsplan, princip för grön- och torgstruktur

de blå husen och de nya kvarteren mot Dragonvägen, som bidrar till utblickar och till att omhänderta och synliggöra dagvattnet. Likaså är ett östvästligt grönsläpp redovisat i förslaget.

På västra sidan Dragonvägen finns ett grönområde som idag är ganska vildvuxet. I området finns en minigolfanläggning och en hundrastgård men inbjuder i övrigt inte till vistelse. I detta förslag föreslås grönytan att bebyggas med bostäder som ett led i att göra Dragonvägen till en tydligare stadsgata. Parken mellan de mittersta blå husen blir desto viktigare som länk mellan Fyrklövern och Folkparksområdet.

Kvartersstrukturen som den är redovisad i programskissen ska också ge möjlighet att lämna utrymme för mindre grönytor, sk fickparker, efter de behov och önskemål som uppstår vid utvecklingen av kvarteren i Fyrklövern.

- Park
- Bostadsgård
- Torg/plats



Tessinparken



Öppen dagvattenhantering i park (Tubingen, Tyskland)

Service, arbete och näringsliv

Utöver förskolan Visselpipan i områdets nordöstra del, som i programförslaget är inrymd i den nya kvartersstrukturen, finns behov för ytterligare en förskola. Förskolor placeras lämpligen nära park för att kunna nyttja den för utevistelse och lek.

Vitraskolan för årskurs F-5 ligger i områdets nordöstra del och kommer att utgöra den föreslagna nya parkens nordöstra gräns. Även skolan kan utnyttja parken för lek och aktiviteter så som den gör idag. Skolans bollplaner och skolgård kan behöva justeras efter nya kvartersstrukturer men i enlighet med skolans behov.

Fyrklöverns centrala läge lämpar sig extra bra för fler seniorbostäder, t.ex. vård- och omsorgsboende och trygghetsbostäder i privat och kommunal regi. Området har nära till service och kommersiellt utbud och med bra tillgång till flera kollektivtrafikförbindelser. Markanvisning kan ske med hänsyn till detta.



Förskola som rymts inom kvartersstrukturen (Tubingen, Iyskland)

Det centrumnära läget är också lämpat för annat kategoriboende, exempelvis studentbostäder eller LSS-boende som har behov av service och bra kollektivtrafikförbindelser. Markanvisning kan ske med hänsyn även till detta.

När det gäller handel, caféer, restauranger, mm, kan Fyrklöver ses som en utveckling av centrum och dess utbud. En kombinerad marknads- och lokaliseringsanalys för lokaler utförd av Spacescape och Evidens i juni 2010 visar att det inom centrala Väsby finns en utvecklingspotential för ca 10 000 kvm sällanköpshandel vid sidan om de tre andra stora handelsområdena för sällanköp i Väsby (Centrum, Infra City och Glädjen). Analysen bygger då på en mycket låg tillväxttakt inom Väsby eftersom tillväxttakten har varit låg mellan 1995-2005. En annan utveckling i Upplands Väsby sker idag, med flera stora och små planer för bostadsbyggande. I illustrationen på nästa sida visas de attraktiva lägena för kommersiella lokaler. I lokaliseringsanalysen bedöms centrum vara det som driver gångflödena i Fyrklöver. Det nord-sydliga stråket från södra centrumentrén är bäst lämpad för lokalisering av lokaler i gatuplan. Särskilt attraktivt är fasaderna längs med stråket i direkt anslutning till centrumentrén. Fasaderna direkt till öster och väster om centrumentrén, mot besöksparkering, är också attraktiva lägen för lokaler då närheten (max 150m) till besöksparkering anses ha stor betydelse.

Utöver ytor för sällanköpshandel finns efterfrågan från andra verksamheter som lika mycket kan bidra till variation och upplevelser i Fyrklöver. Hit hör bl.a. olika föreningsverksamheter, tjänsteföretag med en eller några få anställda, mindre biograf, mm. Fyrklöver ska möjliggöra att både kunna bo och arbeta, ha nära till service, fritids- och nöjesutbud och samtidigt ha järnväg och semesterflyg inom räckhåll.

Planen ska formas för att stödja en föränderlig struktur. Även om marknadsanalysen inte bedömer att efterfrågan för lokaler och verksamheter inte finns idag så måste strukturen ge stöd för det i framtiden. Bokaler, öppna bottenvåningar med möjlighet till kombinerat boende och verksamhetsutövning, kan planeras in i vissa lägen.



Handel i gatuplan.

Fyrklövern ligger granne med idrottsanläggningen Vilundaparken. Parkens framtida utveckling har stor betydelse för Fyrklövern. Ett planprogram för Vilundaparken från 2006 är godkänt av kommunstyrelsen. I programmet står att parken ska utvecklas med målen att den ska bli Upplands Väsby's arena för olika publika arrangemang och ge goda utvecklingsmöjligheter för klubbar, föreningars och företags verksamheter inom såväl idrott och friskvård som kultur. Den ska också vara en park och samlingsplats för en bred allmänhet och skapa möjlighet för spontanidrott. Det ska de som bor i Fyrklövern kunna utnyttja på ett enkelt sätt. Det väst-östliga stråket från Runby i väster till Glädjens köpcentrum i öster ska stärkas och utvecklas förbi Vilundaparken.



Lokaliseringsanalys för verksamheter i gatuplan (Spacescape)



Perspektiv ur planprogram Vilundaparken (Kjellander Sjöberg arkitekter, Topia)

Trafik och parkering

Gång- och Cykeltrafik

Inom området går flera betydelsefulla gång- och cykelstråk. Arkadstigen föreslås användas även för angöringstrafik men eftersom stråket har en stor andel gående och cyklande är det angeläget att dessa prioriteras. Det öst-västliga regionala cykelstråket som går bredvid Ardennergatan i den gamla pilallén söder om Mälärvägen föreslås få en ny dragning utefter södra sidan av Mälärvägen. Annars är principen att alla trafikslag använder samma gaturum.

Idag saknar Dragonvägen en förbindelse över Mälärvägen. Den ursprungliga planeringen utgår från att Dragonvägens gång- och cykeltrafik ska passera under Dragonvägen i höjd med Arkadstigen för att fortsätta söderut i tunneln under Mälärvägen. I praktiken fungerar denna lösning dåligt och det är ett stort antal gående som genar över veterinärmottagningens parkering i Dragonvägens sydvästra del. Den gc-bana som är påbörjad i Dragonvägens norra ände föreslås fortsätta hela vägen söderut och korsa Mälärvägen i ett signalreglerat övergångsställe.

Den nord-sydliga gång- och cykelpassagen genom Kavallerigatans kvarter föreslås förstärkas för att skapa flera alternativ att röra sig från norr till söder inom Fyrklövern. I förslaget finns ytterligare en övergång över Mälärvägen och in i Ekebo där passagen mynnar.

Kollektivtrafik

Området är väl kollektivtrafikförsörjt. En översyn av busslinjenätet pågår i samband med planering av Väsby entré, ett nytt resecenter vid Väsby station. T.ex. finns det ett behov av att minska antalet bussar på Centralvägen. Drabantvägen och torget framför södra entrén kan utformas med ny busshållplats för en eller ett par busslinjer.

För närvarande pågår en utredning kring spårbilar i kommunen med en förbindelse mellan kommunens västra och östra delar via stationen. Uformning av gator ska ske i åtanke om framtida eventuell spårtaxi. Antingen på spår i luften eller på marken.



Biltrafik

Trafikprognos för år 2020 redovisas i illustrationen nedan. Siffrorna anger antal fordon per vardagsmedeldygn. Förutsättningarna är 1200 nya bostäder i Fyrklövern.



Parkering

Principen för programförslaget är att parkering ska lösas på fastigheten - inom kvarteren i garage under mark och gårdar och som ytparkering i mindre enheter. Kantstensparkerings får nyttjas som besöksarkering i lägen där verksamheter inte är aktuellt. Kantstensparkerings utgör annars viktiga resurser för besökande till verksamheterna i bottenvåningarna.

Parkeringsnormen för ny bebyggelse ska vara 0,9 platser per lägenhet samt 0,1 plats per lägenhet för besökande. Den befintliga bebyggelsen har en nuvarande parkeringsnorm om 0,7p-plats/lgh och 0,2p-plats/besökande. Boendeparkeringsnormen på 0,7 ska fortsatt gälla för befintliga bostäder. Cykelparkering ska tillgodoses med 2 cykelplatser per lägenhet.

Kavallerigatans parkering kommer i programförslaget att tas i anspråk för nya bostadskvarter. Parkeringsplatserna, $378 \text{ lgh} \times 0,8 = 302 \text{ p}$, behöver ersättas med nya. Ett alternativ har studerats där dessa förläggs garage i två plan. Garagen ligger längs en gata som löper parallellt med den nya bebyggelsen längs Mälarvägen. Motsvarande lösning föreslås för befintlig parkering i Ekebo, söder om Mälarvägen. Se sektion s. 19.

Dragonvägens parkering kommer också i programförslaget att tas i anspråk för ny bebyggelse. Ett alternativ för parkeringsplatserna, $563 \text{ lgh} \times 0,8 = 450 \text{ p}$, är att bygga in dem i garage mellan husen. Genom att sammankoppla de blå husen två och två med boendeparkering i två plan och en upphöjd gemensam gård kan man skapa särskilda boendekvaliteter. Man får tillgång till parkeringsplats i direkt anslutning till bostaden och man har också egen utegård som blir tydligt avgränsad mot det offentliga rummet. Se skiss brevid.

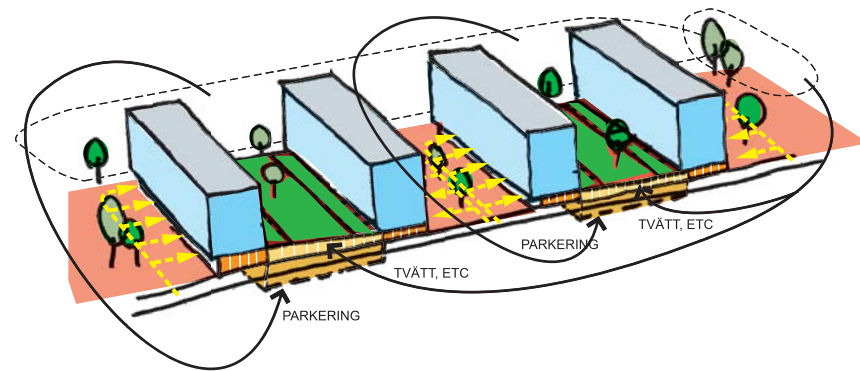
Alternativen som har studerats är exempel för att redovisa att det är möjligt att ersätta befintliga parkeringsplatser. Andra alternativ kan finnas, t. ex. separata p-hus. Några tillkommande byggrätter kan då istället tas i anspråk för parkeringshus.

