



Detaljplaneprogram för
ÄLVSUNDADALEN
beläget i
Upplands Väsby och Sollentuna kommuner
December 2008

Denna programhandling har upprättats i samarbete mellan Upplands Väsby kommun, NCC AB och Jernhusen AB.

Ansvariga tjänstemän inom Upplands Väsby kommun har varit stadsbyggnadschef Per Lagheim samt planeringschef Gösta Norén. För NCC har Jenny Linghede medverkat i arbetet och för Jernhusen har Jennie Kastengren och Britt Lexander medverkat.

Plan- och miljöutskottet (PMU) i Upplands Väsby har varit politisk styrgrupp under programarbetet.

Två workshops har hållits med PMU under arbetet med programmet. Infoblad om att programarbetet har påbörjats har sänts till berörda grannar. Sollentuna kommun har informerats om att arbetet pågår.

Programhandlingen har sammanställts av WSP Stadsutveckling genom planarkitekter Anna Galli och Ragnhild Sjöberg samt planerare Lars Kiesel.

INNEHÅLL

Inledning	4
Bakgrund	4
Planprogrammets syfte	4
Tidplan	4
Vision	5
Sammanfattning	5
Riktlinjer	6
Behovsbedömning	6
Programkarta	7
Planeringsförutsättningar	8
Programområde	8
Markägare	8
Användning idag	8
Områdets historiska bakgrund	10
Området i regionen och i kommunerna	10
Tidigare ställningstaganden	12
Markförhållanden	15
Natur	16
Rekreation	18
Landskapsbild	18
Klimat	21
Tekniska anläggningar	22
Service	24
Kommunikationer	25
Störningar, risker	26
Riktlinjer för kommande detaljplanearbete	28
Inledning	28
Landskapet	28
Klimat	28
Markanvändning	29
Kommunikationer	36
Teknisk försörjning	40
Natur och rekreation	43
Utbyggnadsetapper	44
Genomförande	45
Utredningar	45
Miljöbedömning	46
Behovsbedömning av miljöbedömning	46
Referenser	47

INLEDNING

Bakgrund

Diskussioner och planarbete för hela och delar av Älvsundadalen har pågått under många år. Tidigare har området setts som ett område för framtida verksamhetsområde den dag grus- och stenbrytningen avslutats. 1988 aktualiseras planer på bostäder och parallella uppdrag för den norra delen genomförs. Ett förslag med 800 lägenheter och 120 000 kvm BTA verksamhetslokaler förordades. I översiktsplan 1990 redovisas både bostäder och verksamheter.

Kommunfullmäktige antog 1996-06-17 en fördjupad översiktsplan som redovisar 600 bostäder, 75000 BTA arbetsplatser samt utrymme för kommunal och kommersiell service.

2001 genomförs en förstudie för hela Älvsundadalen och 2002 antas detaljplan för Breddens trafikplats. Beslut fattas därefter om uppdrag att upprätta program och detaljplan för en ny sträckning av Älvsundavägen med anslutning till Smedbyvägen. Programsamråd kring detta genomfördes men sträckningen förkastades.

I december 2005 antas en ny kommunplan och översiktsplan. I denna redovisas hela Älvsundadalen som ett utvecklingsområde för bostäder och verksamheter och Älvsundavägen illustreras rakt över dalen. Nytt programsamråd för vägen i denna sträckning genomförs. Planarbetet avstannar 2007 för att samordnas med programarbetet för hela dalen.

Kommunstyrelsen beslutar 2007 att ett program ska tas fram för hela Älvsundadalen tillsammans med berörda markägare. Programarbetet påbörjas i augusti 2007 med en första redovisning i Plan- och miljöutskottet den 17 oktober. SÖRAB har inkommit med ansökan om utvidgad verksamhet.

Planprogrammets syfte

Syftet med ett detaljplaneprogram är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede av planarbetet skall breddas med berörda parter erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Vid arbetet med programmet skall ett samråd genomföras efter samma regler som gäller för ett detaljplanearbete enligt Plan- och Bygglagen.

Viktiga punkter i detta programarbete är inventering och analys av:

- förutsättningar och begränsningar
- lämplig och möjlig markanvändning
- hur önskvärda strukturer och samband kan skapas

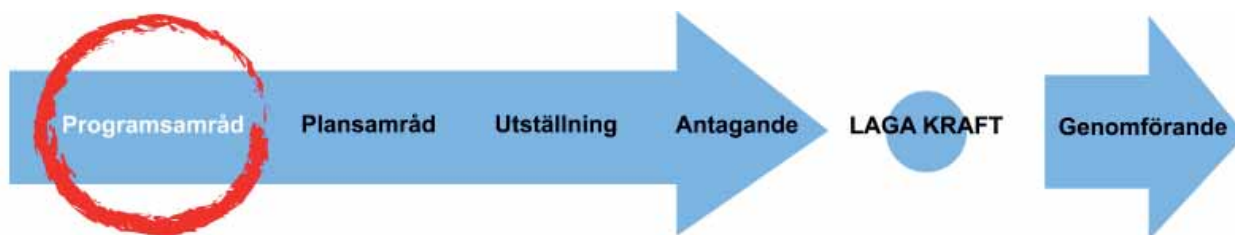
När programmet godkänts av behörigt organ i kommunen anger det riktlinjer för kommande detaljplanearbete inom programområdet.

Tidplan

Samråd om programmet beräknas ske under vintern 2008/2009. Beslut om godkännande av programmet beräknas ske under våren 2009.

När programmet godkänts kan arbetet med att utarbeta detaljplaner för området påbörjas. Det kan vara lämpligt att dela in området i flera detaljplaner. En första etapp kan vara detaljplan för Älvsundavägen samt övriga huvudvägar i området.

När den första detaljplanen vunnit laga kraft kan utbyggnad av området påbörjas. Detta bedöms kunna ske tidigast under år 2010.



Vision

Älvsundadalen, med sitt strategiska läge, ska bli en intressant och levande del av Upplands Väsby och Stockholmsregionen. Området ska uppfattas attraktivt med en blandning av bostäder, handel och verksamheter. Strukturen ska vara långsiktigt hållbar.

Visionen är att området ska utvecklas till en levande del av stadsbygden i Upplands Väsby och Sollentuna. Området är mycket stort och utbyggnaden kommer därför sannolikt att ta lång tid.

I ett slutscenari om cirka 30-50 år är dalen bebyggd med bostäder och lokaler för olika typer av handel och verksamheter. Här finns intressanta, befolkade stråk och goda kollektivtrafikförbindelser. Stockholmsvägen/Norrvikenleden är en viktig länk som förbinder Upplands Väsby och Sollentuna. Genom Älvsundadalen utvecklas stråk som kan bidra till en attraktiv koppling mellan kommunerna. Ett gång- och cykelstråk förlängs via den gamla banvallen till Rotebro station. På sikt kan även en lokal förbindelse för biltrafik utvecklas mot Rotebro.

Området gestaltas med en hög grad av stadsmässighet. Husens höjder varierar inom området. Utmed Stockholmsvägen kan en skala i cirka fem våningar vara lämplig medan man ut mot

jordbrukslandskapet vid Antunavägen håller ca två våningar. Bebyggelsen utmed Stockholmsvägen/ Norrvikenleden bidrar till att stärka vägen som en attraktiv länk mellan Sollentuna och Upplands Väsby. Husens skala bidrar till ett stadsmässigt stråk.

Gestaltningen strävar efter att tillvarata landskapets förutsättningar och läget mellan E4-stråket och det levande jordbrukslandskapet. Åsresten utgör del i ett viktigt rekreativt stråk och de interna parkstråken knyter samman dalen med kringliggande rekreationsstråk mot bland annat Norrviken och Edssjön.

För att området ska upplevas attraktivt under hela utbyggnadstiden ska en bärande struktur i form av vägar och parkstråk byggas ut successivt. Strukturen ska bidra till goda samband med övriga Upplands Väsby och Sollentuna och stråken ska upplevas trygga och attraktiva.



SAMMANFATTNING

Riktlinjer

Att bebygga dalen kommer sannolikt att ske etappvis under lång tid. Olika innehåll kommer att bidra till områdets attraktivitet på olika sätt.

Allteftersom detaljplaner tas fram i enlighet med programmets riktlinjer kan en etappvis utbyggnad ske. Detaljplanerna ska ha en flexibel utformning med olika markanvändning för att kunna möta en efterfrågan som kan variera över tiden.

En lämplig första etapp bedöms vara Älvsundavägen i ny sträckning genom dalen. Därefter kan övriga delar byggas ut successivt. Utbyggnad av området kan påbörjas omedelbart när den första detaljplanen finns framme, år 2010.

På grund av den långa utbyggnadstiden är det viktigt att områdets struktur är sådan att kvarteren över tid kan ha varierande innehåll.

På mycket lång sikt kan området längs med Stockholmsvägen/Norrvikenleden utvecklas till en sammanhängande stadsbebyggelse.

För kommande detaljplanearbete gäller:

- Åsen ska utgöra gräns mot det öppna jordbrukslandskapet i väster.
- Älvsundadalen ska utformas så att bästa klimatförutsättningar fås.
- Trafikplats Bredden ska vara dalens huvudtillfart.
- Bra samband ska skapas mellan InfraCity och dalen.
- Bebyggelse uppförs längs med Stockholmsvägen/Norrvikenleden.
- Älvsundadalen planeras med huvudsakligt innehåll av bostäder i den södra delen, verksamheter längst i norr och en mellandel med blandning av handel och andra verksamheter.
- Områdets struktur utformas med kvartersdjup anpassade till både verksamheter och bostäder för framtida flexibilitet.
- Området gestaltas med hög grad av stadsmässighet.
- Bebyggelsegruppering, stadssilhuett och visuell exponering studeras vidare i fortsatt planarbete, särskilt med hänsyn till intilliggande riksintresseområde.
- Bostadsbebyggelsen i södra programområdet ska vara lägre och ges en god anslutning till det omgivande landskapet.

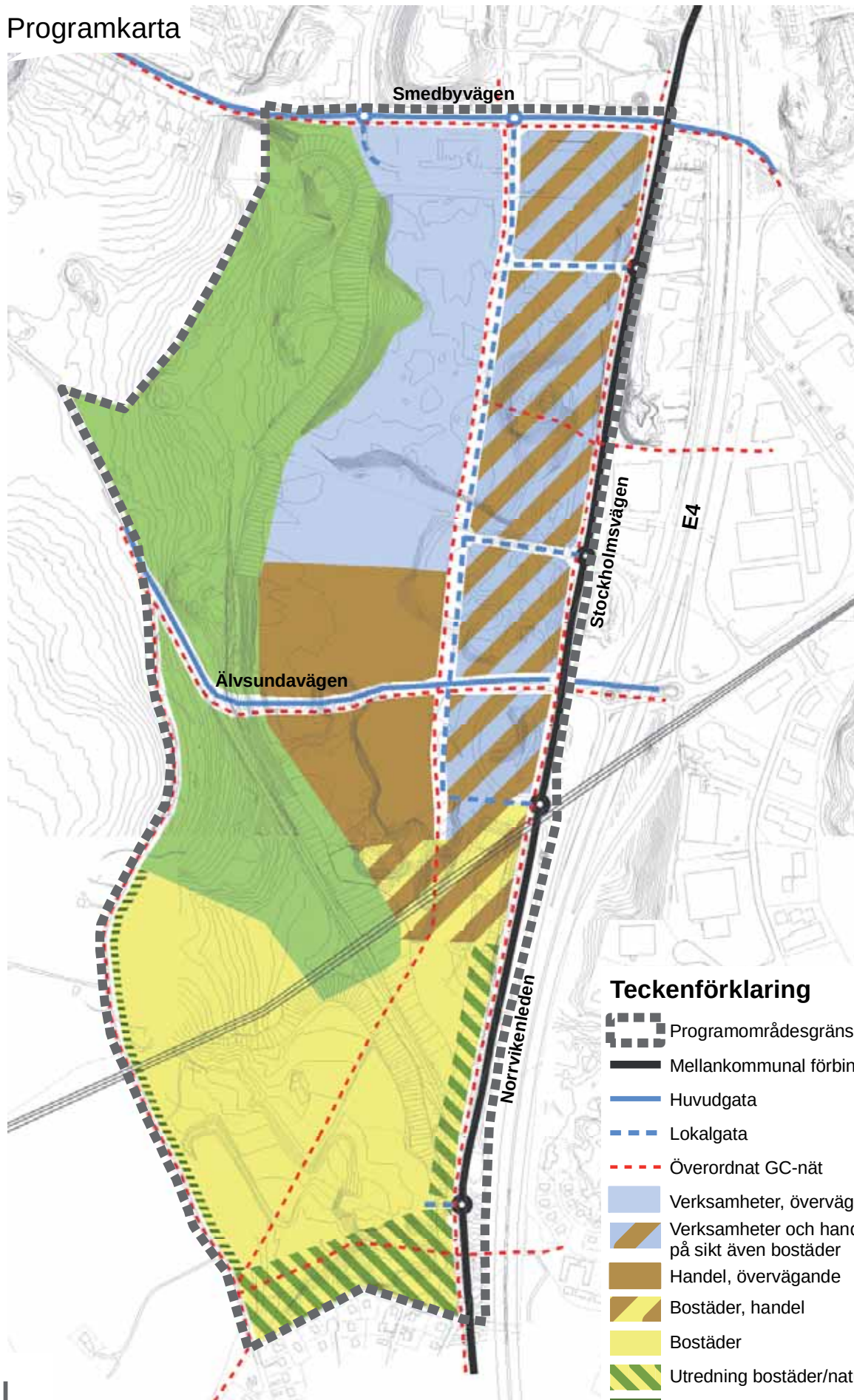
- Gång- och cykelvägnätet utformas som gena stråk med anslutning till övergripande gc-nät.
- I den övergripande strukturen ska utrymme finnas för attraktiva kollektivtrafiklösningar.
- Trafikstrukturen ska erbjuda boende och verk-samma trygga och trafiksäkra gator.
- Älvsundavägen utformas som en inomkom-munal huvudgata.
- Stockholmsvägen/Norrvikenleden utformas som mellankommunal förbindelse i ett sam-manlänkande bebyggelsestråk.
- Programområdet ska ha en genomgående gata med tydlig karaktär.
- Programområdet ansluts till intilliggande ledningsnät.
- Dagvattenhanteringen ska utformas med tanke på områdets placering inom skyddsområde för vattentäkt.
- Grundvattenbildningen ska gynnas genom infiltration av ej förorenat dagvatten.
- Ekologiska och rekreativa samband ska efter-strävas. Kopplingar mellan bostadsnära och större sammanhängande rekreationsområden bör sökas. Åsen utvecklas som strövområde.
- Utbyggnad sker i etapper med Älvsundavägen som första del.
- Fördjupade utredningar ska ske i samband med kommande detaljplanarbeten.