Parkering för verksamheter kan tillåtas på gata. Parkeringsnormen föreslås vara:

Kontor: ca 2 platser/100 kvm BTA

Småindustri: ca 1,5 platser/100 kvm BTA

Handel: ca 2-4 platser/100 kvm BTA



Exempel på garage mellan Blå husen, Reflex arkitekter

- lokalgata
- uppsamlingsgata
- huvudgata
- genomfartsgata

Störningar och risker

Trafikbuller

I den strategiska kommunplanen anges att buller från flyg, järnväg och vägtrafik minskar kommunens attraktivitet som bostadskommun. Minskat trafikbuller är en viktig strategisk fråga för en positiv utveckling av kommunen. Ambitionen ska vara att klara riktvärden både inomhus och utomhus men i de centrala delarna kan utomhusvärdena vara svåra att nå. Många Väsbybor är idag störda av buller från flyg, järnväg och/eller vägtrafik. Förutom "störningar" finns risk för att buller orsakar olika typer av hälsoproblem.

Riksdagen har beslutat om riktvärden för vägtrafikbuller vilka alltid bör eftersträvas vid nybyggnation. Ett riktvärde som är svårt att klara i tätorters centrala delar är värdet utanför bostadens fasader där riktvärdet för ekvivalentnivån är högst 55 dB(A). Avsteg från riktvärdena kan accepteras, där fördelarna med bostäderna överväger nackdelarna med bullret.

Riktvärden för vägtrafikbuller

Riksdagen har i beslut 20 mars 1997 om propositionen "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" 1996/97:53 angivit riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

För bostäder gäller följande riktvärden för buller från väg:

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Bullernivåerna för de befintliga bostäderna söder och norr om Mälarvägen underskrider idag 55 dB(A)eq utom vid några bostadsfasader i korsningen Ekebo-/Husar-/Mälarvägen. Marken mellan Mälarvägen och befintliga bostäder är påverkade av bullernivåer över 55 dB(A) eq

och ända upp till 70 dB(A) eq. Se bullerkarta s. 43. Det innebär att om man ska bygga nya bostäder mellan Mälarvägen och de befintliga bostäderna måste ett avsteg från bullerriktvärdena prövas.

Flygbuller

Området ligger inom influensområdet för buller från riksintresset Arlanda (se s 32). Nya bostäder inom detta planområde står i konflikt med flygets riksintresse. Just nu planeras för nya bostäder i en annan av kommunens centrala delar och som ligger inom riksintresset, Sigma, ca 1 km norr om planområdet. Luftfartsverket har till kommunen redovisat beräkning 2009-01-15 vilka flygbullernivåer som Sigmaområdet faktiskt utsätts för idag. Maxbullret överskrider 70 dB(A) färre än 3 gånger per dygn. Området har även lägre ljudnivå 55 dB(A) FBN. Bullret från flyget understiger alltså idag riktvärdena för flygbuller. Förutsättningarna för Fyrklöveren bör vara ungefär samma.

Motiv för avsteg från bullerriktvärdena

Avvägningar mellan det allmänna intresset av ytterligare bostäder och hälso/störningsriskerna med bullerstörningar ska göras utifrån den framtida störning som riksintresset anger. Även när det gäller ljudet från vägtrafik överskrider riktvärdena för föreslagen bebyggelse. Upplands Väsby kommun anser att det allmänna intresset att komplettera befintlig bebyggelse med ytterligare bostäder väger tungt.

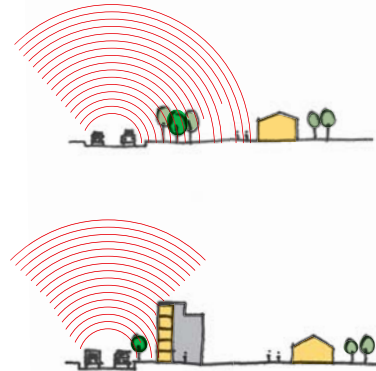
Avsteg från bullerriktvärdena motiveras med att:

- Kommunen har behov av nya bostäder
- Området tillhör Upplands Väsby's tätort och har nära till service och god kollektivtrafik.
- Området har gångavstånd till relativt tysta rekreationsområden i Smedbyskogen och Norra berget.
- Tillkommande bebyggelse kan ge förbättringar i ljudmiljön för befintliga bostäder.
- Den långsiktiga utvecklingen av Väsby's centrala delar förutsätter en kompletterande bostadsbebyggelse.

Vid tillämpning av avstegsfall är inriktningen att komma så lågt som möjligt i bullernivåer. Detta betyder att placering av kompletterande byggnader ska noggrant studeras och att möjliga åtgärder ska övervägas och redovisas för att minska bullerstörningen för så många tillkommande bostäder som möjligt.

Inriktningen ska vara att:

- Bullervärdena inte ska överskrida 65 dB(A)eq för tillkommande bostäder på bullrig sida. Bebyggelsen närmast huvudgator måste utformas så att den utgör bullerskärm för befintlig och övrig ny bebyggelse. Bebyggelsen närmast Mälärvägen kommer dock att nå värden över 65 dB(A) utanför fasad. Utformning av dessa bostäder ska ske med kompensationsåtgärder så att en god boendekvalitet ändå uppnås. Andra vistelseytor i området, offentliga och privata, ska utformas så att en god ljudmiljö kan tillskapas. Särskilt skola och förskola, vårdboenden och Djäkneparken ska utformas så att de skyddas så mycket som möjligt från vägtrafikbuller.
- Minst en av varje lägenhets egen uteplats/balkong ska klara riktvärdena sammanlagt för olika typer av bullerkällor (i detta fall väg och flyg).
- Kompensationsåtgärder krävs
 1. Bostadshuset ska ha en ljuddämpad sida med högst 50 dB(A)eq.
 2. Minst hälften av boningsrummen ska placeras mot ljuddämpad sida.
 3. Så många sovrum som möjligt, i vissa lägen, alla, har fönster mot den ljuddämpade sidan.
 4. Byggnaderna ska ha minst ljudklass B mot utomhusbuller.
- Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller skall beaktas vid gator med busstrafik och skall uppnås i bostäderna.
- Tyst asfalt ska anläggas på Mälärvägen.



Luft

I samband med fortsatt planarbete kommer utredningar att göras för att säkerställa att luftkvaliteten i de förtätade gaturummen inte överskrider miljö kvalitetsnormer (MKN). Bl.a gäller att normen för PM10 (partiklar mindre än 10 µm) är 50 µg/m³ per dygn vilket inte får överskridas mer än 35 dygn/år (90-persentilen). Även när MKN inte överskrids är luften närmast trafikleder påverkad av trafikens utsläpp.

Styrande av placering av luftintag för ny bebyggelse kan bli aktuellt. Placering av uteplatser och uppehållsytor för människor ska ske med hänsyn till buller och luftföroreningar.

Risk

Mälärvägen klassas som sekundärled för transporter med farligt gods mellan avfarten vid E4:an och Runbyrondellen. I Stockholms län används länsstyrelsens rapport " Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer" Bl.a görs rekommendationen att ett 25 m byggnadsfritt område bör lämnas närmast transportled för farligt gods och att ett 100 m byggnadsfritt område bör lämnas närmast bensinstation. En riskanalys som identifierar och analyserar eventuella risker och som visar på att en acceptabel risknivå kan erhållas med eller utan åtgärder innebär att avsteg kan göras från rekommenderade avstånd.

Föreslagen bebyggelse avser byggas med ett avstånd om ca 13 m från Mälärvägens körbana. Ny bebyggelse vid Mälärvägens sydöstra del kommer att ligga på ett avstånd om ca 70 m från bensinstationen i korsningen Mälärvägen- Ekebovägen.

Kommunen avser att se över sina lokala trafikföreskrifter och avser att i samråd med räddningsverket och länsstyrelsen studera möjligheten att dra om sekundärleden. Kommunen bedömer värdet av att bygga utmed Mälärvägen, centralt i Väsby, som så hög att starka motiv för att dra om leden finns.

Teknisk försörjning

Energianvändning

Området kan anslutas till fjärrvärme. Konsekvenser på huvudledningsnätet för fjärrvärme- och elnätet behöver ses över i detaljplaneskedet.

Nya byggnadernas energianvändning ska begränsas till 55 kwh/kvm. Detta mål ska eftersträvas även för befintlig bebyggelse varför energibesparande åtgärder ska förespråkas för befintlig bebyggelse.

Ett mål för området är att av områdets totala energiförbrukning ska en viss del vara lokalt producerad. Det kommer att medföra att satsningar på solceller, vindenergi, berg- och akvifervärme ska göras. Målet ska utarbetas i samarbete med tänkbara aktörer, bl.a. kommunen och nuvarande fastighetägare, inom ramen för Fyrklöveren Labs.

Data/tele ska ses över i detaljplaneskedet.

Transporter

Ett mål för området är att koldioxidutsläppet per person/år ska begränsas till ett maximalt utsläpp. Det innebär att områdets transportbehov i form av sophämtning, bilburenhet, mm, kan leda till att särskilda lösningar ska projekteras in, exempelvis sopsug, bilpooler, mm. Målet ska utarbetas i samarbete med tänkbara aktörer, bl.a. kommunen och nuvarande fastighetägare, inom ramen för Fyrklöveren Labs.

VA

Området kommer att anslutas till kommunalt VA. Ny bebyggelse längs Ardennergatans parkering och på Djäknestigen medför att stora allmänna ledningar måste flyttas.

Dagvatten

En särskild dagvattenutredning pågår för området. Dagvattenhanteringen ska följa kommunens dagvattenpolicy med särskild hänsyn till skyddet av grundvattnet. Då planområdet ligger inom skyddsområde för Hammarby

grundvattentäkt är det olämpligt att infiltrera dagvatten som genereras i anslutning till vägar och parkeringsytor. Istället sker en rening via oljeavskiljande åtgärder och fördröjning. Därefter kopplas dagvattnet till kommunens ledningsnät i gata innan vidare avledning till damm.

Fullständig källsortering av dagvattnet ska ske. I möjligaste mån infiltreras rent takdagvatten inom fastigheten. Stora krav kommer att ställas på att allt dagvatten ska fördröjas inom fastighet. Ytterligare fördröjning sker på de tak som täcks med sedum eller likvärdigt material (växttak).

Avfall

All sophantering ska följa avfallsplanens ambitioner. Utrymme för uppsamling av avfall ska finnas inom fastighet. Soputrymmen ska placeras så att hämtning kan ske utan backningsrörelser för sopbil.

En förprojektering av sopsug ska göras för att utreda ekonomiska och miljömässiga fördelar och nackdelar. Andra lösningar på sophämtning som ska studeras är bl. a. underjordbehållare, sophus med kärl eller matavfallskvarnar som är kopplade till en separat tank.

En återvinningsstation bör lämpligen inrymmas i Fyrklöveren. Den bör ligga i närheten till centrum och läge och omfattning ska projekteras i samband med detaljplaneetapp 1.

Ny bebyggelse kommer att få konsekvenser för befintlig bebyggelses sophantering. Förutsättningarna för dessa, inkluderat förbättringar där sophämtning inte sker via gång- och cykelvägar, ska beaktas i samband med detaljplanering.

Skyddsrum

Skyddsrummen under Ardennergatans parkering behöver tas bort ur skyddsrumspanen.

Genomförandefrågor

Etappindelning

Området kommer att delas in i flera detaljplaner i ordning som stämmer överens med utbyggnadsetapper. Detaljplanearbetet sker enligt följande:

Steg 1. Detaljplanearbetet påbörjas för hela Fyrklövern-området. men med fokus på att slå fast de övergripande infrastrukturfrågorna – nya huvudlänkar genom strukturen, nya kollektivtrafiklänkar, viktiga ledningsstråk, dagvattenhantering i relation till grundvattentäkt etc. (Blåa ytor i kartan brevid). Om det finns intresse från marknaden att exploatera någon del av området utan att detta bedöms påverka övriga delar, så lyfts detta in i detaljplanen. De delar av Fyrklövern-området som inte faller in under ovanstående lämnas utan planläggning i detta steg. (vita/gråa ytor i kartan brevid).

Steg 2. Icke planlagda delar från steg 1 kan nu planläggas var för sig eller tillsammans alltefter behov.

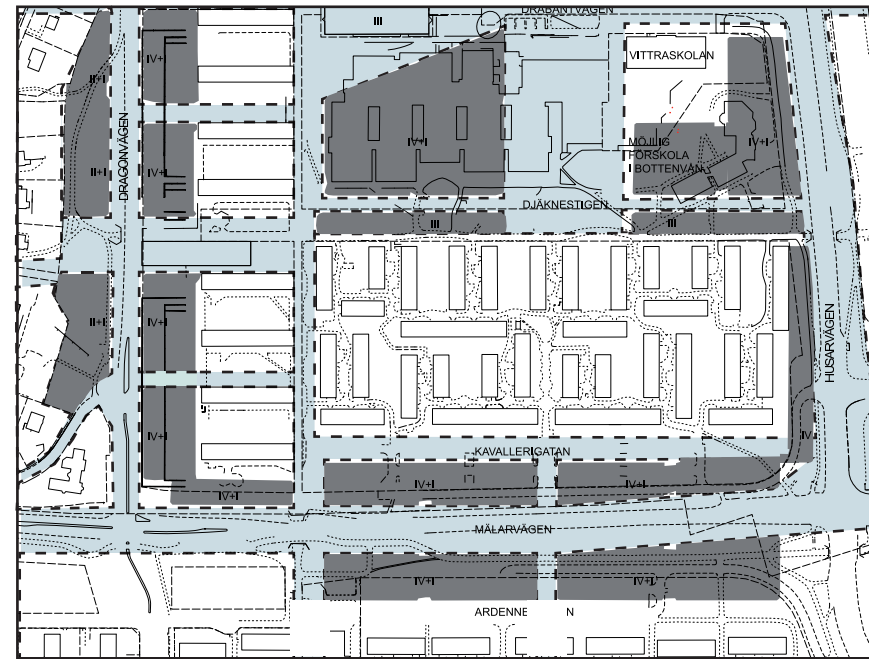
Exploaterings/ramavtal

Ett ramavtal ska upprättas med inblandade aktörer inom respektive detaljplaneetapp. Ramavtalet ska reglera principer och parternas åtaganden inför genomförandet av respektive detaljplan. Avtalet ska godkännas innan detaljplanearbetet påbörjas.

För varje detaljplaneetapp ska ett eller flera exploateringsavtal/marköverlåtelseavtal upprättas innan detaljplanen antas för att säkerställa dess genomförande.

Gestaltningssprogram

Gestaltningssprogram ska tas fram med varje detaljplan och knytas till exploateringsavtal. Ett gestaltningssprogram för offentliga gator och torg ska tas fram i samband med detaljplaneetapp 1.



Förprojektering

Förprojektering av ledningar, dagvattensystem och gator ska göras för hela området i samband med detaljplaneetapp 1 för att säkerställa hela områdets genomförande.

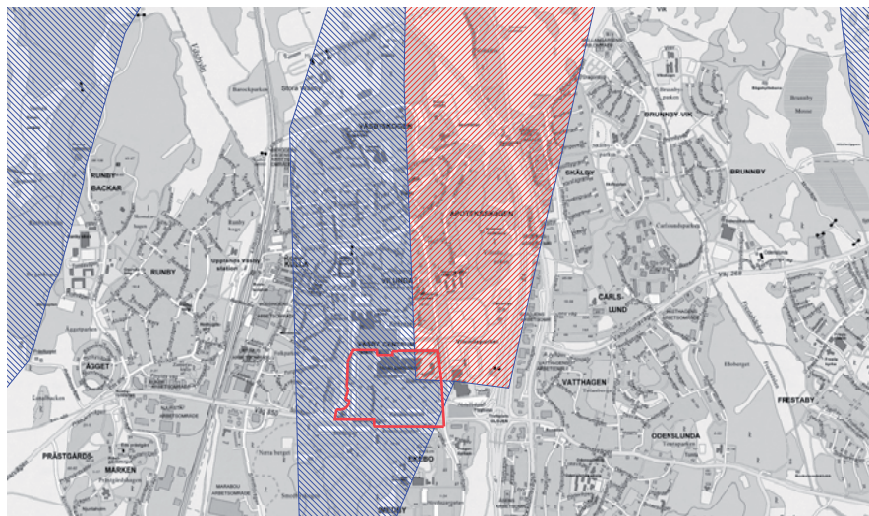
Planeringsförutsättningar

Riksintressen

En miljö eller ett objekt kan klassas som riksintresse enligt Miljöbalken (MB). Detta betyder att riksintresset väger tyngre än lokala allmänna intressen och att områdets värde eller betydelse inte påtagligt får skadas.

Riksintresset för Arlanda flygplats influensområde berör hela området. Under 2008 fastställdes nya gränser för influensområdet buller från riksintresset Arlanda. Detta programområde ligger inom angivet influensområde med mer än tre bullerhändelser över 70 dBA maximal ljudnivå per medeldygn. Områdets nordöstra del ligger dessutom inom område mer än 55 dBA FBN (flygbullernivå). Miljööverdomstolen har i beslut hösten 2008 tillåtit överflygning över Upplands Väsby tätort längst till år 2018.

Luftfartsverket har ålagts att senast år 2010 ha ansökt om nytt tillstånd för Arlanda flygplats. Den nya miljöprövningen kommer bland annat att reglera flygvägarna inklusive eventuell fortsatt flygtrafik över Upplands Väsby tätort. Upplands Väsby kommun kommer att fortsätta att hävda att överflygning av tätorten inte ska få ske.



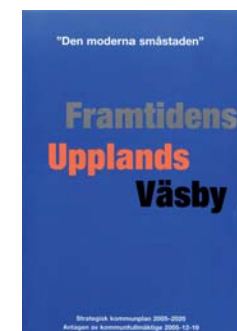
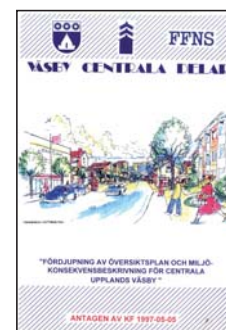
Planförhållanden, tidigare ställningstaganden

Arbetet med att utforma ett stadsmässig kärna påbörjades med den fördjupade översiktsplanen över Väsby centrala delar 1997.

I Upplands Väsby's översiktsplan, strategisk kommunplan 2005-2020, antagen 2005-12-19, är visionen att Upplands Väsby ska bli en modern småstad med egen identitet. Stadslivet anges som ett av sex strategiska utvecklingsområden, där huvudmålet är att centrala Upplands Väsby ska utvecklas till en spännande stadskärna med ett stadsmässigt utbud av bostäder, verksamheter, service och mötesplatser.

I planen fastställs ett antal strategier och delmål, som förtätning och komplettering inom nuvarande bebyggelseområden, i synnerhet i de centrala delarna av Väsby. Området är utpekade som utvecklingsområde för bostäder och verksamheter.

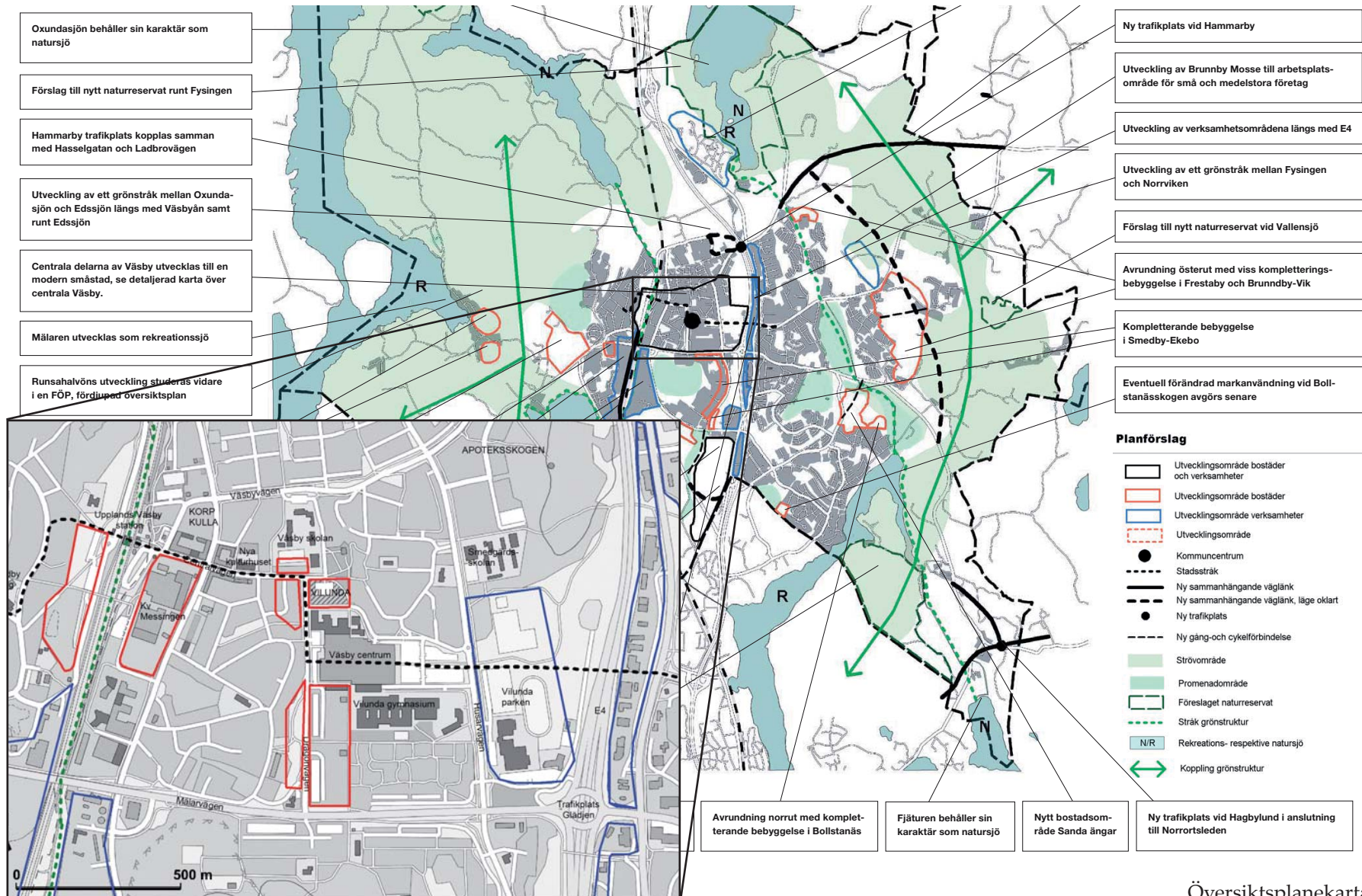
Fördjupad
översikts-
plan över
Väsby
centrala
delar
Antagen av
KF
1987-05-05