Behovsbedömning

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken (MB) kap 6. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) 1998:905.

Stadsbyggnads- och Miljökontoren i Upplands Väsby kommun gör bedömningen att ett genom-förande av programmet kan innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med upprät-tande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken ska därför göras i samband med kommande detaljplanearbete.

Programkarta



Teckenförklaring

-  Programområdesgräns
-  Mellankommunal förbindelseled
-  Huvudgata
-  Lokalgata
-  Överordnat GC-nät
-  Verksamheter, övervägande
-  Verksamheter och handel, på sikt även bostäder
-  Handel, övervägande
-  Bostäder, handel
-  Bostäder
-  Utredning bostäder/natur/landskapsbild
-  Trädridå
-  Naturområde



0 100 200 400 Meter

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Programområde

Programområdet ligger i gränsområdet mellan Upplands Väsby och Sollentuna kommuner direkt väster om E4 och avgränsas av:

- Stockholmsvägen/Norrsvikenleden i öster
- Villabebyggelsen i Rotebro i söder
- Antunavägen och Stockholmsåsen i väster
- Smedbyvägen i norr

Programområdet omfattar cirka 120 ha. Avståndet från norr till söder är cirka 1850 meter och från öst till väst i höjd med Breddens trafikplats cirka 630 meter.



Markägare

Större delen av programområdet ligger i Upplands Väsby kommun. Den sydöstra delen ligger inom Sollentuna kommun.

Större markägare inom området är NCC AB, Jernhusen AB, Antuna Gård, Sollentuna kommun, Upplands Väsby kommun, Ragnsells samt Väderholmens förvaltning.

Användning idag

Älvsundadalen har skapats genom ett omfattande uttag av berg och grus från Stockholmsåsen. Skogsvegetation och nivåskillnader avgränsar dalen mot jordbrukslandskapet i väst och mot handelsområdet och E4 i öst. Älvsundavägen skär tvärs igenom dalen på en högre grusplatå och delar upp dalen i två delar.

NCC Ballast bedriver grus- och bergtäkt och i den mellersta delen finns en betongfabrik. Uttaget av grus har skett från norr och söderut. Söder om Älvsundavägen har uttag av grus skett tidigare. Under Älvsundavägen finns fortfarande grus- och bergmassor att ta ut enligt täktplan.

Älvsundavägen passerar i dalens södra del. Vägen behöver flyttas för att resterande del av grus- och bergmaterialet ska kunna tas ut.

Längst i norr ligger kommunens brandstation samt SÖRAB:s återvinningscentral med tillfart från Smedbyvägen. Byggmax ligger, med stöd av tillfälligt bygglov, söder om brandstationen med tillfart från Smedbyvägen direkt väster om brandstationen.

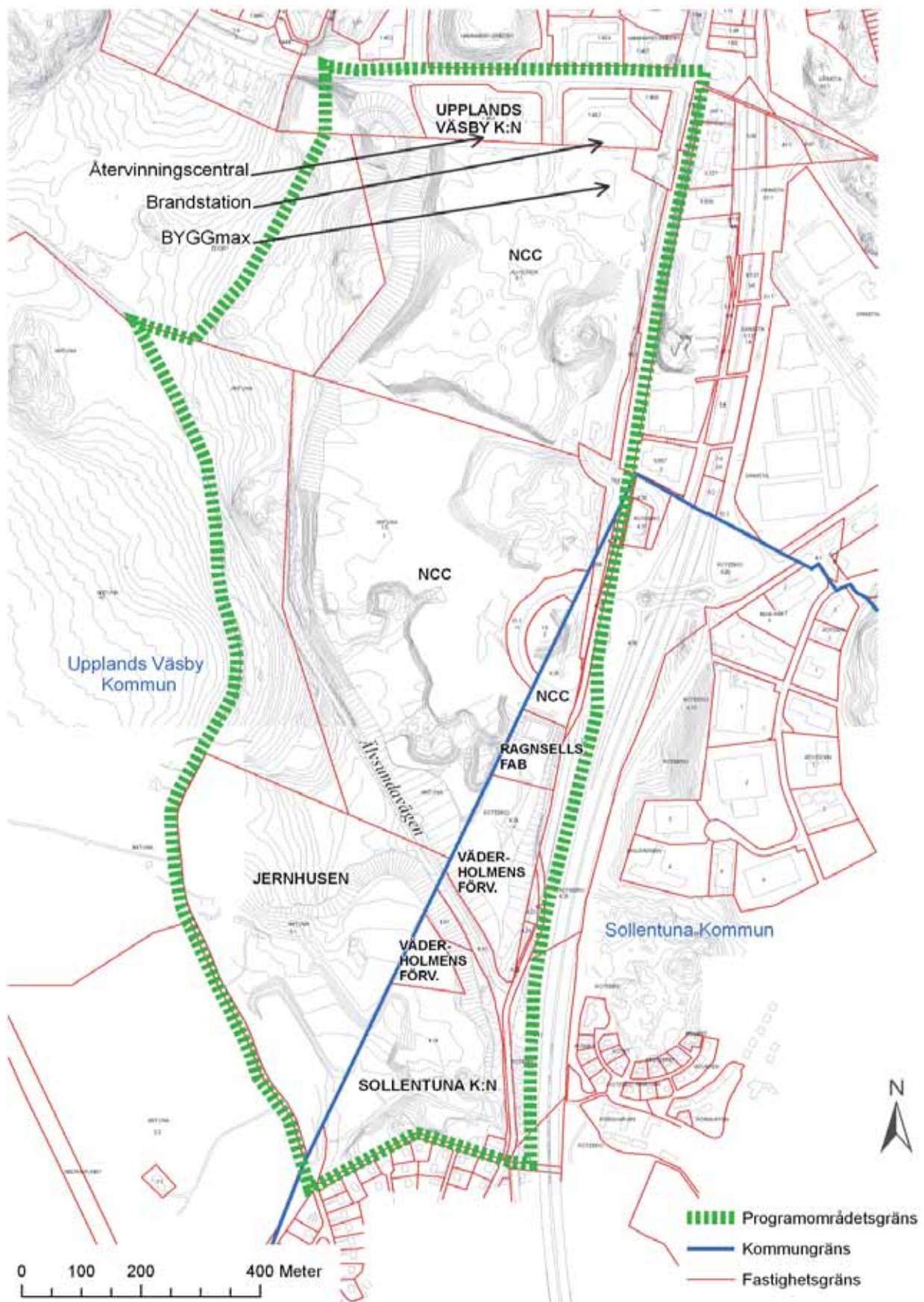
SÖRAB:s återvinningscentral har funnits på platsen sedan 1983 och med återvinningsverksamhet sedan 1989. Stationen har många besökare, även från närliggande kommuner. SÖRAB planerar att utöka sin verksamhet. Anläggningen är även omlastningscentral för hushållsavfall från Upplands Väsby och närläggna kommuner.

Väderholmarna förvaltar tre fastigheter i södra delen av dalen inom Sollentuna kommun. Här har Ragnsell AB containeruppställning.

En kraftledning passerar dalen i södra delen.

Västra delen utgör delar av Stockholmsåsen. I dess norra del finns en fornlämning. Del av skogen nyttjas för motocrosskörning. Motocrosskörning är inte tillåtet enligt terrängkörningslagen.

Smedbyvägen och Stockholmsvägen ingår båda i programområdet. Dessa trafikleder har betydande trafik. En avfart från Breddens trafikplats upp mot Stockholmsvägen är förlagd inom dalen.



Markägare inom programområdet

Områdets historiska bakgrund

Den långsträckta Stockholmsåsen följer ett öppet dalstråk från centrala Stockholm genom Solna, Sollentuna och Upplands Väsby och vidare norrut.

Vägarna har sedan gammalt följt åsens sträckning mot Uppsala och förbundit slott, gods och gårdar. Under 1600-talet anlades många säterier i trakten och herrgårdsbygden utvecklades under 1700- och 1800-talen. Antuna är ett exempel på ett sådant storjordbruk som präglat landskapet.



Häradskartan från början av 1900-talet visar bl a hur gårdarna ligger kring åsen och det äldre vägsystem som förband dessa.

År 1865 drogs stambanan fram och ett samhälle började växa fram vid stationen vid Hammarby. Under 1900-talet etablerades industrier vid stationen och en centralort började växa fram. Vid kommunsammanläggningen 1952 bildades Upplands Väsby kommun. Successivt har vägarna moderniserats och bebyggelsen har vuxit ut över omgivande jordbruksmark. Stockholmsvägen är den gamla riksvägen mellan Stockholm och Uppsala. Motorvägen byggdes ut under 1960-talet och InfraCity från 1960-talet och framåt.

Täktverksamhet har bedrivits på platsen sedan 1900-talets början. Under 1980-talet påbörjades diskussionerna om bebyggelse i norra delen då täktverksamheten flyttats söderut.

Området i regionen och i kommunerna

Upplands Väsby och Sollentuna kommuner ingår i Stockholmsregionen som är en stark tillväxt-region. Båda kommunerna planerar för tillväxt. Upplands Väsby centrala delar ligger mitt i kommunen norr om Älvsundadalen. Sollentunas centrum är beläget i kommunens södra del. Större delen av Älvsundadalen ligger i Upplands Väsby kommun med den sydöstra delen i Sollentuna kommun.