Strategisk
kommun-
plan
Antagen av
KF
2005-12-19

 Maxbullernivå högre än 70 dBA maximalt 3 ggr/dygn

 Ekvivalent bullernivå över 55dBA (FBN 55dBA)



Planområdet berörs av följande planer:

nr 37 Stadsplan för centrum 1968-03-25

Planen medger bostäder, allmänt ändamål och parkering. Ingen genomförandetid.

nr 44 Ändring av Stadsplan för del av centrum 1969-11-17

Planen medger bostadsändamål. Ingen genomförandetid.



nr 55 Stadsplan för Smedby, slätten 1 1970-12-07

Planen medger bostadsändamål och barnstuga. Ingen genomförandetid.

nr 103 Stadsplan för Folkparksområdet 1981-10-08

Planen medger bostadsändamål, park/lek och parkering. Genomförandetid tom 1992-06-30.

nr 113 Stadsplan för Vilundaparken 1984-02-01

Planen medger följande användning: Gata, parkering, idrottsanläggning. Genomförandetid tom 1992-06-30.

nr 208 Tillägg till Detaljplan för del av centrum 1996-01-17

Park, Bostäder och allmänt ändamål (närpolislokaler, vårdlokaler och kontor). Genomförandetid tom 2001-01-17.

nr 266 Detaljplan för Väsby centrum 2001-06-26

Planen medger centrumändamål. Genomförandetid tom 2016-06-26

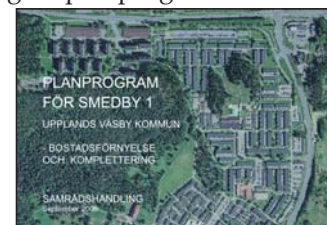
Kommunala program som berör planeringen av området är:

Avfallsföreskrifter för Upplands Väsby kommun (antagen av kommunfullmäktige 15 juni 2009) samt *Avfallsplan 2009-2020* (antagen av kommunfullmäktige 15 december 2008).

Dagvatten i Oxundaåns avrinningsområde – policy, råd och riktlinjer (policy 2001, bilaga 2007).

Belysningsprogram för Upplands Väsby centrala delar (antagen av Tekniska nämnden 2010)

Tidigare planprogram som berör området är:










Planprogram för Smedby 1
Godkänt av KS 2007-12-03

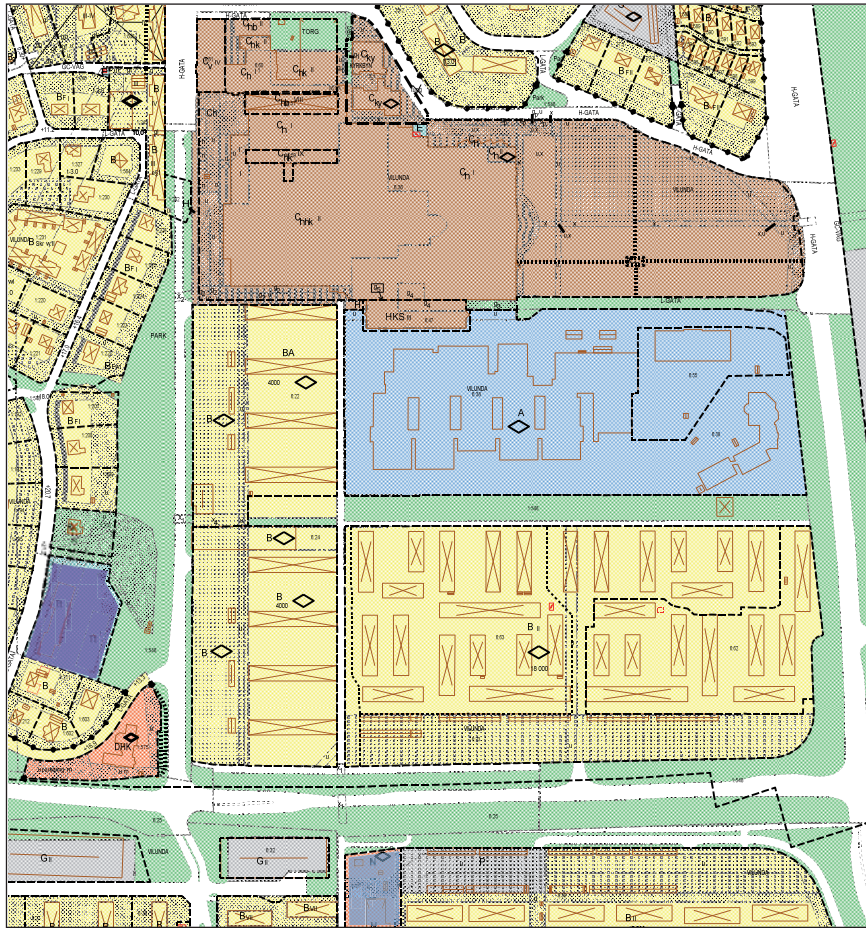


Planprogram för Vilundaparken
Godkänt av KS 2008-12-01

Nuvarande markanvändning

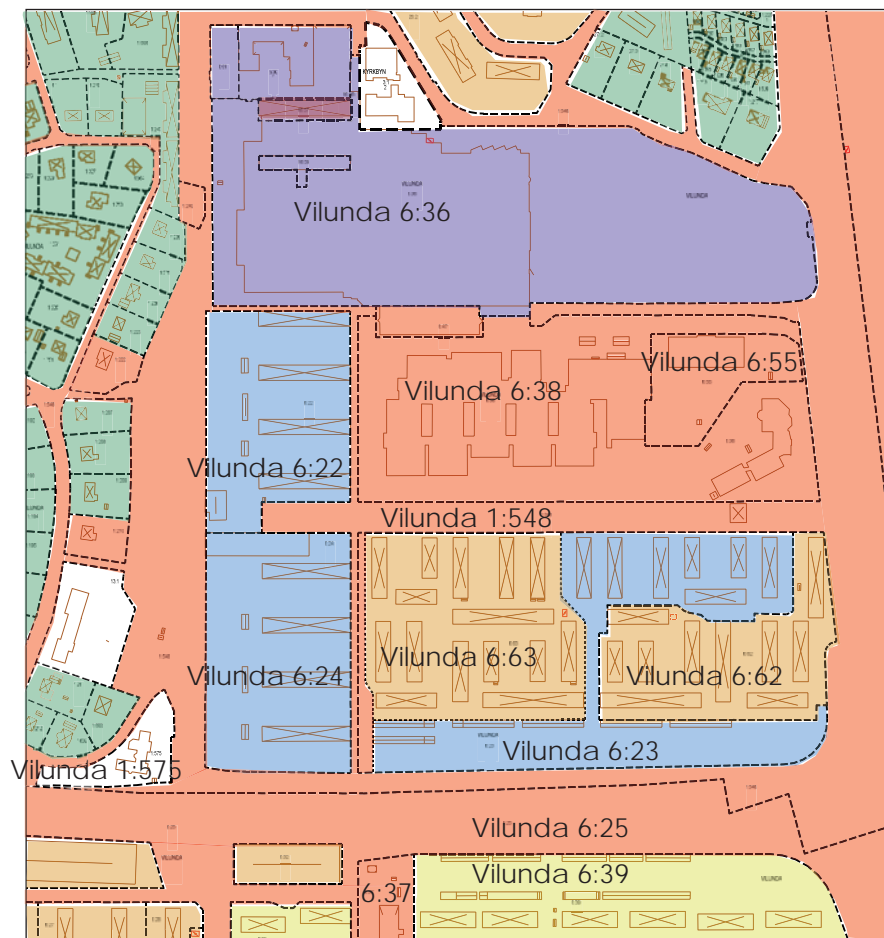
	Centrumändamål		Djursjukvård/kontor
	Bostäder		Allmän platsmark-Park
	Industri/kontor		Allmän platsmark-Gata
	Skola/förskola		

Inom planområdet består markanvändningen av bostäder, skola, handel och kontor. Bostäderna finns i flerbostadshus. I anslutning till planområdet finns Väsby centrum. I sydvästra delen finns en veterinärmottagning med tillhörande handel och kontor.



Markägare och bostadsbestånd

	Kommunen		Stena fastigheter
	Väsbyhem		Enskild ägo
	Bostadsrättsföreningar		Övriga
	Grosvenor Fund Management		



Väsbyhems hus på Dragonvägen, Blå husen, innehåller totalt 563 lägenheter varav

37 st 1 r.o.k. 6,5%
 94 st 2 r.o.k. 16,5%
 325 st 3 r.o.k. 57,5%
 83 st 4 r.o.k. 14,5 %
 24 st 5 r.o.k. eller större 4 %

Kavallerigatans låghusbebyggelse innehåller totalt 378 lägenheter varav

189 st 2 r.o.k.
 189 st 3 r.o.k.

Dragonvägens Parkeringar

MC-garage 28 st
 Kallgarage 171 st
 Besöksplatser 108 st
 Parkeringsplatser 228 st

Uthyrda
 21 st
 141 st
 Ingen uppgift hur frekvent de används
 207 st

Kavallerigatans Parkeringar

MC-garage 11 st
 Kallgarage med el 101 st
 Besöksparkeringar 61 st
 Parkeringsplatser 173 st

Uthyrda
 11 st
 101 st
 Ingen uppgift hur frekvent de används
 173 st

Markförhållanden

De geologiska förutsättningarna framgår av Sveriges geologiska Undersöknings redovisning i det geologiska kartbladet Uppsala SV(1970).