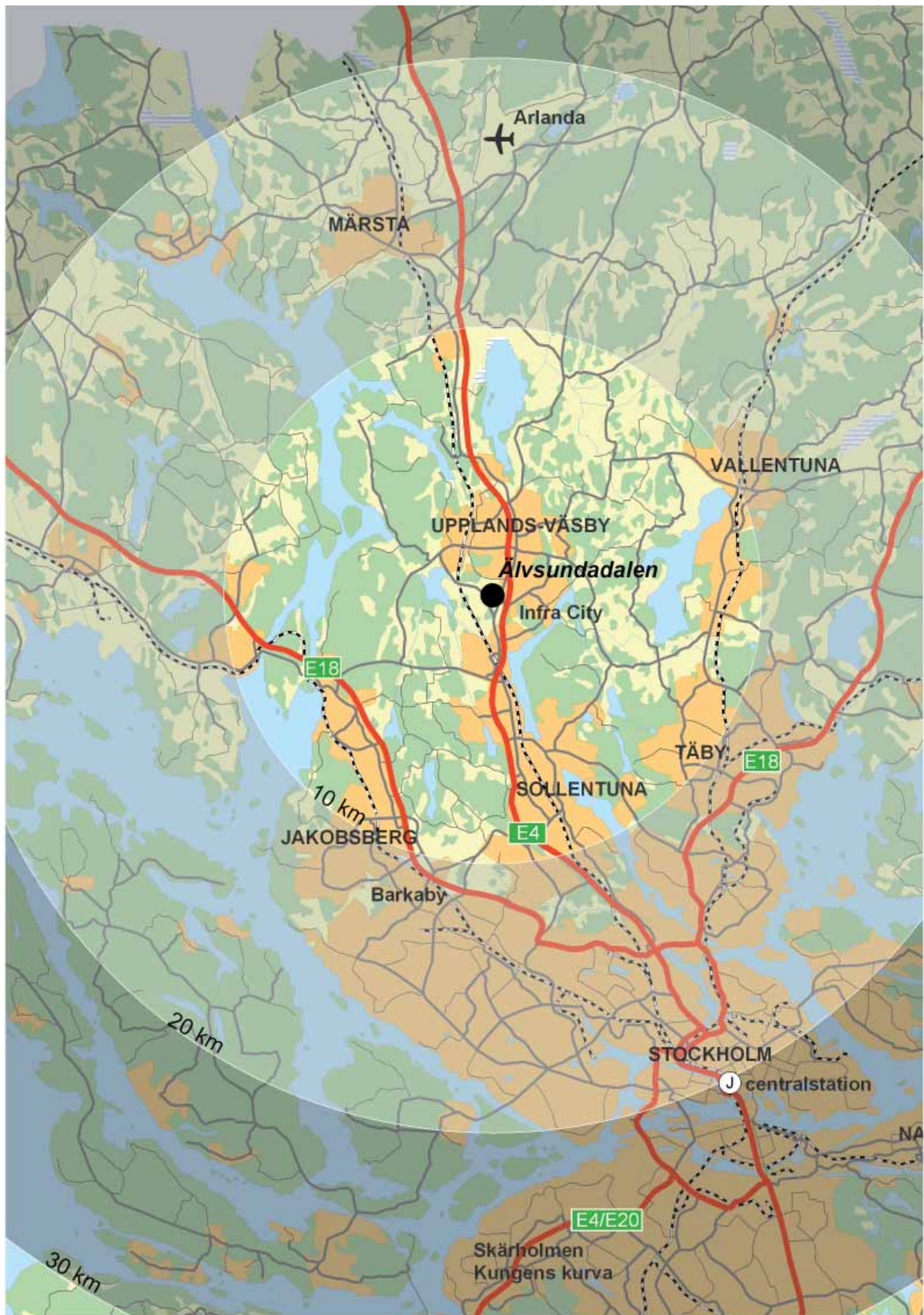
Upplands Väsby's läge med stora kommunikationsleder och med närheten till Arlanda med tät flygtrafik ger goda förutsättningar för utveckling av kommunen men även begränsningar i form av barriärer och störningar.

Stockholmsregionens huvudstråk, de stora vägarna in mot regionens centrum, lockar till sig etableringar av verksamheter. Under de senaste åren har intresset i regionen starkt förskjutits mot E4-korridoren.

Kommunerna kring E4-stråket är intresserade av att dra nytta av läget och utveckla områden för verksamheter. Kommunerna önskar även förbättra kommunikationerna mellan kommunerna och mot Arlanda.

Älvsundadalen ligger i E4-stråket mellan Stockholm och Arlanda och har därmed ett attraktivt läge i regionen för bland annat handel, lager och andra verksamheter. Det är även önskvärt att bostäder tillkommer då området är ett av få icke flygbullerstörda områden i kommunen. Med kombinationen bostäder/verksamheter kan området bidra till en sammanhängande stadsbygd.

Enligt genomförda handelsutredningar finns marknadsmässiga förutsättningar för att bygga ut del av Älvsunda/InfraCity med handel. Enligt utredningarna bör sällanköpshandel prioriteras inom området. För att området ska bli konkurrenskraftigt bedöms en volym om ca 30 000 m² år 2015 erfordras. Utökad handel inom Upplands Väsby kan leda till överetablering i denna del av regionen men en fördel är att kommunens invånarna och boende i närområdet får ett bättre handelsutbud.



Älvsundadalens läge i regionen. I bilden är 10 respektive 20 kilometer från Älvsundadalen markerat.

Tidigare ställningstaganden

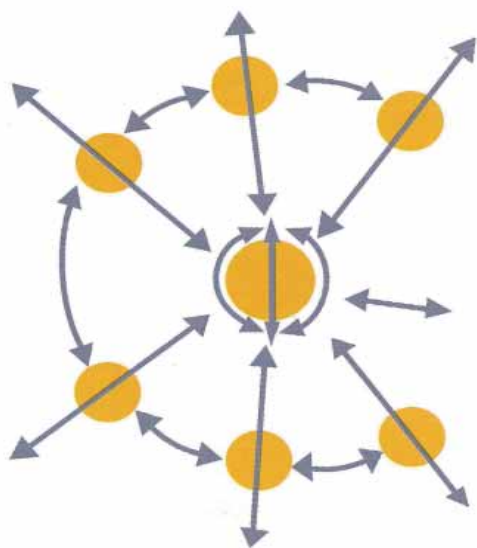
RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen)

RUFS 2001 antogs 2002. En aktualitetsrapport antogs 2005. Arbete med revidering av RUFS pågår med samråd under hösten 2008. Antagande beräknas ske 2010.

De grundläggande målen för regionens utveckling är internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor samt långsiktigt hållbar livsmiljö.

Som medel för att uppnå detta föreslår RUFS att regionala kärnor utvecklas samt att transportsystemet ska förstärkas. Utbyggnad av regionalt stombussnät diskuteras vilket berör Upplands Väsby kommun samt utbyggnad av vägar för bättre tvärförbindelser.

RUFS 2001 och RUFS 2010 anger att centrala Upplands Väsby och Rotebro är regional stadsbygd med utvecklingspotential då dessa har förutsättningar för god kollektivtrafikförsörjning. Mellan dessa anges "övrig regional stadsbygd". Väster om järnvägen anges regional grönstruktur för "Järvakilen". I RUFS 2001 redovisas längs med Stockholmsvägen grusås med betydande grundvattentillgång med förslag om skyddsområde för vattentäkt.



Figur ur RuFS 2001, "Viktiga relationer som ska stärkas"

Riksintressen

Kommunikation, 3 kap 8 § miljöbalken

E4:an är av riksintresse enligt beslut av Vägverket 1999-09-10. Vägen ligger utanför programområdet men i dess närhet och vägen berörs av tillkommande trafik från programområdet. E4:ans buller, luftföroreningar och riskhänsyn påverkar hur marken närmast vägen kan användas. Se vidare under rubrik "Störningar".

Järnvägen är av riksintresse enligt beslut av Banverket 2000-04-06. Järnvägen ligger utanför programområdet men i dess närhet. Buller från järnvägen påverkar programområdet. Se vidare under rubriken "Störningar".

Anläggningar, 3 kap 8 § miljöbalken

Kraftledningen som korsar programrådets södra del är av riksintresse (Vattenfall 70 kV).

Kulturminnesvård, 3 kap 6 § miljöbalken

Antuna, väster om och delvis inom programområdet är av riksintresse enligt beslut av Riksantikvarieämbetet från år 1987 och framåt. Delen inom programområdet berörs av programförslaget. Avgränsningen för riksintresseområdet bedöms ligga i Antunavägen, grusgropen bedöms inte omfattas av riksintresset.



Riksintresseområdet för kulturminnesvård har streckad markering. Heldragen linje - förslag till ändrad avgränsning.

Uttryck för riksintresset:

"Den 1881 som herrgård uppförda huvudbyggnaden med ombyggnader 1918, park, allé, grindstuga och den komplexa gårdsmiljön med ekonomibyggnader, smedja, kvarn och såg samt

statarbostäder och skola. Det av storgodsdriften präglade landskapet med stora sammanhängande åkermarker. Andra till godscomplexet hörande gårdar samt lämningar av tidigare byar. I området ingår även järnåldersgravfält och runstenar och det gamla korporalstorpet Agneslund.”

Riksintresseområdet omfattar gårdsanläggningen med omkringliggande åkermark och åkerholmar samt del av Stockholmsåsen.

Den del av programområdet som enligt redovisad gränslinje ingår i riksintresseområdet är Antunavägen, del av grusåsen som är skogklädd samt del av grusåsen där tidigare täktverksamhet bedrivits och där täktstillstånd finns för fortsatt täkt. Den tidigare grustäkten bedöms inte ingå i riksintresset.

Antunavägen utgör en viktig gräns mellan det öppna jordbrukslandskapet och grusåsen. Från Antuna gård är programområdet öster om Antunavägen ej synligt utan skymms av åkerholmar. Tillkommande bebyggelse här torde ej störa det öppna jordbrukslandskapet varför riksintresseområdet föreslås ges en ändrad avgränsning med Antunavägen som gräns istället för Älvsundavägen. Viktigt är dock att åskränet behålls för att utgöra avgränsning för det stora landskapsrummet med jordbruksanläggningen.



Foto från Antuna gård mot sydväst.



Foto från Sollentunas kommungräns mot norr och programområdets sydligaste del.

Översiktsplaner

Upplands Väsby

Upplands Väsby kommuns strategiska kommunplan 2005-2020 antogs av kommunfullmäktige 2005-12-19; ”Den moderna småstaden, Framtidens Upplands Väsby”.

I denna anges för Älvsundadalen:

- Älvsundadalen ingår i tätortsområdet
- Ett program eller fördjupad översiktsplan görs för hela området
- På plankartan anges Älvsundadalen som utvecklingsområde för bostäder och verksamheter. Den dag Älvsundadalen blir föremål för utveckling kommer verksamhetsområden att vara ett väsentligt inslag
- Åsen anges som område av särskilt intresse för naturmiljö med fin tallskog med fin flora, strövområde
- Grus- och bergtäkt norr om Älvsundavägen
- Sekundärt skyddsområde för vattentäkt
- Ny separat gc-bana längs med Stockholmsvägen, Smedbyvägen, och Antunavägen. Ny GC-förbindelse mellan Antunavägen och Breddens trafikplats
- Älvsundavägen ny väglänk
- Högriskområde radon
- Buller från väg E4 och järnväg
- E4 primär transportled för farligt gods

Kommunen bedömer det som olämpligt att lokalisera större logistikföretag till Älvsundadalen då det finns andra, bättre lämpade områden för detta i denna del av regionen. Översiktsplanen anger att bostäder bör prioriteras då området inte är påverkat av flygbuller.

Vattenplan för Upplands Väsby kommun 2007 är en sektorsplan under kommunplanen. Vattenplanen utgör ett samlat kunskapsunderlag om kommunens sjöar och vattendrag för kommunens vattenvårdsarbete. För Edsån anges bland annat att förutsättningarna för biologisk mångfald ska ökas och att tillgängligheten ska ökas. För Edsjön anges bland annat att den ska utvecklas som tillgång för upplevelser och rekreation.

Fördjupad översiktsplan för Älvsundadalen antogs av kommunfullmäktige 1996-06-17. Planen är flexibel och gör bedömningen att bostadsbebyggelse kan komma igång först en bra bit in på det nya seklet.



FÖP Älvsundadalen (1996-06-17)

Blått anger verksamheter, gult anger bostäder.

Sollentuna

Kommunplan för Sollentuna antogs av kommunfullmäktige i april 1998 och aktualitetsförklarades juni 2002. Arbetet pågår nu med revidering av kommunplanen.

I kommunplanen för Sollentuna anges för den del av programområdet som ingår i Sollentuna kommun följande:

- Nuvarande eller framtida vattentäkt
- Rekreatiionsstråk i öst-västlig riktning
- Befintligt villaområde i söder anges som värdefull bebyggelsemiljö
- Verksamheter som kan kombineras med närliggande bostäder
- Endast bostadsbebyggelse som kretsloppsanpassas lokalt
- Reservat för fjärrvärmeledning längs med Norrvikenleden - E4
- Norrvikenleden, lokalgata huvudgata
- Gestaltungsriktlinjer, bl a nya stadsdelar bör formas efter trädgårdsstadens principer
- Högriskområde för radon (åsen)
- Transport av farligt gods på E4 och järnväg

Gällande detaljplaner

Programområdet saknar detaljplan förutom för brandstationen, SÖRAB:s och Breddens trafikplats.