Geoteknik

Äldre geotekniska undersökningar från 1969, då området bebyggdes, visar att området utgöres i huvudsak av gammal bebyggd åkermark ovanpå en lerslätt som sluttar något mot väster och mot norr. Området är uppbyggt av lera som vilar på sand och morän på berg eller enbart morän. Bergnivån är hög i väster, norr och öster.

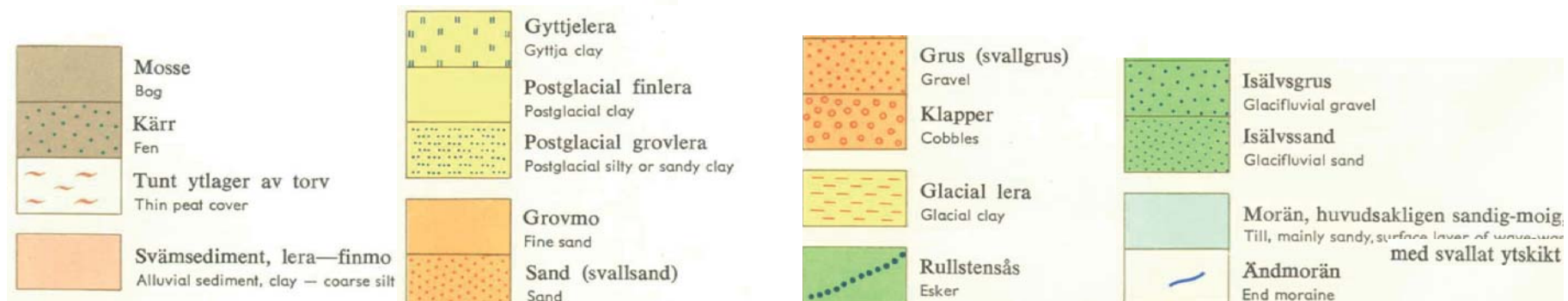
Området utgöres av 1,5-3 m torrskorpelera som underlagras av 1-4 m lös till halvfast lera. Under den lösa, halvfasta leran följer växellagrad morän och lera ned till nivån ca +0 m (på ca 8-9 m djup) i norra delen och i övrigt till ca - 0,5 m. Därunder följer relativt fast lagrat friktionsmaterial, sannolikt morän.

Radon

Området är enligt översiktliga bedömningar högriskområde för markradon.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns inom området.



Bebyggelse

Bebyggelsen på Dragonvägen och Kavallerigatan uppfördes på Vilunda gårde som en följd av anläggandet av det nya Väsby centrum och invigdes 1972. Centrum planerades och uppfördes i linje med tidens idéer och skulle inte bara vara affärscentrum utan även ett administrativt och kulturellt centrum med service, skolor, bibliotek och bostäder för en livlig och attraktiv miljö. Området karaktäriseras av miljonprogrammets storskaliga, rätvinkliga arkitektur med likadana hus, bilfria gårdar omgivna av stora parkeringar.

Låghusbebyggelsen på Kavallerigatan uppfördes 1968-69 efter arkitekten Nils Lönnroths ritningar, ursprungligen i mexitegel och med detaljer i blek färgsättning. Husen är i huvudsak grupperade två och två med entréerna mot varandra så att intima entrégårdar bildas. Baksidorna utgjordes från början av gröna, gemensamma gårdar men 1987 anordnades grönytor som privata trädgårdstomter och balkongerna glasades in. Då förnyades även färgsättningen med olika färger för de olika husens gårdssidor, portar och trädetaljer.

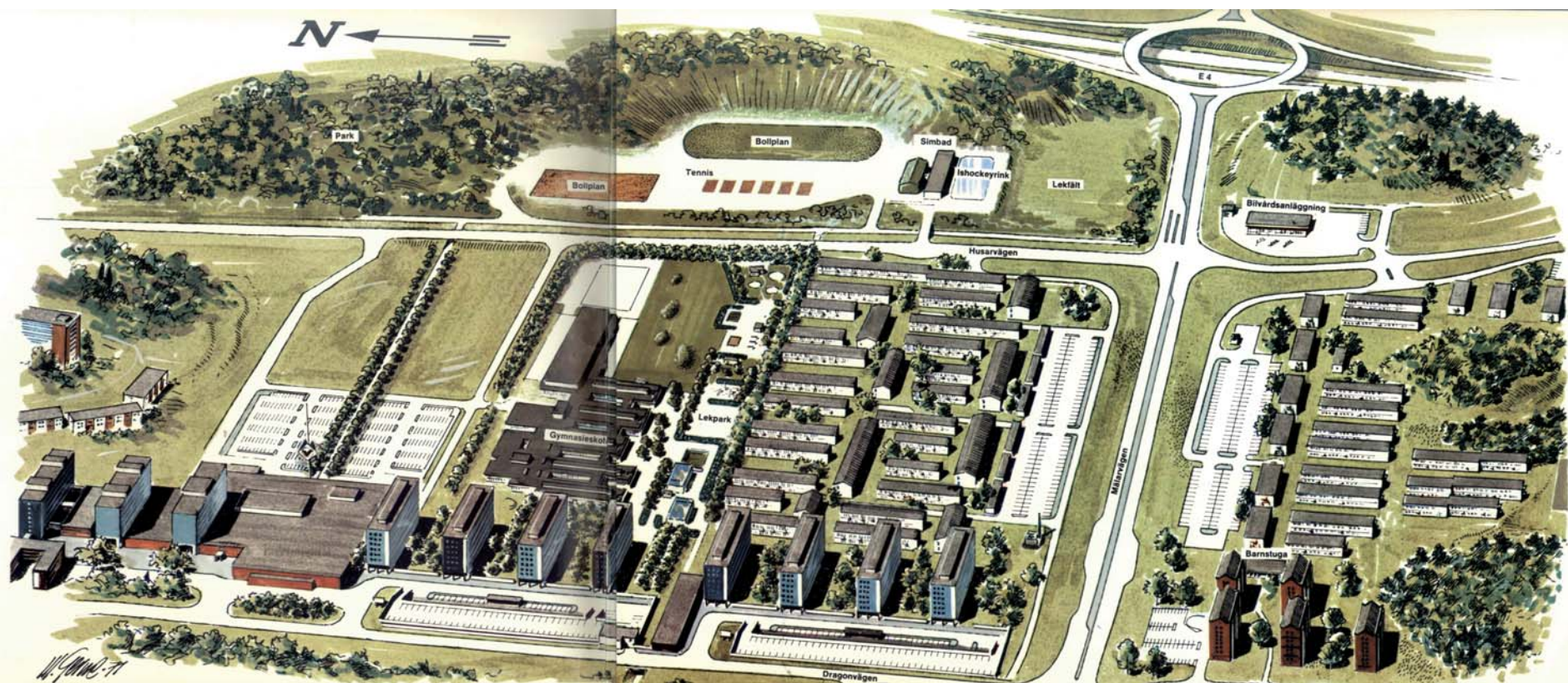


Illustration från Väsbyhemsbroschyr från början av 70-talet

Höghusbebyggelsen som uppfördes efter ritningar av arkitekterna Mårten Larsson och Lennart Bergström har karaktär av tidigt 1970-tal med fasadmateriäl i plåt i starkt blå färgsättning och med entrévåningar i starkt orangefärgat kakel och med fönster i klara gröna färger. Idag har plåtfärgen bleknat avsevärt.

Kavallerigatans och Dragonvägens bebyggelse är dokumenterad i en särskild kulturmiljöinventering gjord av länsmuséet 2010.

Låghusbebyggelsen i Ekebo, eller Smedby 1, uppfördes av Väsbyhem i början av 1970-talet. Bebyggelsen grupperar sig även den enligt tidstypisk 1970-talsplanering med husen orienterade i nord-syd respektive öst-västlig riktning. Husen, med platta tak och markerad takfot, är oftast grupperade två och två med entréerna mot en entrégård och balkongerna mot en grönyta gemensam med nästa hus. Bottenvåningarna har alla vita fasader av spritputs medan övervåningarna är klädda med glaserad klinker i starka färger, grönt, brunt, violett eller orange.



Ett nybyggt Väsby centrum - östra entrén

Tillgänglighet

Gångvägarna i Fyrklövern ligger mestadels på relativt flack mark som gör det anpassat för rullstolsburna. Mot vägar och parkeringar finns hindrande kantstenar. Parkeringarna längsmed Dragonvägen har betydande nivåskillnader och är ganska svåra att nå som rullstolsburna. Bostäderna i tvåvåningsbebyggelsen saknar hiss. Bottenvåningarna har inget eller ett lågt trappsteg in i porten. Det innebär att hälften av lägenheterna (de i bottenvåningarna) är lätt tillgängliga utifrån för äldre eller rörelsehindrade personer. För att få tillgänglighet för rullstolsburna eller personer med rullator inne i lägenheten krävs oftast bostadsanpassning.

Lägenheterna i de fyra nordliga blå husen har anpassats efter 55+-boende vilket innebär att de har:

- hiss (< 1vån)
- automatiska portöppnare till entrédörrar och hissar.
- sittplats i entrén (i väntan på taxi/färdtjänst)
- tittöga i lägenhetsdörr.
- utrymme för rullatorer.
- spisvakt.
- trygghetscertifiering.



Bostadshusen på Kavallerig.

Trygghetscertifiering i flervåningshus innebär bl.a förstärkta entrédörrar med porttelefon samt kortläsare till entré- och källardörrar.



Bostadshusen i Ekebo

Natur, park och grönstruktur

En analys gjord av Ekologigruppen 2010 visar hur tillgången är till grön- och rekreationsytor i Väsby centrala delar. I analysen delas grönyterna in i tre kategorier: Stadsdelspark, Bostadsnära park och kvarterspark. Enligt studier som Boverket har gjort minskar benägenheten att ta sig ut i naturen redan vid 300 meters avstånd. Stadsdelsparken ska vara minst 5 ha och kunna nås inom 500 meter, den bostadsnära parken ska vara minst 1 ha och kunna nås inom 300 meter och kvartersparken ska vara min 0,5 ha och kunna nås inom 100m. Fyrklövern har god tillgång till alla tre men med en liten brist vad gäller kvartersparker. Området omedelbart norr om Mälarvägen har mer än 100 meter till en kvarterspark.

I centrala upplands Väsby finns de två större skogsområdena Smedby-skogen och Apoteksskogen. Smedbyskogen, som i ovan nämnda analys räknas som stadsdelspark, ligger strax söder om planområdet och är ett ca 6,5 ha stort skogsområde med blandskogskaraktär.