Detaljplan för InfraCity Väst, området mellan E4 och Stockholmsvägen inklusive Stockholmsvägen, vann laga kraft år 2008. Detaljplanen möjliggör nyetableringar av kontor, hotell, volymhandel och storskalig dagligvaruhandel. Detaljplanen anger tre cirkulationsplatser på Stockholmsvägen men preciserar ej läge för koppling från Stockholmsvägen in mot Älvsundadalen.

Stockholmsvägen byter namn till Norrvikenleden i kommungränsen till Sollentuna.



InfraCity Väst, illustration ur planhandlingarna

Detaljplanearbete inleddes med programarbete för ny sträckning av Älvsundavägen under år 2004. Arbetet avbröts 2007 och Älvsundavägen ingår nu i föreliggande programarbete.

Fornlämningar

”Sju riddares träsk” i nordvästra hörnet av programområdet är ett gränsbestämt fornminne från järnåldern.

Skyddsområde grundvattentäkt

Programområdet ingår i sekundärt skyddsområde för vattentäkt enligt följande beslut:

- Skyddsområde med skyddsföreskrifter för grundvattentäkter på fastigheterna Hammarby 7:1 och 1:2 i Upplands Väsby kommun. Beslut av Länsstyrelsen Stockholms län daterat 1981-12-10.
- Skyddsområde och skyddsföreskrifter för grundvattentäkterna Rotsunda och Jästbologet. Beslut av Länsstyrelsens Stockholms län daterat 1974-06-20.

Se även avsnitt ”Tekniska anläggningar, grundvatten”.

Tillstånd grus- och bergtäkt

Tillstånd finns för fortsatt grus- och bergtäktverksamhet på fastigheterna Antuna 1:5 och 5:1 i Upplands Väsby kommun. Beslut av länsstyrelsen Stockholms län daterat 2004-02-03.

Täktverksamheten har tillstånd till 2011 och uttag av grus och berg pågår. I takten pågår krossning av berg och stenmaterial och mellanlagring av entreprenadberg och rena naturliga jordmassor. Uttag av berg får ske ner till +18 meter.

Markförhållanden

Geoteknik

Den geologiska beskrivningen nedan är hämtad från ”Beskrivning till Geologiska kartbladet Stockholm NV”, SGU Ae nr 2 samt från tidigare sammanställningar.

Berggrunden inom det aktuella området består huvudsakligen av granit och sedimentära gnejser. Området domineras av Stockholmsåsen som har en nord-sydlig riktning. Stockholmsåsen är normalt uppbyggd av en kärna av sten och grus som vilar direkt på berg. Inom det aktuella åsavsnittet finns information om en kärna med hög halt av block och sten. Ut mot sidorna blir materialet finkornigare och övergår till sand. Längs åsens perifer delar finns avlagringar av lera på grus och/eller morän. Över lerlagren finns utsvallat material (sand och silt). Inne i åsen kan även finnas partier (skikt eller linser) av finkornigt material med relativt lös lagring. Bergytan under åsen är ondulerande och bergpartier kan finnas ytligt även under kvarvarande åsmaterial.

Uttag av grus och berg har pågått under hela 1900-talet. Inom de centrala delarna av området är all jord bortschaktad och bergtäkt påbörjad.

Utefter sidorna finns grus- och sandavlagringar tillhörande åsen, som bevarats.

Hydrogeologi

Bakgrundsmaterialet visar entydigt på att områdets grundvattenavrinning är komplex och styrs av förekommande bergtrösklar. Området utgör en del där Stockholmsåsen som löper längs med E4:an övertvåras ett större bergparti. Flera grundvattenmagasin med skilda nivåer har identifierats.

Nivåmätningar finns redovisade fram till år 1990 med viss kompletterande mätningar år 1999 och 2000. Längs med Älvsundavägen uppmättes grundvattennivån i jord mellan ca +19 meter till +18 meter med en strömningsgradient mot öster. Något längre norrut, i höjd med väggrampen vid Breddens trafikplats, redovisas nivåer något under +17 meter. Vidare norrut och fram mot bebyggelsen norr om området ligger grundvattennivån kring +13 meter. Öster om E4:an är grundvattennivåerna lägre med nivåer under +10 meter.

Två områden med grundvattenmagasin i jord verkar alltså förekomma. Ett i området mellan Älvsundavägen, Stockholmsvägen upp mot nuvarande infart där grundvattennivån ligger kring +17 - +18 meter. Detta område avrinner mot öster. Det andra området ligger i den norra delen av området och har en grundvattennivå kring +13 meter. Detta område dräneras sannolikt både mot norr och mot öster. Dagens marknivå ligger uppskattningsvis mellan 1 till 5 meter ovan grundvattenytan.

Söder om Älvsundavägen verkar bergnivåerna ligga över grundvattenytan och något grundvattenmagasin i jord verkar inte förekomma.



Älvsundadalen, grus- och bergtäkt

Natur

Övergripande grönstruktur

I kommunen finns två större grönområden/strövområden som ingår i Stockholms gröna kilar; Järvakilen i väster och Rösjökilen i kommunens östra delar. Området kring Edssjön och Antuna utgör en värdekärna i Järvakilen.

Upplands Väsby karaktäriseras av tre dominerande nord-sydgående stråk; Väsbyåns dalgång, Stockholmsåsen och dalen mellan Fysingen och Norrviken. Del av Stockholmsåsen ingår i programområdet.

Den långsträckt Stockholmsåsen följer ett öppet dalstråk från centrala Stockholm genom Solna, Sollentuna och Upplands Väsby och vidare norrut. Stora delar av åsen har försvunnit och idag domineras stråket av motorvägen och omgivande bebyggelseområden.

Den skogsklädda åsen utgör en värdefull ekologisk och rekreativ länk. I Kommunplanen anges att resterna av Stockholmsåsen bör bevaras och markeras ut samt inlemmas i grönstrukturen.

Inom programområdet

Åsen inom programområdet utgör ett sammanhängande skogsområde. På åsslutningen växer talldominerad barrskog med inslag av björkskog. Skogen är generellt mosaikartad med omväxlande öppen genomsiktig skog och tätare granpartier.

Delar av skogen norr om Älvsundavägen har i RTK:s rapport om upplevelsevärden i Järvakilen 1:2004 angetts som äldre än 100 år.

Närmast Älvsundavägen finns inslag av gamla lövträd, asp, björk, lönn mm. Äldre lövträd och inslag av död ved kan innebära att området hyser vissa naturvärden.

Längs Antunavägen finns resterna av en allé med lärkträd och längre söderut en allé med björkar.

Längs grusgropens kanter finns spridda partier med tall och gran. Mest markant är raden med tallar i Älvsundadalens nordöstra hörn.

Skogsdungen närmast Breddens trafikplats är tät bevuxen med asp, björk och sälg. Träden är höga och rända.

För närmare beskrivning av vegetationen se Älvsundadalen Landskapsanalys samt Naturinventering, Upplands Väsby kommun, 2008.

Naturvärden

Området innehåller inga särskilt utpekade naturvärden som t.ex. nyckelbiotoper. Enligt Naturinventering för Upplands Väsby kommun finns två naturvärdesområden av kommunalt intresse, klass 3 i sydvästra delen av programområdet (nr 256 sandbarrskog, nr 257 grustäkt).



Utdrag ur Naturinventering, ekologigruppen ab
Gulmarkerade områden är naturvärdesområden av kommunalt intresse.

En översiktlig landskapsinventering har utförts i samband med programarbetet (Landskapsanalys Älvsundadalen, WSP). I denna konstateras att områden med äldre lövträd och död ved längs Antunavägen kan innehålla naturvärden. Vidare, att tåkten och dess slänter ha ett större intresse än skogen runt omkring. I grustäkter kan det utvecklas värdefulla livsmiljöer för arter som är knutna till öppna sandområden. Sandiga partier i solbelysta lägen utgör livsmiljöer för ett flertal insektsarter. Störda sandytor av till exempel motocross- och mountainbikekörning skapar intressanta livsmiljöer för vissa arter. I det södra grustaget finns en backsvalekoloni. Tillgången på torr och sandig mark med obevuxna sandytor har minskat till följd av människans strävan att hejda erosionsprocesser och skogsbränder.



Vegetation och rekreation
Utdrag ur Landskapsanalysen

Rekreation

Åsen utnyttjas för promenader, rastning av hund, svampplockning mm av boende från närliggande områden både i Upplands Väsby och Rotebro.

Åsen genomkorsas av stigar. De senaste 20 åren har åsen nyttjats hårt för motocrossåkning och mountainbiketträning. Många av stigarna är cross-åkningsslingor eller sönderkörda av crosscyklar.

En gång- och cykelväg har nyligen anlagts genom skogen. Denna förbinder koloniområdet vid Smedbyvägen väster om programområdet med Gamla Älvsundavägen och förbinder därmed Upplands Väsby med Rotebro.

De äldsta delarna av skogen norr om Älvsundavägen är mycket värdefulla avseende upplevelsevärde skogskänsla och värdefullt avseende trolska miljöer.

Kulturlandskapet kring Älvsunda och Antuna med allé, åkerholmar och öppet landskap ned mot Edssjön har stora rekreativa värden.

Boende i Rotsunda promenerar genom sandområdena söder om Älvsundavägen. Här finns flera stråk för hundpromenader, motion mm. Från åskanten i väster har man en vidsträckt utsikt mot Norrviken och Törnskogen. Även skogen på södra åsen är välanvänd som promenadområde.

Grusgropen norr om Älvsundavägen nyttjas inte för rekreation.

I Kommunplanen anges att grönstrukturen är en kvalitet som ska bevaras och utvecklas bland annat genom att bevara och utveckla kopplingarna mellan bostadsnära grönområden och större sammanhängande strövområden. Barriäreffekterna i form av vägar och järnvägar behöver minskas.

Idag utgör Älvsundadalen tillsammans med E4:an, jordbrukslandskapet i viss mån och järnvägen barriärer som försvårar kopplingarna mellan Upplands Väsby:s västra och östra delar samt mellan Upplands Väsby och Sollentuna.

För gång- och cykeltrafikanter finns idag enbart möjlighet att korsa motorvägen vid Smedbyvägen och via bågbron vid gränsen mot Sollentuna.

Järnvägen kan passeras vid Rotsunda, Antuna och Älvsunda.

Upplands Väsby och Sollentuna kommuner samarbetar om att utveckla Edsån så att förusättningarna för biologisk mångfald ökas, så att en rekreativ miljö ska uppnås samt att tillgängligheten till ån för allmänheten förbättras.



Edsån, förslag till utformning, illustration ur det kommungemensamma arbetet

Landskapsbild

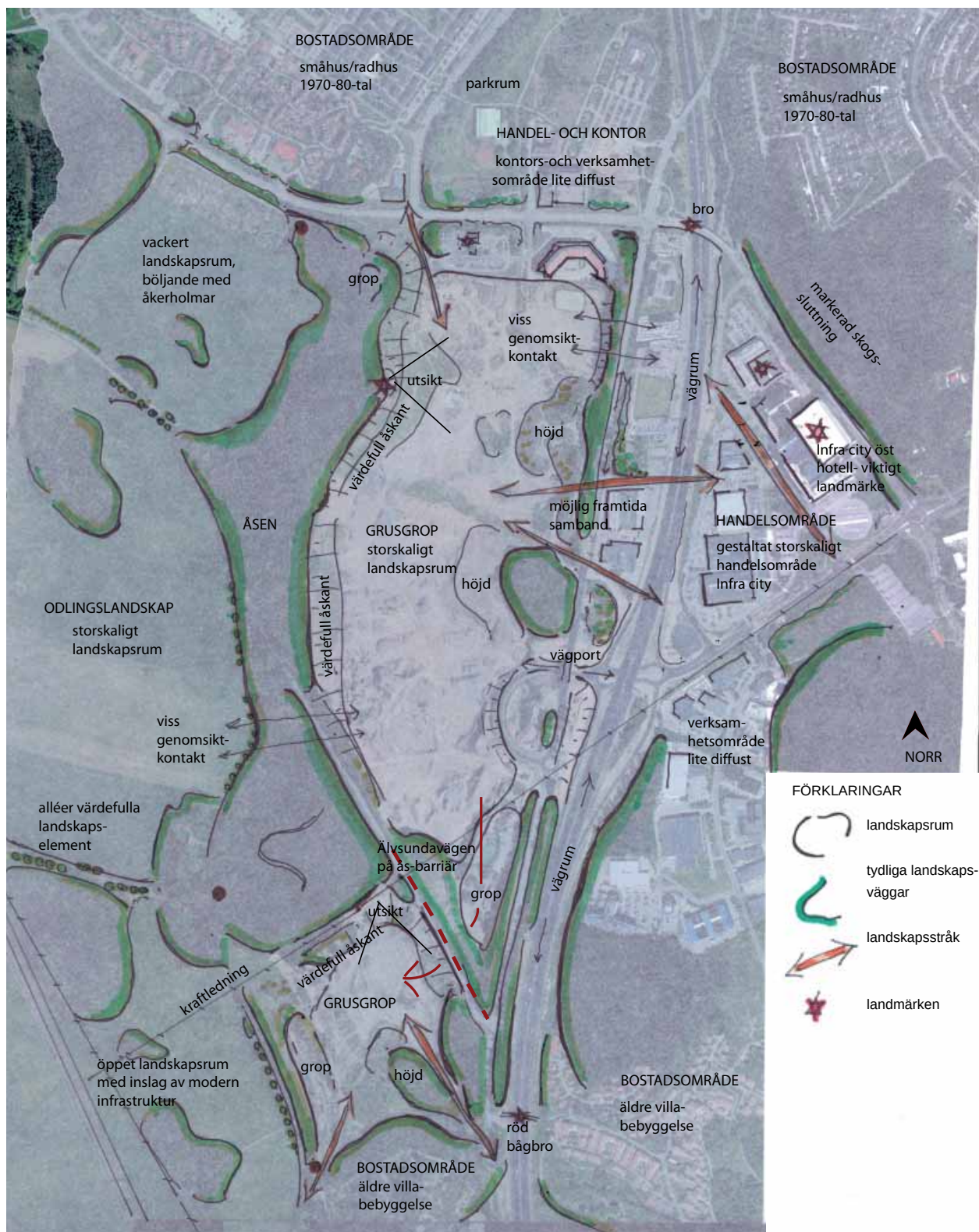
Älvsundadalen har skapats genom ett omfattande uttag av grus från Stockholmsåsen. Den skogsklädda åsryggen avgränsar kulturlandskapet kring Antuna och Älvsunda från motorvägslandskapet och InfraCity i öster. Älvsundavägen korsar dalen på en kvarstående grusplåtå och delar dalen i två åtskilda landskapsrum.

Sett från grusgropen saknas visuella samband mot jordbrukslandskapet i väst eller mot trafiklandskapet och InfraCity i öster. Brandstationen och avfallsanläggningen i norr signalerar sambandet med Upplands Väsby:s stadsbebyggelse. Hotellet i InfraCity utgör ett landmärke från olika platser i den norra dalen. Åsen och dess branter är tydliga strukturella element. I den södra delen av Älvsundadalen utgör kraftledningen ett tydligt landmärke.

Från åskanten i väster har man bitvis långa utblickar. Silhuetter av böljande skogshöjder avgränsar horisonterna runt omkring. Särskilt markant är detta mot sydöst där utblickarna bedöms som särskilt attraktiva.

Genom Upplands Väsby löper motorvägen som en stark pulsåder. På sträckan från Stockholm omges vägen växelvis av bebyggelse och storskaliga gröna vägrum.

Den röda bågbron vid Rotsunda (gång- och cykelvägsbron över E4) utgör ett landmärke, en port. Efter en kortare, trängre passage öppnar sig landskapet och motorvägen passerar genom ett storskaligt vägrum som domineras av InfraCity's



Landskapsbild, rumslighet och struktur

byggnadskomplex. Vägrummet avgränsas i väster av åsen med Stockholmsvägen och i öster av en skogshöjd. I norr markeras gränsen av Smedbyvägens blågröna vägbro. I detta stadsrum finns Breddens trafikplats, från vilken Älvsundadalen kan nås. Åsen är här en mycket markerad vägg genom vilken avfarten leds under Stockholmsvägen och upp i en slinga för att anknyta mot densamma. Visuell kontakt mot Älvsundadalen saknas helt.

Den höga hotellbyggnaden utgör ett landmärke, synlig på stort avstånd. Längs motorvägen exponeras komplex av handelsbyggnader med omgivande parkeringar. Längs Stockholmsvägen utgörs bebyggelsen av mer traditionellt utformade hallbyggnader för verksamheter och detsamma gäller för verksamhetsområdet söder om InfraCity. Byggnader och parkeringsytor ger ett splittrat intryck som förstärker stadsrummets karaktär av trafiklandskap.

Smedbyvägen utgör idag den södra gränsen för tätortsbebyggelsen i Upplands Väsby. Från Älvsundadalen har en vägförbindelse mot Upplands Väsby etablerats mellan byggnaderna. Landskapsbilden upplevs som splittrad och ostrukturerad.

Väster om Stockholmsåsen öppnar sig det storskaliga landskapsrummet med åkrar, åkerholmar trädalléer. Järnvägen skymtar i väster. Lantligheten dominerar. Söder om Antuna gård domineras landskapsbilden i högre grad av modern infrastruktur som kraftledningar och järnvägen med stolpar och kontaktledningar.



Utsikt mot södra gropan från Älvsundavägen



Hotellbyggnaden som landmärke



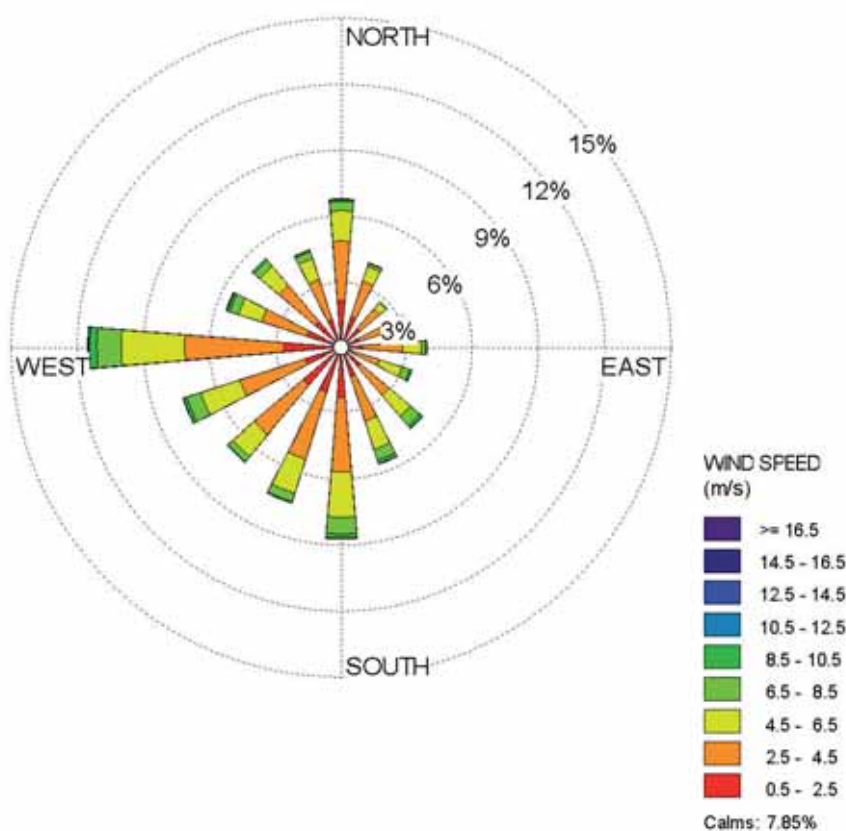
Jordbrukslandskapet

Klimat

De klimatmässiga förutsättningarna i dalen kan liknas vid en öken med snabb uppvärmning och snabb utdunstning/avkylning.

Den norra delen av dalen är avskärmad av höga slänter. Utmed den västra slänten finns stor risk för kallras då denna del ligger i skugga under större delen av dagen. Att dalen är avskärmad av höga slänter kan också bidra till dålig utvädring och därmed problem med höga halter av luftföroreningar vid ökad trafik i dalen. För att säkerställa en god utvädring och på så sätt undvika problem med dålig luft bör åsresten vid Älvsundavägen öppnas. Detta tillåter de sydvästliga vindarna att ventilerar området.

Med hänsyn till de klimatmässiga förutsättningarna är området utmed den västra branten mindre lämpligt för bostäder medan området i sydväst kan anses vara ett mycket bra bostadsläge med goda solförhållanden i sydvästläget.



Vindros Bromma
Årsmedelvärde

Tekniska anläggningar

Kraftledning

Den södra delen av programområdet genomkorsas av en 70 kV-ledning. Kraftledningen ingår i ett större projekt med omläggning av ledningsdragningar. Omläggningen kan resultera i att ledningen flyttas, Svenska kraftnät beräknar att flytten skulle kunna ske år 2011-2012.

Vatten

Vattenförsörjning finns utbyggd såväl norr, öster och söder om området. Norrvatten har huvudledningar öster om programområdet.

Spillvatten

Ledningar för spillvatten finns utbyggda på motsvarande sätt som vattenförsörjningen.

Grundvatten

Områdesavrinningen i dag styrs av bergtrösklar men jordmaterialets sannolikt goda vattengenomsläpplighet gör att infiltration bör kunna ske utan att grundvattenytan höjs annat än marginellt.

Inom delar av området ligger grundvattennivån ytligt och därmed kan eventuella föroreningar snabbt nå ned till grundvattnet. En ytlig grundvattenyta försämrar också möjligheterna för lokal infiltration av dagvatten. Detta gäller främst i området direkt norr om Älvsundavägen där utfyllnad sannolikt krävs om dagvatteninfiltration ska vara möjligt.

Inom områdets norra del verkar förutsättningarna vara lämpligare för lokalisering av infiltrationsanläggningar för rent eller renat dagvatten. Här bedöms avståndet till grundvattenytan vara cirka 3-5 meter.

Området ligger inom såväl befintligt skyddsområde för Hammarby vattentäkt (yttre skyddszon) som för föreslaget gemensamt skyddsområde (sekundär skyddszon) för fyra vattentäkter norr om Stockholm.

För skyddszonerna finns riktlinjer formulerade.

Dagvatten

Den norra grusgropen, som i söder begränsas av Älvsundavägens nuvarande sträckning är ett instängt område med lägsta marknivåer kring +17 till +18 m utan någon naturlig möjlighet till ytlig avledning av vatten bort från området. All nederbörd infiltrerar idag inom området.

Söder om Älvsundavägen faller marknivåerna i dag från ca +30 till nivån mellan +12 och +13 m, och vidare ner i riktning mot Edsån. Den västliga delen av programområdet, åsen, sluttar mot väster och avvattnas även mot Edsån. Edsån rinner i nordvästlig riktning från Norrviken till Edssjön. Från Edssjön rinner vattnet vidare norrut till Oxundasjön och mynnar slutligen i Mälaren.

Programområdet ligger inom Oxundaåns avrinningsområde. Inom avrinningsområdet har under en längre tid ett ambitiöst kommunövergripande vattenvårdsarbete bedrivits, som ligger i linje med intentionerna i EU:s ramdirektiv för vatten.

Utöver de mer generella kraven på omhändertagande av dagvatten uttrycks i policydokumentet särskilt behovet av att rena trafikförorenat dagvatten samt att skydda vattentäkter från dagvattenföroreningar. Detta gör att förorenat dagvatten och dagvatten från områden där det bedöms finnas risk för förorening i samband med olyckshändelse eller liknade inte kan tillåtas infiltrera inom området utan att särskilda skyddsåtgärder vidtagits. Kraven blir därför höga även när det gäller hantering av dagvatten inom området.

Det kommer sannolikt också att ställas krav på rening av dagvatten som eventuellt leds bort från området.

Dagvattenledningar finns utbyggda i Smedbyvägen.

Fjärrvärme, fjärrkyla

Ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla finns väster om Stockholmsvägen/Norrvikenleden och i Smedbyvägen.

Förslag till nya skyddsområden för grundvattentäkter.

Dessa överensstämmer i princip med nu gällande skyddsområden.

- Primär zon
- Sekundär zon
- Tertiär zon
- Programgräns
- Kommungräns



Mål för dagvattenhantering inom Oxundaåns vattenvårdssamarbete

Stadsbyggandet ska ske så att den naturliga vattenbalansen påverkas så lite som möjligt.

- Förorening av dagvatten ska förebyggas.
- Dagvattensystem ska utformas så att flöden utjämnas och så mycket som möjligt av föroreningar kan avskiljas före utsläpp i recipient.
- Dagvatten ska utnyttjas som en positiv resurs i samhället genom att synliggöras för att öka de pedagogiska och estetiska värdena samt öka värdet för naturvärden.

Målen förutsätter att stadsbyggandet kan ske utan allvarliga konsekvenser för vattenbalansen. Förebyggande eller kompensativa åtgärder ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningar.