Inom området består grönstrukturen av en anlagd park, Djäkneparken, samt grönytor mellan husen som utgör bostadsgårdar. I västra delen, väster om Dragonvägen, ligger en liten park som idag rymmer en minigolfbana. Området kantas av allmänna grönytor som utgörs av gräsytor, slänter och buskage. Tre hundrastgårdar finns.

Bostadsgårdarna mellan de blå husen är relativt rymliga. Då husen byggdes hade man för avsikt att satsa på grönyterna. Träd skulle importeras från Tyskland och det fanns en tanke om att varje gård skulle ha sin egen karaktär med sin egna trädsort. Planerna realiserades inte men gårdarna är rikligt trädbevuxna. Gårdarna rustades i början av 2000-talet.

Djäkneparen planerades tillsammans med gymnasieskolan som byggdes 1972 efter ritningar av arkitekterna Uddén och Wåhlström. Parken var förmodligen ursprungligen tänkt som vistelse för skolelever. De blå husen och Kavallerigatan hade ju egna kvartersgårdar. Idag finns en lekpark och en fotbollsplan i parken och den värnas av de boende i området.

Befolkning

Upplands Väsby kommun hade vid årsskiftet 2010/2011 en befolkning på ca 39 000 personer. I centrala Upplands Väsby, mellan järnvägen och E4:an, bor ca 15 000 personer. I jämförelse med hela Upplands Väsby kommun och i hela Stockholms län bor något färre i åldern 0-19 år och något fler i åldern 65+ i de centrala delarna.

I området har skett en sk utglesning sedan bostadsområdena byggdes på 70-talet. Då flyttade många barnfamiljer in i 3 rok, den vanligaste lägenhetsstorleken. De som flyttar in idag har antingen inga eller få barn eftersom lägenhetsstorlekarna är förhållandevis små.

På Kavallerigatan bor det både färre unga i åldern 0-19 år och pensionärer än i kommunen i övrigt.

På Dragonvägen bor fler pensionärer än i kommunen i övrigt. Det förklaras av ett stort antal 1 rok men också av att Väsbyhem har gjort om de fyra norra husen till 55+ boende.

I Ekebo, norra delen av Smedby 1, bor en högre andel småbarn och personer i åldersgruppen 25-39 år (småbarnsföräldrar) än i kommunen i övrigt. Här är också andelen ensamstående föräldrar som högst i kommunen.

Service, arbete och näringsliv

Kommersiell service

Området gränsar till centrum där utbudet är stort beträffande dagligvaror och sällanköpshandel. I centrum finns drygt 21 000 kvm butiksyta.

På södra sidan av Mälärvägen finns ett litet närlivs. Ägaren har uttryckt önskemål om att expandera med gatuköksfunktioner.

Lokaler i blå husens östra gavlar finns och nyttjas dels för komersiella ändamål men också som föreningslokaler.

Allmän service

Kommunens bibliotek ligger idag inom området men ska flyttas ner till ett nytt kulturhus som planeras i området Messingen vid stationen.

Vårdcentral finns på norra sidan av centrum och på gångavstånd till programområdet.

Inom området finns en förskola, Visselpipan, som drivs i privat regi och har kapacitet för 140 barn. Förskolan har under hösten 2010 en 85 procentig beläggning.

Omedelbart söder om programområdet finns förskolan Solkatten i privat regi. I Ekebo finns ytterligare fyra förskolor varav en är i kommunal regi.

I Folkparksområdet väster om programområdet finns förskolan Folkparken i privat regi.

Inom programområdet ligger Vittraskolan som är en fristående grundskola F-9, och har kapacitet för ca 375 barn. 400 meter norrut ligger kommunala Väsbyaskolan, F-9, som har kapacitet för ca 350 barn och 800 meter söderut finns kommunala Smedbyaskolan, F-9 samt särskola. I Ekebo finns också Sverige-finska skolan för finsktalande barn.

Upplands Väsby kommunala gymnasium flyttar från området till Messingen, vid stationsområdet, och den nya byggnaden ska stå klar till höstterminen 2011.

Ett kommunalt vård- och omsorgsboende finns i Ekebo och ett i privat regi, Lavendelgården ligger i anslutning till Centrum.

Upplands Väsby största idrottsanläggning, Vilundaparken, med både organiserad verksamhet, fotbollsplaner, simhall och ishall, och utrymme för spontanidrott, ligger omedelbart öster om programområdet.

Arbete och näringsliv

Till Glädjen/Åsens arbetsområde är det bara 0,5 till 1 km. Till Infra City som är kommunens största arbetsplatsområde är det knappt 2 till 2,5 km. I Upplands Väsby arbetspendlar en stor andel ut ur kommunen och till pendeltägsstationen är det mellan 0,8 till 1,3 km.

Sociala aspekter och folkhälsa

Buller

Fyrklövern är som stora delar av kommunen i övrigt påverkat av buller. Utefter Husarvägen och Mälärvägen dominerar trafikbullret från dessa vägar. Dessutom är området påverkat av buller från motorvägen och överflygningarna för landning på Arlanda.

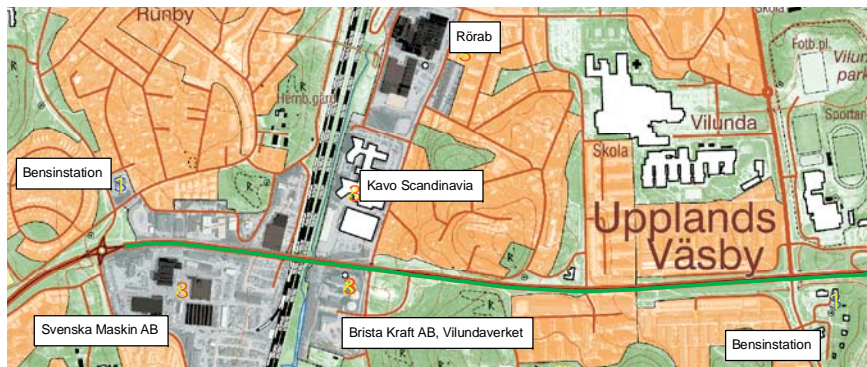
Områdets utformning med dess avstånd till vägarna och skärmande garage samt platser för utevistelse huvudsakligen inne i området, är gynnsamt med hänsyn till trafikbullret. Lägenheterna har dock flera vistelserum vettandes mot gata. Riktvärdet 55dB(A)eq för vägtrafikbuller utomhus klaras idag för alla bostäder utom för några bostadsfasader mot Mälärvägen där nivån ligger något över 55 dB(A) eq.

Luftkvaliten

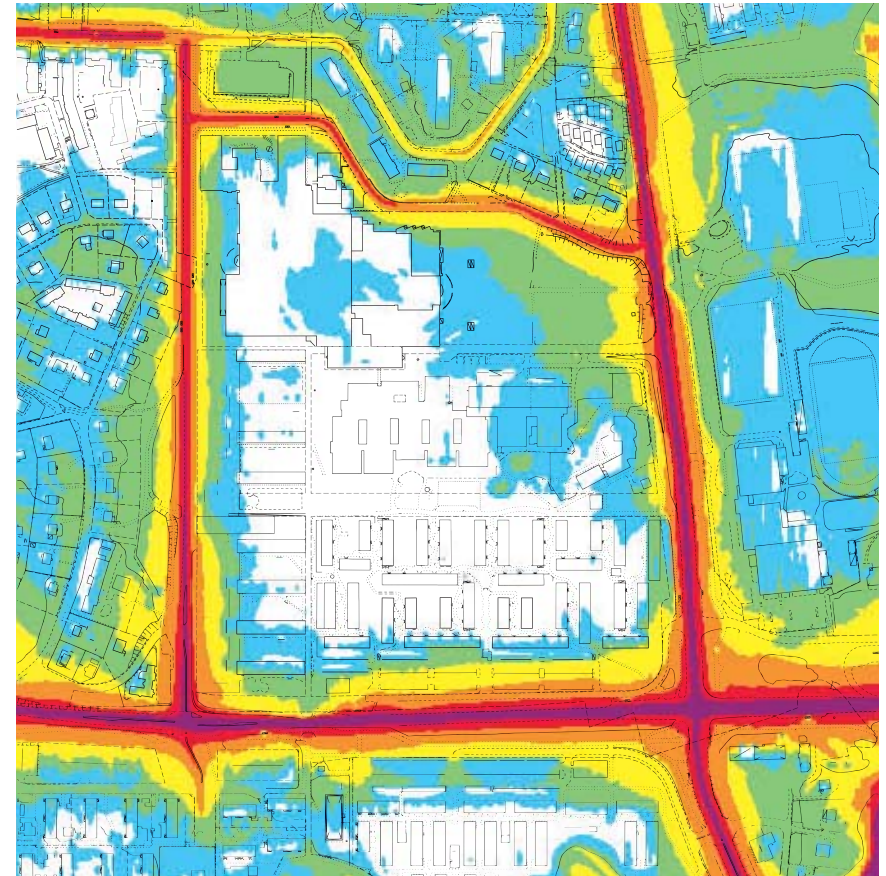
Fyrklövern gränsar till huvudväg och genomfartsvägar vars trafik ger utsläpp i luften. Enligt en översiktlig bedömning överskrider inga miljökvalitetsnormer vid befintliga bostäder.

Radon

Radonförekomsten i marken varierar. I Fyrklövern finns delar som enligt översiktlig bedömning är högrisk- normalriskområde för markradon. Blå lättbetong finns inte i byggnadsmaterialet i befintliga bostadshus.



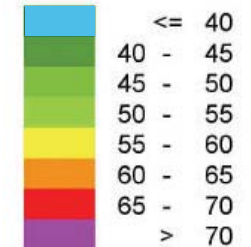
Transporter farligt gods på Mälärvägen (länsstyrelsens underlag)



Ekvivalent ljudnivå (dB(A)) två meter över mark. Avser 2006 års trafik

Risk

Mälärvägen används som sekundärled för transporter med farligt gods mellan avfarten vid E4:an och Runbyrondellen. Verksamheter med tillstånd att hantera brandfarliga ämnen framgår av kartan bredvid. I huvudsak är det en bensinstation 1,2 km västerut längs Mälärvägen som transporterar farligt gods.



Trygghet

Trygghetsvandringar ordnas då och då i området i regi av Väsbyhem eller kommunens tekniska kontor. I maj 2010 ordnades en trygghetsvandring i stadsbyggnadskontorets regi. Överlag uppfattas området som tryggt. Det fanns några platser och brister i den fysiska miljön som kommenterades. Bl.a. framkom att gångtunnlarna upplevdes otrygga, gc-vägen till och från busshållsplatsen på västra sidan Husarvägen upplevdes otäck eftersom den var mörk och inte erbjöd alternativa "flyktvägar". De stora parkeringsytorna upplevdes mörka och ödsliga och en del synpunkter på att växtligheten hade blivit alltför vildvuxen, särskilt vid pilallén söder om Mälarvägen och buskagen vid hundrastgårdarna och inne mellan Kaval-lerigatans hus, framfördes också.