Målen innebär att dagvattnets innehåll av föroreningar måste begränsas genom förebyggande insatser under hela avrinningsförloppet från det att regnet träffar marken till vattnet når recipienten. Detta innebär att dagvatten från t ex vägar och industrier, där risken för föroreningar är stor, bör förbehandlas innan det tillförs systemet. Förebyggande arbete kan betraktas som en åtgärd i sig t ex genom material- och åtgärdsval i olika sammanhang.

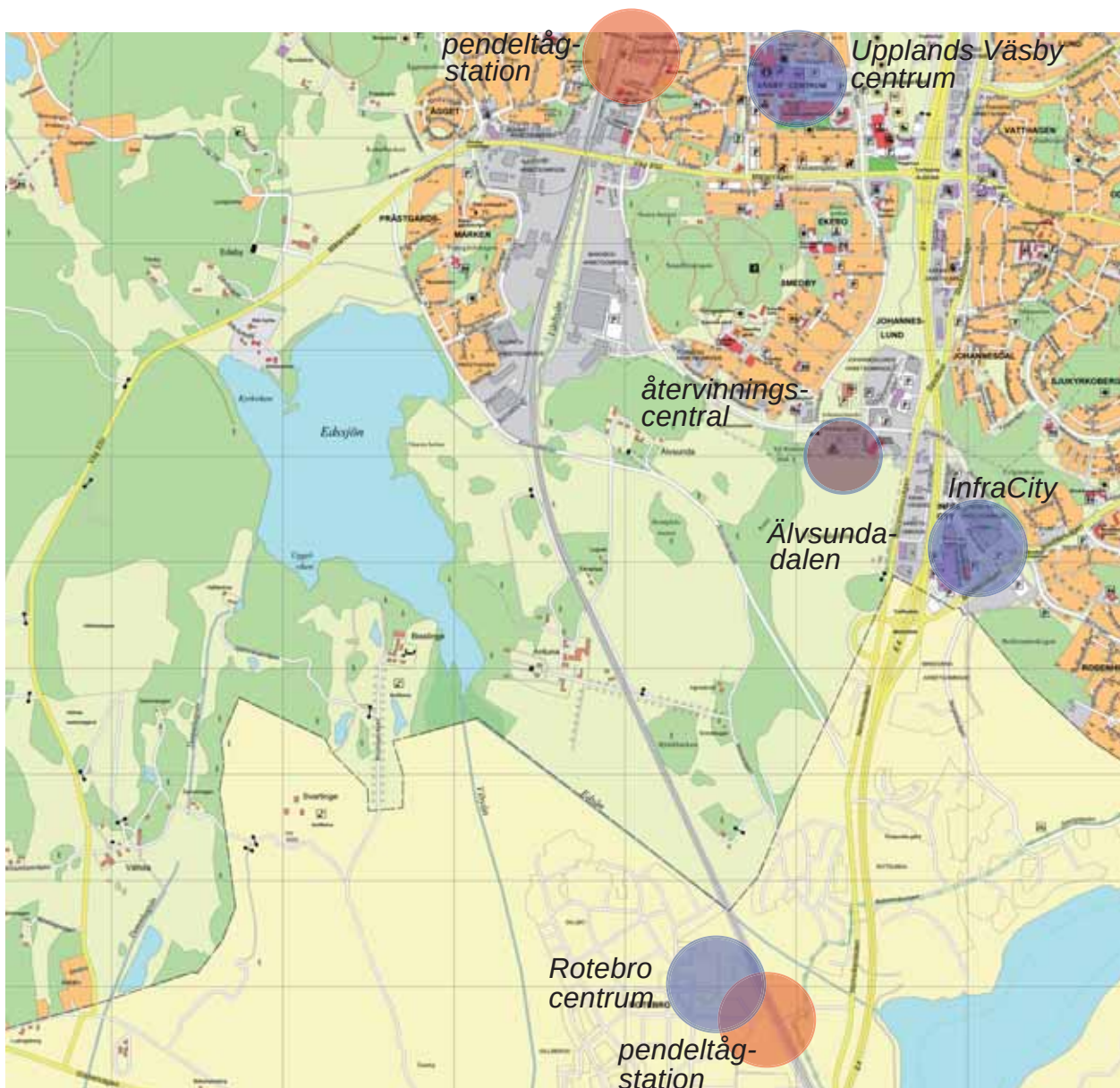
Naturliga metoder för omhändertagande och rening bör utnyttjas regelmässigt. Avledning av dagvatten i öppna avrinningsstråk innebär goda möjligheter till utjämning och uppbromsning av flöden. Öppna dagvattensystem kan utgöra ett positivt inslag i stadsbilden om de på ett naturligt sätt integreras i parker och naturområden.

Utdrag ur "Oxundaåns avrinningsområde - policy, råd och riktlinjer" 2001 och 2007.

Service

Kommunal service finns i Upplands Väsby centrum cirka två km från programområdet.

Kommersiell service med dagligvaruhandel med mera finns i Upplands Väsby och Rotebro centrum, i InfraCity samt i Rotsunda.



orange ring - pendeltågstation

blå ring - handelsplats

brunlila ring - SÖRAB:s återvinningscentral

Kommunikationer

Gång- och cykel

Upplands Väsby kommun har ett väl utbyggt nät för gång- och cykeltrafik i de mer centrala delarna av kommunen. På vägnätet kring programområdet saknas gång- och cykelvägar.

Utmed Stockholmsvägen löper ett regionalt cykelstråk. Detta är dock inte separat från biltrafiken. I norr ansluter en gång- och cykelväg till området via en tunnel under Smedbyvägen. Öster om motorvägen löper en separerad gång- och cykelväg från Breddenvägen och InfraCity via Kanalvägen och norrut.

Väster om programområdet finns en mindre väg som binder samman Rotsunda via Grindstugan med Älvsunda. Denna väg nyttjas av gång- och cykeltrafikanter.

I de nyligen antagna detaljplanerna för InfraCity väst redovisas en framtida gång- och cykelbro över motorvägen med anslutning till Stockholmsvägen.

I kommunens planer för utveckling av gång- och cykeltrafiken anges behovet av separerade gång- och cykelstråk utmed Stockholmsvägen söderut till Rotebro. Även Smedbyvägen förutsätts erhalla en genomgående separerad gång- och cykelväg från Travgatan till Stockholmsvägen. Önskemålet om en gång- och cykelväg som binder samman Älvsundavägen med Breddenvägen finns också redovisat. Även längs Ekebovägen är en separerad gång- och cykelväg föreslagen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Upplands Väsby är uppbyggd kring pendeltåget med dess stationslägen i Rotebro och Upplands Väsby. Till dessa stationer ansluter ett nät av lokala och regionala busslinjer.

De lokala busslinjerna passerar Upplands Väsby centrum innan de angör terminalen invid Upplands Väsby station. Med de regionala bussarna nås Märsta, Arlanda, Vallentuna, Täby, Kallhäll och Kista.

Sedan två år utgör Upplands Väsby station för Upptåget, ett regionaltåg som binder samman Upplands Väsby med Uppsala och Gävle via Arlanda flygplats.

Busstrafik finns idag på Smedbyvägen och Stockholmsvägen. Ett stort antal busslinjer passerar InfraCity, Grimsta och Bollstanäs.

Biltrafik

Kommunens vägnät är uppbyggt kring E4 som skär genom kommunen i nord-sydlig sträckning. Längs med motorvägen löper Stockholmsvägen/Norrsvikenleden som en parallellväg. Till de två trafikplatserna Glädjen och Bredden knyts de regionala vägarna som binder samman kommunens skilda delar. Upplands Väsby centrala delar trafikförsörjs via Glädjens trafikplats. Till denna är även de tangentiella vägarna Mälarvägen, Sandavägen och Vallentunavägen knutna.

Breddens trafikplats binds samman med Stockholmsvägen och Breddenvägen. Via Stockholmsvägen nås Älvsundavägen och Smedbyvägen.

Motorvägen har under senare år breddats till tre körfält i vardera riktningen från söder till Glädjens trafikplats. Trots detta uppstår regelmässigt köer på motorvägen och i dess trafikplatser.

Störningar, risker

Buller

Programområdet ligger mellan stambanan i väster och E4 och Stockholmsvägen i öster. I en utredning från 1994 av Ingemansson har ljudnivåer vid fasad hos ett förslag på husutformning beräknats. I utredningen angavs att E4 hade 50 000 fordon per dygn och Stockholmsvägen 15 000 per dygn. Den föreslagna bebyggelsen låg längs Stockholmsvägen och fasaderna mot vägen beräknades få dygnsekvivalenta nivåer på 55 – 65 dBA.

I en trafikbullerkartering gjord av Scandiakonsult från 2001 har dygnsekvivalenta och maximala ljudnivåer från vägtrafiken beräknats. Beräkningen är gjord för 2 m över mark. Beräkningen visar att en zon på 50 – 75 meter från Stockholmsvägen exponeras av ljud från E4 och Stockholmsvägen för dygnsekvivalenta nivåer över 55 dBA.

Sedan 2001 har trafikplats Bredden byggts om med en slinga som går in över området. Dessutom har trafiken i området ökat. Enligt Vägverkets trafikräkning var medeldygnstrafiken på E4 63 700 fordon år 2006. Om samma trafikökning skett på Stockholmsvägen sedan 1994 motsvarar detta ca 19 000 fordon.

För flygbuller har ljuddata erhållits av Luftfartsverket. Området har inte flygbullernivåer över gällande riktvärden, men är påverkat av den inflygning som sker över Upplands Väsby tätort.

För nybyggnation av bostäder gäller riktvärden för trafikbuller (vägtrafik och tågtrafik) antagna av Riksdagen 1997.

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

Med ”vid fasad” avses frifältsvärde utan inverkan av reflexer från den aktuella fasaden.

Från riktvärdena inomhus tillåts generellt inga avsteg. Avsteg från riktvärdet 55 dBA utomhus kan tillåtas om lägenheterna planeras så att de får en så kallad tyst sida. Förslag till avsteg måste motiveras. Länsstyrelsen i Stockholms län har angett kvalitetsmål avseende trafikbuller vilka överrensstämmer med de nationella riktvärdena. Man har även beskrivit två avstegsfall som kan användas om riktvärdena överskrids. Dessa finns

beskrivna i skriften ”Trafikbuller och Planering”. I kommunplanen framgår att ambitionen ska vara att klara gällande riktvärden både inom- och utomhus. I centrala lägen kan dock utomhusnivåerna vara svåra att uppnå.

För andra byggnader än bostäder finns Naturvårdsverkets allmänna råd; Buller från vägtrafik, från 1991.

I bilden på nästa sida redovisas bullerpåverkan för programområdet.

Längs Stockholmsvägen/Norrvikenleden (röd zon)

Placerar man hus längs Stockholmsvägen/Norrvikenleden, med enbart en trottoar emellan väg och byggnad kommer fasaden att exponeras för dygnsekvivalenta nivåer över 65 dBA.

Mer än 30 m till Stockholmsvägen/Norrvikenleden och längs Smedbyvägen (orange zon)

Husen i detta område riskerar att exponeras för nivåer över 55 dBA dygnsekvivalent nivå. Byggs kontor- och affärslokaler närmast vägen kommer ändå ljud att läcka in mellan husen och exponera delar av den inre bebyggelsen för nivåer över 55 dBA.

Områdets nordöstra hörn exponeras för buller från både Stockholmsvägen/E4 och Smedbyvägen.

Nära järnvägen (blå zon)

Detta område exponeras för dygnsekvivalenta nivåer över 55 dBA och maximala nivåer över 70 dBA från tågtrafiken. Detta kan åtgärdas till exempel genom att bygga en bullerskärm längs spåret.

Område kring SÖRAB:s återvinningscentral (röd zon)

För externt industribuller, som till exempel ljud från en återvinningscentral, gäller Naturvårdsverkets riktvärden i Råd och riktlinjer 1978:5. Generellt ska riktvärdena uppfyllas strikt. Enligt SÖRAB uppfylls riktvärdena vid de närmaste befintliga bostäderna. Om ny bostadsbebyggelse planeras närmre återvinningscentralen finns dock risk att dessa exponeras för ljudnivåer över riktvärdena.

Övriga delar (ej markerat)

De delar som ej markerats med någon färg kan i princip utformas fritt. Inga beräkningar av ljudnivåer från trafiken inom området har dock genomförts. Det är troligt att riktvärdena för väg-

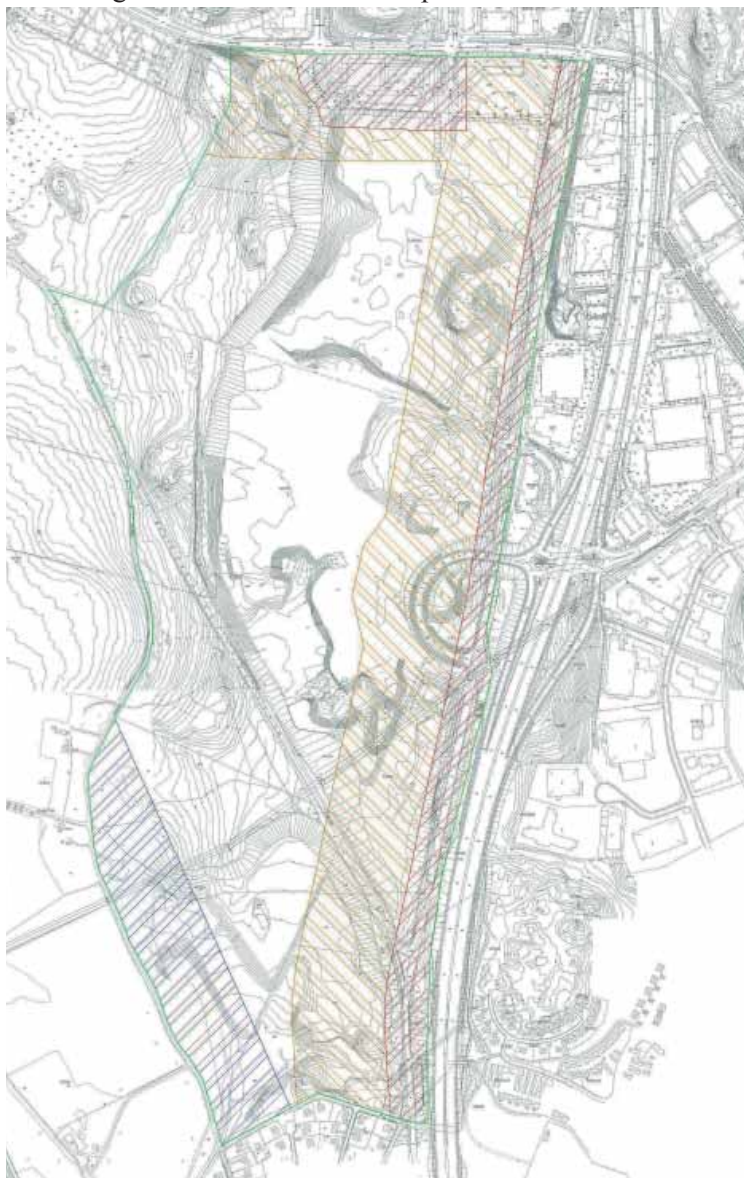
trafikbuller överskrids för hus som placeras längs genomfartsstråk i området.

I områden som planeras med småhusbebyggelse bör genomfartsleder med mycket trafik undvikas då det ofta är svårt att utforma fristående småhus med tyst sida. Radhusbebyggelse kan ofta fungera, men då radhus ofta har små tomter måste man tänka på uteplatsens placering. Om uteplatserna är vända mot vägen kan avskärmning behövas för att inte riktvärdet för maxnivå ska överskridas.

Luft

Den luftkvalitetsnorm som kan utgöra problem är den för partiklar i omedelbar närhet av E4:s sträckning, PM 10.

Länsstyrelsen har på regeringens uppdrag, tagit fram ett förslag till ett regionalt åtgärdsprogram för länet gällande kvävedioxid och partiklar.



Risk för höga kväveoxidhalter uppkommer främst vid tät trafik i kombination med slutna gaturum. Periodvis kan även klimatförhållanden ha en inverkan på kväveoxidhalterna.

Dessa förutsättningar måste beaktas i samband med utformning av området i det fortsatta planarbetet.

Farligt godstransporter

E4 är rekommenderad primär transportled för farligt gods.

Skyddsavstånd verksamheter

Beroende på vilka verksamheter som blir aktuella inom programområdet ska eventuellt behov av skyddsavstånd beaktas.

När det gäller avstånd till kraftledning har Upplands Väsby planeringsmålet att 0,2 µT inte ska

överskridas i byggnader eller platser där människor stadigvarande vistas.

Zoner med bullerpåverkan

RIKTLINJER FÖR KOMMANDE DETALJ-PLANEARBETE

Inledning

För att tillgodose både allmänna och enskilda intressen på ett bra sätt och bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av kommunen är det önskvärt att skapa en robust struktur i form av till exempel vägar och övrig infrastruktur samt goda samband med övriga delar av kommunen. Då kan en kontinuerlig utveckling av samhället bejakas.

Det område som bedöms möjligt att bebygga är dalgången från Smedbyvägen ned till Antunavägen, mellan Stockholmsåsen och Stockholmsvägen. I kommande planering bör möjligheten att komplettera bebyggelsen norr om Smedbyvägen studeras för att ytterligare bidra till en sammanlänkning av stadsdelarna.

Hela det byggbara området i dalen bedöms rymma totalt cirka 500 000 m² bruttoarea. Av detta bedöms cirka 150 000 m² inom en överskådlig framtid (cirka 50 år) utgöra bostäder, vilket skulle ge cirka 1500 bostäder.



Viktiga strukturer och samband

Landskapet

Åsen ska utgöra gräns mot det öppna jordbrukslandskapet i väster.

Älvsundadalen saknar idag nästan helt visuella och fysiska samband med omgivningarna. Landskapets uppbyggnad indikerar dock några riktningar och samband som kan förstärkas och utvecklas till samband mellan Älvsundadalen och omgivande stadsrum. Som ett starkt element vid gestaltning av dalen finns värden i åsens nuvarande form, vegetationsridåer och utsiktslägen - både mot dalen och mot jordbrukslandskapet - som bör tas till vara. Det finns också trädgångar och trädridåer som kan bidra till att stärka riktningar och samband och skapa variation och avskärmning i det storskaliga landskapet

Riksintresset kring Antuna Gård avgränsas visuellt av åsen och allén utmed Antunavägen. Denna linje är viktig att bibehålla med hänsyn till kulturmiljövärdet. Det är också viktigt att särskilt studera mötet mellan den tillkommande bebyggelsen och jordbrukslandskapet både utmed Antunavägen och vad gäller den trädridå som idag växer utmed Stockholmsvägens södra del.

Klimat

Älvsundadalen ska utformas så att bästa klimatförutsättningar fås.

God luftväxling ska eftersträvas för att motverka dålig luft som kan uppkomma till exempel på grund av trafik. För att få in de förhärskande sydvästliga vindarna föreslås därför att dalgången öppnas mot söder.

Med bebyggelse, vegetation och en medveten höjdsättning av området kan ett behagligt klimat åstadkommas.

Markanvändning

Förstärk läget i regionen genom att

- låta trafikplats Bredden vara dalens huvudtillfart
- skapa bra samband mellan InfraCity och dalen
- uppföra bebyggelse längs med Stockholmsvägen/Norrvikleden
- planlägga för bostäder, handel och andra verksamheter

E4-stråket är ett viktigt kommunikationsstråk i regionen som ger snabba förbindelser med Uppsala, Arlanda och övriga delar av Stockholmsregionen. Utmed detta blir det alltmer attraktivt att etablera olika typer av verksamheter. Trafikplats Bredden ger en utomordentligt god koppling till stråket vilket motiverar en relativt hög exploatering.

Trafikplats Bredden med det etablerade InfraCity är en viktig målpunkt vid E4-stråket. Planeringen för Älvsundadalen bör stödja och ingå i denna. Planering för handel och andra verksamheter i Älvsundadalen är då naturliga inslag.



En framtida utvidgad målpunkt



InfraCity



Väg E4 - kommunikationsstråk



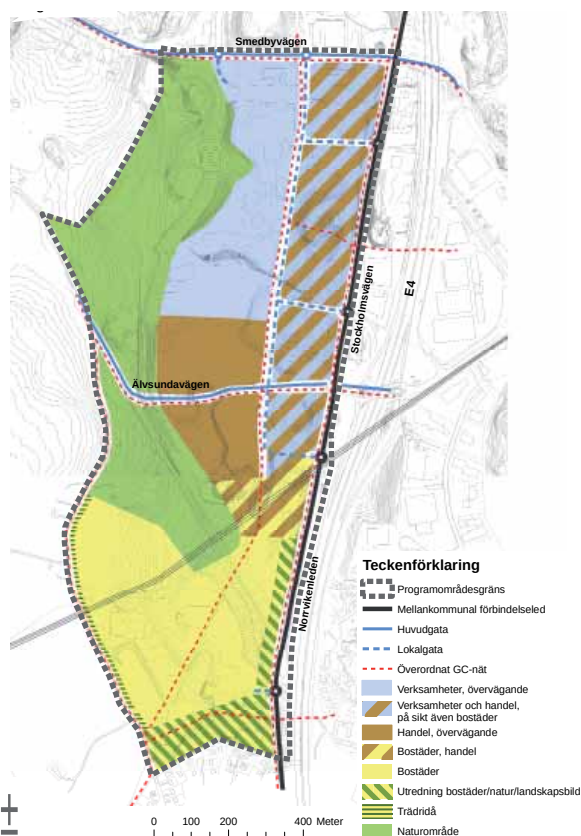
*Effektiv exploatering med hög exploateringsgrad.
Kommande InfraCity väst vid Stockholmsvägen.*



Ett bra samband mellan InfraCity och dalen behöver skapas.

Infarten i området från Trafikplats Bredden bör utformas mer "öppet" vilket ger en bättre koppling till trafikplatsen och bidrar till bland annat bättre orienterbarhet.

Älvsundadalen planeras med huvudsakligt innehåll av bostäder i den södra delen. verksamheter längst i norr och en mellandel med blandning av handel och andra verksamheter.



Bostäder i söder, verksamheter i norr, handel i den centrala delen

Att utveckla en grusgrop till en tilltalande stadsdel är en utmaning där varje del bidrar till ett bra resultat. Gestaltungsfrågorna blir viktiga både på kort och lång sikt. Genom att skapa en tydlig ”rygggrad” i form av en trädplanterad gata genom området tydliggörs strukturen. För att minska ”gropkänslan” bör en medveten gestaltning av området närmast Stockholmsvägen/Norrvikenleden där höjdskillnaden inarbetas i kvarteren eftersträvas. Utmed Stockholmsvägen kan en blandad bebyggelse med handel, kontor, andra typer av verksamheter samt bostäder på sikt bidra till ett stadsmässigt stråk mellan Rotebro och Upplands Väsby centrum.

Upplands Väsby's översiktliga planering anger att bostäder ska tillkomma inom Älvsundadalen. Området är ett av få obebyggda områden i kommunen som inte är påverkat av restriktioner på grund av flygbuller. Kommunen bedömer därför att området är viktigt för den framtida bostadsförsörjningen.



För att möjliggöra bostäder i hela den södra delen av området bedöms kraftledningen behöva flyttas.

Bostäder i söder

För att utveckla dalen till en trivsamt och lockande boendemiljö är det viktigt att bostadsutbyggnaden påbörjas i det bästa bostadsläget vilket bedöms vara i söder. Här är bra klimat med goda solförhållanden, vackra utblickar, ett skyddat läge i förhållande till kringliggande vägar samt närhet till trevliga rekreationsstråk. Det är också viktigt att dalen ianspråkats för handel och andra verksamheter för att den ska kännas befolkad och trevlig. I den övergripande strukturen är det viktigt att utrymme finns även för skolor, förskolor och andra kommunala verksamheter.

Den södra delen kommer naturligt att koppla mer mot Rotsunda och Rotebro då det avståndsmässigt är kortare dit än till Upplands Väsby centrala delar. Dessa bostäder kommer naturligt att bidra till Rotebros kundunderlag.



Exempel bostäder



Verksamheter i norr

En placering av olika former av verksamheter så som lager, kontor med inslag av handel bedöms lämpligt i den norra och västra delen av dalen. Här finns bra koppling mot Stockholmsvägen, trafikplats Bredden och Smedbyvägen. Ett verksamhetsområde kan här få en naturlig avgränsning av kringliggande vägar och åskanten. Alla typer av verksamhet är inte heller beroende av solinstrålning och skuggläget utmed åsen innebär därför inget negativt.

Befintliga verksamheter i norr bör kunna vara kvar på relativt lång sikt. När det, kanske om 20-30 år, blir intressant att bygga bostäder mot Smedbyvägen kan en alternativ placering sökas. Återvinnings-/omlastningscentral har ett bra läge i kommunen vilket bidrar till ett bra utnyttjande av densamma.