En "trygghetscharette" ordnades i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och polisen i juni 2010. Poliser och kommunens representanter var på plats i Väsby centrum under fem dagar för att få in synpunkter från Väsbyborna om hur de uppfattade deras bostadsort. Bl.a visades fyra planscher med fyra olika frågeställningar. Frågeställningarna behandlade situationer och platser som pekats ut som otrygga av tidigare forskning och som är aktuella för Fyrklöverns planering. Sammanlagt svarade 51 personer på frågorna som gällde "Hur vill du korsa Mälarvägen?, Vilken sorts park är tryggast?, Hur vill du parkera din bil i centrum?, Hur vill du att vägen ska se ut som du färdas på i ditt närområde?" Tre bilder på valbara alternativ under respektive fråga fanns.

Av svaren kan man se att väsbyborna är överens om att kantstensparkeringar, ljusreglerade övergångsställen och öppna parker är trygga planeringslösningar. Samtliga lösningar har fått över hälften av rösterna i respektive kategori. Det är mer svåravgjort på vilket sätt vägen i närområdet ska se ut för att bidra till en trygg miljö. Gång- och cykelväg genom ett bostadsområde avskilt från bil- och busstrafik är den mest populära lösningen. Däremot är bygatan, med samspel mellan olika trafikanterna nästan lika uppskattad. Övervakade övergångsställen, större asfaltsparkering i anslutning till bostad i centrum och separerad gång- och cykelväg omgiven av tät grönska bredvid en större väg är de mest otrygga inslagen enligt de tillfrågade väsbyinvånarna.

Miljöer som är öppna med god sikt anses vara trygga. En trygg miljö utgörs också av platser där människor samspekar med varandra och delar på utrymmen.

Trafik

Gång- och Cykel

Nätet för gång- och cykeltrafik är väl utbyggt i centrala Upplands Väsby. Genom planområdet går en regional cykelförbindelse i öst-västlig riktning över "barriärerna" järnvägen och E4:an.

Inom området finns ett välanvänt nord-sydligt gång- och cykelstråk, Arkadstigen, från Centrum och söderut genom en gångtunnel under Mälärvägen och vidare söderut genom Ekebo. Två mindre men ändå använda gångstråk går i öst-västlig respektive nord-sydlig riktning. Det öst-västra, Djäknestigen, som leder mellan Folkparksområdet och Vilundaparken passerar under två gångtunnlar som upplevs trånga. Det nord-sydliga stråket längsmed Dragonvägen slutar i höjd med Arkadstigen. En spontan stig går söderut och genar över Mälärvägen i korsningen Dragon- / Mälärvägen.

Mellan bostadshusen finns ett välutvecklat gångvägnät. Kavallerigatans bebyggelse erbjuder en genomsilning för gående men är svårorienterat. Ett stråk som leder rakt igenom i nord-sydlig riktning skulle kunna förstärkas och ges en mer offentlig karaktär.



Utdrag ur kommunens cykelkarta för huvudvägnätet.

Kollektivtrafik

Fyrklövern har generellt mycket goda busstrafikförbindelser. Framför allt med järnvägsstationen men även till andra delar av kommunen till exempel Infra City. I stort sett samtliga pendeltåg har bussförbindelse till området under vardagar. Bussarna trafikerar Dragonvägen och Mälärvägen och hållplatserna ligger ungefär var 300:e meter. De är placerade vid befintliga gång- och cykeltunnlar. Samtliga boende har närmare än 300 meter till närmaste hållplats.

Två nattbussar trafikerar området. Mälärvägen trafikeras av 10 busslinjer. Drabantvägen kan komma att bli ny bussgata med en hållplats på det nya torget, vid centrumets södra entré.

Biltrafik och parkering

Trafikstrukturen i hela Fyrklövern bygger helt på 1970-talets principer om trafikseparering. Kavallerigatans 378 bostäder biltrafikförsörjs i öster från huvudgatan Husarvägen via Kavallerigatan. Deras parkering är samlad i en enhet utmed Mälärvägen. Husarvägens körfält och vägrenar tillsammans 14-15 meters bredd. Trottoarer och cykelbanor saknas. Anslutningarna till lokalgatorna har hög standard, med refuger och särskilda vänstersvängfält. De blå husen trafikförsörjs via Dragonvägen och deras parkering ligger i parkeringshus längsmed hela Dragonvägen.

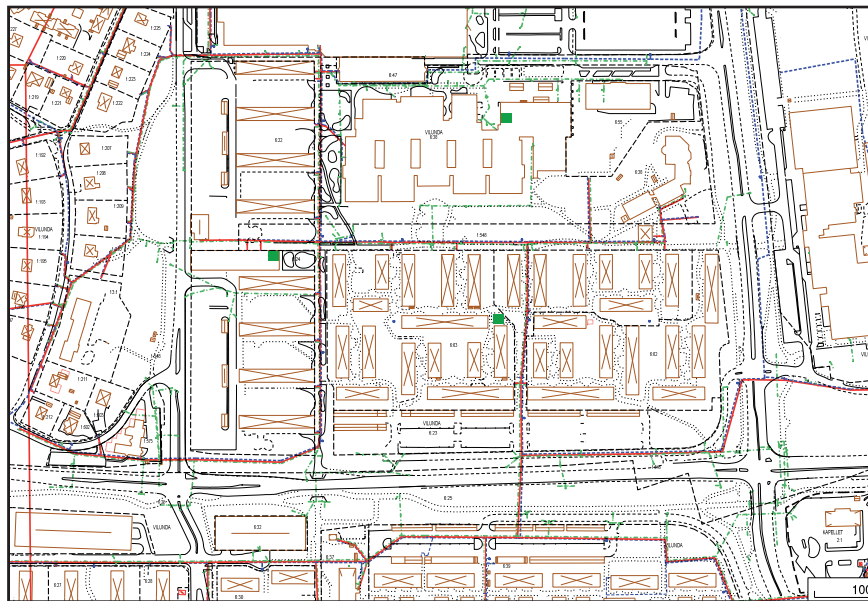
Mälärvägen som passerar genom området är en huvudgata, och är entrén in i centrala Upplands Väsby från Glädjens trafikplats vid E4. Den är en viktig länk för inomkommunal trafik men den har också en stor andel regional trafik från nordost mot E18. Den är tvåfilig med en bredd av 9-11 m. Den inramas av en 8-9 m hög naverlönnhäck på södra sidan och en ca 6 m hög häck på norra sidan. På Mälärvägen kör ca 18 000 fordon per dygn.

Teknisk försörjning

Energianvändning

Området är anslutet till fjärrvärme.

Transformatorstationer finns i servicehuset, Dragonvägen 42B, i gymnasiet Drabantvägen 7A, samt i hörnet till husen på Kavallerigatan 54 och 71. Transformatorstationerna är markerade med en grön ruta i kartan nedan.



Kommunala ledningar

- Vatten
- Avlopp
- Dagvatten

VA

Området är anslutet till kommunalt vatten och avlopp.

Dagvatten

Den 16 december 2009 fastställdes åtgärdsprogram och förvaltningsplan samt miljö kvalitetsnormer för alla yt- och grundvattenförekomster i Norra Östersjöns vattendistrikt. Besluten är fattade med stöd av EU:s ramdirektiv för vatten och förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Det grundläggande målet för vatten är att god vattenstatus ska uppnås år 2015. Miljö kvalitetsnormer är styrande vid fysisk planering. Den planerade exploateringen får inte försvåra möjligheterna att med olika åtgärder uppnå god vattenstatus. I detta område är hanteringen av dagvattnet den insats som är av störst betydelse för att uppnå god vattenstatus.

Planområdet avvattnas till Väsbyån. Avrinning av områdets dagvatten sker idag med/utan förbehandling och fördröjning till slutna ledningar. Dagvattnet till Väsbyån passerar dagvattenanläggningen Ladbrodammen.

Upplands Väsby kommun ingår i Oxunda vattensamverkan och har anslutit sig till den dagvattenpolicy som är framtagen för avrinningsområdet. Dagvattenpolicyen följer väl de ambitioner som kan formuleras enligt vattendirektivet för att skydda yt- och grundvatten och inte rubba vattenbalanser.

Programområdet ligger i yttre skyddszon för Hammarby vattentäkt (Länsstyrelsens beslut 1981-12-10). Hammarby vattentäkt är en mycket viktig reservvattentäkt för Storstockholms vattenförsörjning. För skyddsområdet gäller speciella skyddsföreskrifter. Länsstyrelsen kan dock medge undantag från föreskrifterna.

Inom den yttre skyddszonen får enligt gällande skyddsföreskrifter större schaktarbeten inte ske till lägre nivå än en meter över högsta naturliga grundvattenstånd. Pålning, på icke förorenad mark, ner till lägre nivå, bedöms normalt inte innebära någon risk för negativ grundvattenpåverkan. Vid andra djupa schaktarbeten ska kontakt tas med länsstyrelsen.

Ett förslag till nya föreskrifter och skydds zoner prövas för närvarande

av Länsstyrelsen. Programområdet ligger enligt det nya förslaget inom sekundärt skyddsområde för Hammarby vattentäkt. I förslaget till föreskrifter föreslås krav på tillstånd för ny bebyggelse som kan påverka vattenresursen negativt. Åtgärder som kan påverka yt- och grundvattenavrinningen negativt föreslås också regleras.

Grundvattennivån låg innan byggnation 1969 på nivån +3,5. Den lösa och halvfasta leran syntes vara konsoliderad för uppmätt grundvattenyta.

Avfall

Sophämtning för Ekebos hus sker med reguljär sopbil inne vid husen. grovsopor samlas i separat soprum i anslutning till parkering. Utrymme för källsortering saknas.

Sophämtning för Kavallerigatans hus sker med liten sopbil inne vid husen. Utrymme för källsortering och grovsopor saknas för hyresrätterna men bostadsrätterna har utrymmen vid vardera änden av garagelängorna.

För källsortering hänvisas till förpackningsinsamlingen vid Stallgatan och till återvinningscentralen på Smedbyvägen

Hushållssopor för Dragonvägens hus samlas i soprum i bottenvåningarna där de hämtas med reguljär sopbil. Fyra hus för källsortering och hushållssopor finns vid parkeringen längs Dragonvägen.

Programarbetets organisation

Fastighetsägarna inom planområdet har i projektarbetet företrätt av:
 Jan Hedberg & Bror Jonsson, Väsbyhem AB
 Charlotte Danielsson & Tord Porsblad, Stena fastigheter AB
 Ingemar Ljungberg, Peab Bostad AB
 Lars Wahlström & Ulla Persson, Lund & Valentin arkitektur och design AB
 på uppdrag av Peab

Från kommunen har en arbetsgrupp bestående av följande personer medverkat:

Agnes Hustad, stadsbyggnadskontoret, plan
 Mats Olsson, stadsbyggnadskontoret, trafik
 Axel Nelstrand, stadsbyggnadskontoret, trafik
 Peo Nilsson, stadsbyggnadskontoret, exploatering
 Karin Olsson, stadsbyggnadskontoret, bygglov
 Birgitta Hillblom, miljö- och hälsoskyddskontoret
 Carl Bachman, teknik & fastighetskontoret
 Nils Odén, teknik & fastighetskontoret, park
 Andreas Åstrand, kundvalskontoret

Övriga medverkande:

Anna Lindström, Seniorgården AB
 Jan-Otto Ahl & Martin Jansson, JM AB

Dessutom har följande konsulterats:

Erik Lindskog, teknik & fastighetskontoret, projektledning
 Tomas Johansson, teknik & fastighetskontoret, gata
 Nils Halvares, teknik & fastighetskontoret, VA
 Johanna Hägg, teknik & fastighetskontoret, VA
 Maria Svanholm, stadsbyggnadskontoret, dagvatten
 Kristina Sandberg, stadsbyggnadskontoret
 Teo Mathlein, illustration framsida

Underlagsmaterial och utredningar

Förstudie "Fyrkanten", Reflex arkitekter, 2008

Upplands Väsby → Urban Väsby, resan från förort till stad - Ax:son-Jonssonstiftelsen, Kjell Forshed arkitekt samt Arken arkitekter, 2009

Området Fyrklövern, Kulturmiljöunderlag för Dragonvägen/Kavallerigatan, Länsmuséet 2010

Upplands Väsby- en trygg småstad? Rapport från en trygghetscharette, Kristina Sandberg, SBK, 2010

Lokaliseringsanalys Fyrkanten -gångtrafikräkning, space syntax analys, place syntax analys, Spacescape 2010

Marknadsvillkor för handel i bottenvåningar i Kv Fyrkanten, Evidens 2010

Analys Trafiksystem, 2010, Vectura Consulting AB

Kapacitetsbedömning Mälärvägen, Husarvägen, Ekebovägen, 2009, Tyrens AB

Dagvattenutredning, pågående, WSP Group AB

Bilaga:

Sammanställning av skisser från Väsby Lab 1-3 (ej komplett), feb 2012

Miljöpåverkan

Enligt plan och bygglagen (PBL 5:18) samt miljöbalken (MB 6:11) ska kommunen göra en miljöbedömning vid framtagandet av en detaljplan om planens genomförande antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

För att klargöra om planen medför en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Behovsbedömningen görs utifrån de kriterier som finns i bilaga 4 till förordningen miljökonsekvensbeskrivningar. Kriterierna handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av till exempel överskridna miljökvalitetsnormer eller kulturarvet och påverkan på skyddad natur.

Om planens genomförande enligt dessa kriterier kan antas leda till en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning enligt miljöbalkens bestämmelser genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas och samrådats kring.

Nedan följer stadsbyggnadskontorets behovsbedömning. Till sin hjälp har kontoret använt en checklista med de miljöaspekter som anges i miljöbalken (MB 6 kap 12 § 6 pkt).

Syfte

I översiktsplanen som antogs 2005 anges stadslivet som ett av sex strategiska utvecklingsområden där huvudmålet är att centrala Upplands Väsby ska utvecklas till en spännande stadskärna med ett stadsmässigt utbud av bostäder, verksamheter, service och mötesplatser. Upplands Väsby har behov av nya bostäder och som en del i målet att nå stadsmässighet är området som inramas av vägarna Drabantvägen, Husarvägen, Mälärvägen och Dragonvägen, den sk. Fyrklövern, viktigt att utveckla. Översiktsplanen som antogs 2005 pekar ut området som utvecklingsområde för bostäder och verksamheter. Programarbetet avser att i enlighet med översiktsplanen fastslå de principiella förutsättningarna och övervägningarna som första steg i en eventuell detaljplanerövning

Platsen

Programområdet gränsar i öster till idrottsanläggningen Vilundaparken och i söder till bostadsbebyggelsen i Ekebo. Området söder om Mälärvägen, som hör till Ekebo och utgörs huvudsakligen av häckplantering och parkering, innefattas också i programområdet. I väster gränsar området till villabebyggelsen i Folkparksområdet och i norr till Väsby centrum.

Området tillhör Upplands Väsby centrala delar och är till största delen ianspråktaget för bebyggelse. På östra sidan av Dragonvägen, ligger de "blå husen", åtta stycken åttavåningshus byggda i början av 1970-talet. Centralt i området, norr om Mälärvägen, ligger Kavallerigatans bebyggelse, trettio stycken tvåvånings lamellhus med bostäder. I norra delen, söder om Väsby centrum, ligger kommunens gymnasium för ca 1000 elever, Vittraskolan med plats för ca 375 barn från åk F till 9 samt en förskola med plats för 140 barn. Gymnasieverksamheten flyttar hösten 2011 och byggnaden avses rivas då den är ordentligt mögelskadad.

Centralt i området ligger Djäkneparken, en bostadsnära park, som nyttjas sommartid av elever och boende i området. Parken har en långsmal utformning med riklig grönska som har tillåtits växa ganska ymnigt. Den inrymmer bollplan och en lekplats. På västra sidan Dragonvägen finns också ett parkområde med hundrastgård och minigolfbana.

Området påverkas av vägtrafikbuller främst från Mälärvägen men också från Husar- och Dragonvägen. Mälärvägen är också, genom området, sekundärled för farligt gods. En bensinstation ligger strax utanför planområdets sydöstra hörn.

Programområdet ligger inom influensområdet för buller från Arlanda och är påverkat av flygbuller.

Området gränsar till huvudväg och genomfartsvägar vars trafik ger utsläpp i luften. Enligt en översiktlig bedömning överskrider inga miljökvalitetsnormer vid befintliga bostäder.

Radonförekomsten i marken varierar. I området finns delar som enligt översiktlig bedömning är hög- och normalriskområde för markradon. Blå lättbetong finns inte i byggnadsmaterialet i befintliga bostadshus.

Programområdet ligger i yttre skyddszon för Hammarby vattentäkt och enligt länsstyrelsens förslag till nya föreskrifter inom sekundärt skyddsområde.

Påverkan och planen

Förslaget innebär att mark som ska exploateras redan är ianspråktagen för Ny bostadsbebyggelse på i huvudsak redan ianspråktagen mark i centralt läge med tillgång till service, goda kommunikationer och utbyggd infrastruktur innebär en från allmän synpunkt god hushållning med mark. Ny bebyggelse kommer i huvudsak att förläggas till nuvarande parkeringsytor. Ny parkering föreslås i garage under husen. Områdets centrala placering och möjlighet till fjärrvärmeanslutning innebär också att luftutsläppen från nytillkommande bostäder begränsas.

Planens ambition är att förstärka kopplingen till de större sammanhängande grönytor som finns nära programområdet. Det lilla parkområdet väster om Dragonvägen, som innehåller en minigolfbana och en hundrastgård, kommer att ianspråktagas men utformas med grönsläpp mot Folkparksområdet som är ett populärt promenadområde. Smedbyskogen, söder om Mälarvägen, samt idrottsparken Vilundaparken utgör viktiga rekreationsområden och planen ska stärka Fyrklöverns kontakt med dessa. Programmet anger hur de stora gatorna som omringar programområdet ska utformas för att de inte ska utgöra de starka barriärer som de gör idag. Med ny bebyggelse är det angeläget att de grönytor som finns inom området kan bevaras och förstärkas med lekpark, gräsytor, bollplan, mm, som kan ge de boende i området bra möjligheter att nyttja grönyorna. Planen utformas så att utrymme för privata, gröna bostadsgårdar för både nya och gamla bostadskvarter ska finnas.

Nya bostäder utmed Mälar-, Husar- och Dragonvägen kommer att påverka stadsbilden och intrycket av området som ett enhetligt tidstypiskt

70-talsområde. Ny bebyggelse kommer också att påverka ljusförhållanden för befintliga bostäder. Planprogrammet anger hur påverkan på stadsbilden och ljusförhållanden kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Som ett led i att sammanlänka Upplands Väsby's centrala delar avses Mälarvägen att bebyggas med bostäder på bägge sidor. I den fortsatta planläggningen kommer hänsyn att tas till behov av skyddsåtgärder p.g.a. närheten till rekommenderad sekundär väg för farligt gods. Kommunen avser dessutom att i sina lokala trafikföreskrifter se över alternativa vägsträckningar för rekommenderad farligt gods transport.

Kommunens dagvattenpolicy (tillstyrkt av kommunstyrelsen 2001-12-10) ska följas. För området krävs dessutom kontrollerat omhändertagande av dagvattnet för att skydda grundvattentäkten. Stora krav på fördröjning av dagvatten på kvartersmark kommer att ställas på tillkommande bebyggelse och krav på åtgärder för att förbättra befintlig bebyggelses dagvattenhantering.

Nya bostadshus mot Mälar-, Husar- och Dragonvägen innebär att nya bostäder kommer att få ljudnivåer utomhus som överskrider gällande bullerriktvärden. De nya bostäderna kan dock utformas så att ljudnivån sänks för befintliga bakomliggande bostäder. Även om åtgärder vidtas för att skydda tillkommande bostäder, kommer avsteg från bullerriktvärdena att accepteras med hänsyn till att bebyggelsen ligger nära till centrum och pendeltågsstation. Samtidigt behöver klargöras vilka kompensationsåtgärder som kan vidtas. En kompensationsåtgärd är bland annat att alla bostäder har tillgång till en tyst eller bullerdämpad sida.

Nya bostäder kommer att generera mer trafik inom och utanför området. Särskilda miljömål inom vad beträffar transporter, energianvändning, kretslopp och klimatanpassning ska begränsa områdets negativa påverkan på miljön.

Vid placering av nya bostäder nära trafikleder, behöver även luftkvaliteten beaktas (vilken luftkvalitet har närområdet, varifrån kommer bostädernas tilluft, bidrar nya byggnader till att luftföroreningar inte ventileras bort m.m.).

Ställningstagande om betydande miljöpåverkan

Med hänvisning till ovanstående bedömer stadsbyggnadskontoret att detaljplanens genomförande inte kommer att leda till betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning och framtagande av miljökonsekvensbeskrivning är därför inte nödvändig. Hanteringen av allmänna miljöfrågor redovisas i programmet.