En negativ aspekt är dock att denna del av området inte är befolkat dygnet runt och därför kan upplevas otryggt att gå igenom nattetid.



Handel i den centrala delen

Att lokalisera huvuddelen av handelsytorna i den centrala delen av området är bra av flera skäl. Det är en bra placering i regionen och i förhållande till befintlig handel i InfraCity Öst. Den centrala delen nås lätt både från trafikplatsen, Stockholmsvägen och Älvsundavägen och annonserar sig mot kringliggande delar på ett bra sätt.

Handel går också utmärkt att kombinera såväl med bostäder som med andra verksamheter.

En negativ aspekt är att området har en sämre koppling mot Smedby och övriga Upplands Väsby.



Områdets struktur utformas med kvartersdjup anpassade till både verksamheter och bostäder för framtida flexibilitet.

Området gestaltas med hög grad av stadsmässighet.

Områdets struktur bör utformas så att en stadsmässighet och flexibilitet för framtiden erhålls. Kvarterens mått bör vara relativt stora där olika tomtindelning kan väljas. Ett större kvarter i den västra delen ger förutsättningar för olika typer av verksamheter.

I områdets södra del anpassas kvartersstorleken till att vara lämplig för bostadskvarter direkt vid områdets utbyggnad. En stram rutnätsstruktur förordas där bebyggelsens variation kan ske inom kvarterets ram.

För området längs med Stockholmsvägen/norrvikenleden når kvarteren fram till vägen. Genom att inarbeta höjdskillnaden mellan Stockholmsvägen och gropens "golv" med en medveten gestaltning kan "gropkänslan" minskas.

Två anslutningspunkter bör möjliggöras mot Smedbyvägen och två eller tre anslutningar mot Stockholmsvägens norra del. Lämplig placering av dessa får studeras i detaljplaneskedet. Områdets södra del bör även ha en direkt anslutning mot Norrvikenleden.

Den längsgående centrala gatan i områdets mellersta och norra del ska ges en specifik karaktär, gatan ska vara områdets "rygggrad". Med en gatusektion om ca 35 meter möjliggörs trädplanteringar.

Älvsundavägen läggs om i ett nytt läge rakt genom dalen. Detta ger en enkel angöring av området och förutsättningar för vägen att utgöra huvudgata med anslutning till Ladbrovägen.

Genom området ska tillräckligt utrymme reserveras för att möjliggöra alternativa kollektivtrafiklösningar. Buss- och spårförbindelse kan vara möjliga alternativ.



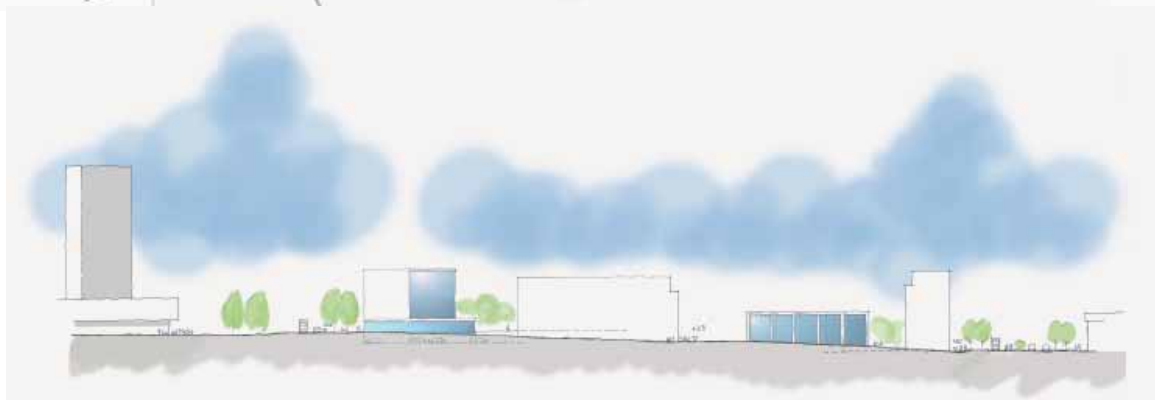
Översikt - struktur



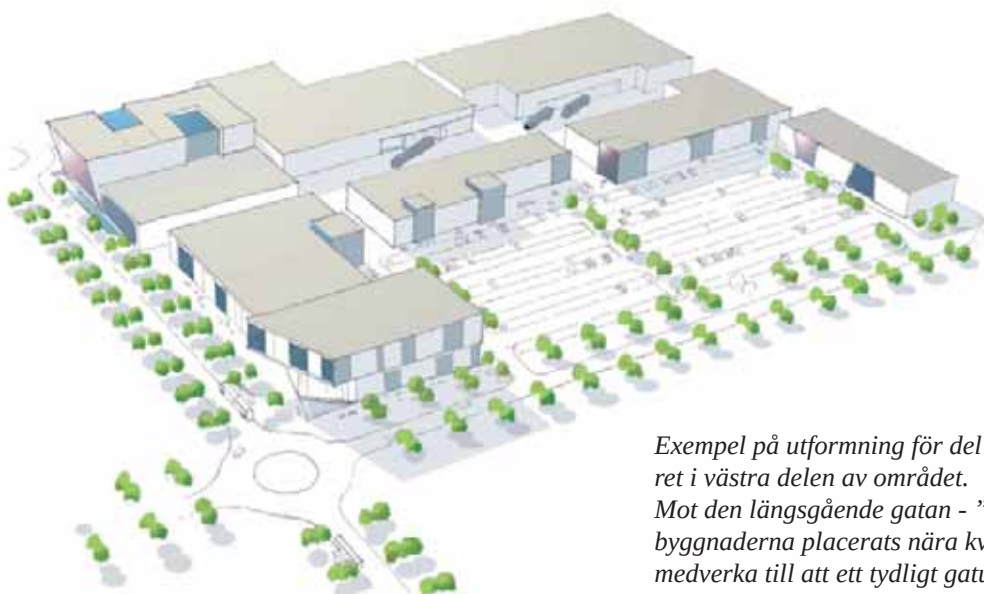
"Ryggraden" - huvudgatan genom området



Ett av kvarteren längs Stockholmsvägen med mixat innehåll; både verksamheter och bostäder.



Sektion genom kvarteret med InfraCity väst till vänster, Stockholmsvägen, de nya kvarteren och den nya genomgående gatan "ryggraden" längst till höger.



Exempel på utformning för del av det stora kvarteret i västra delen av området. Mot den längsgående gatan - "ryggraden" - har byggnaderna placerats nära kvartersgräns för att medverka till att ett tydligt gaturum skapas.

Bebyggelsegruppering, stadssilhuett och visuell exponering studeras vidare i fortsatt planarbete, särskilt med hänsyn till intilliggande riksintresseområde.

Stockholmsåsens kvarvarande delar är betydligt högre än den innanföriggande dalen. Relativt höga hushöjder kan därför rymmas i dalen innan de inverkar på landskapet utanför.

Åsen skärmar bebyggelsen vid InfraCity men själva hotellbyggnaden syns idag från Antuna Gård på grund av att träd har avverkats. Ny bebyggelse i Älvsundadalen kan beroende på placering och våningshöjd komma att exponeras mot omgivningen. Känsligast är visuell exponering mot riksintresseområdet i väster. Byggnadshöjder i relation till åsen och omgivande landskap har översiktligt studerats i tre sektioner genom dalen.

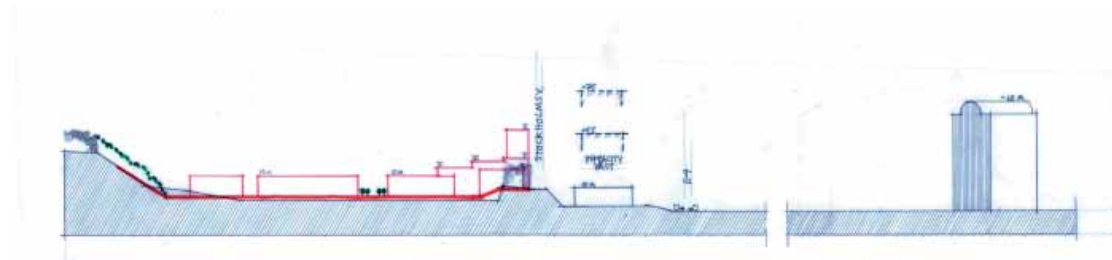
Byggnader på upp till 8 våningar placerade på lägre terrassnivåer kommer inte att synas från riksintresseområdet Antuna. Vill man undvika att bebyggelsen exponeras åt väster bör högre

byggnader, 10-14 vån, endast placeras i nordost, intill motorvägen.

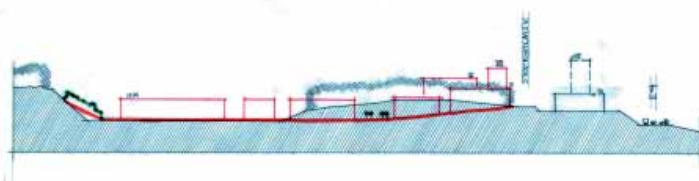
Bebyggelsegruppering, stadssilhuett och visuell exponering studeras vidare i fortsatt planarbete.



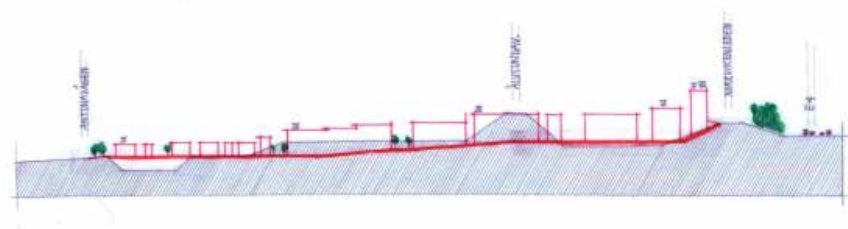
Orienteringsbild, sektioner



Sektion A - A Hallbyggnader i dalen, högre byggnader närmare Stockholmsvägen; fem-tio våningar illustrerade. Gråskala visar befintligt, rött visar tillkommande



Sektion B - B Hallbyggnader 10 m höga illustrerade i dalens botten, Fem-sju våningar invid Stockholmsvägen



Sektion C - C Tvåvåningsbebyggelse längs i väster invid Antunavägen, högre bebyggelse i öster.

Bostadsbebyggelsen i södra programområdet ska vara lägre och ges en god anslutning till det omgivande landskapet.

Den södra grusgropen öppnar sig mot åkermarken i väster. Med nuvarande vegetationsskärm, som eventuellt behöver förstärkas, bedöms lägre bebyggelse i ungefär två våningar kunna tillkomma närmast Antunavägen utan att bli dominerande i landskapet. Högre byggnadsvolmer bör placeras inom gropens östra delar.

Befintlig vegetation inne i södra åsgropen kan om möjligt bevaras och inordnas i den framtida kvartersstaden. Ny vegetation anläggs längs gator för att minska den visuella exponeringen, bryta ned bebyggelsens skala och för att förbättra lokalklimatet.



Exempel på bostadsbebyggelse i skogsbyn

Tre aspekter för särskilt studeras i områdets södra del i det kommande detaljplanearbetet:

- Bebyggelsens skala och färgsättning bör studeras i anslutningen mot Antunavägen med anledning av riksintresset.
- I den södra delen bör närhet och anslutning studeras i relation till Rotsundas villabebyggelse. Här bör skala och utformning relateras till villabebyggelsen. Därvid bör även ett attraktivt rekreationsstråk säkerställas i östvästlig riktning för att förbättra sambanden mellan Norrviken och Edssjön.
- Bebyggelsens anslutning mot Norrvikenleden bör studeras med hänsyn till landskapsbilden och riksintresset. Befintlig träddridå längs vägen kan ha betydelse för landskapsbilden från Antuna Gård.



Exempel på utformning av trädgårdsstadskvarter

Kommunikationer

Gång- och cykel

Gång- och cykelvägnätet utformas som gena stråk med anslutning till övergripande gc-nät

För programområdet är det viktigt att ett sammanhängande nät för gång- och cykeltrafiken ordnas. Detta ska ha gena och trygga stråk med god geometrisk utformning. Gång- och cykelstråken bör vara lokaliserade utmed gator där service och verksamheter finns och förbinda programområdet med de centrala delarna av Upplands Väsby. Dessutom ska nätet leda ut mot natur- och rekreationsområden samt knyta an till andra viktiga målpunkter.

Offentliga platser och torg bör ordnas i strategiska lägen så att ett för gång- och cykeltrafiken orienterbart och ändamålsenligt trafiknät erhålls.

I den stadsbygd som Älvsundadalen föreslås utvecklas mot utgör gång- och cykeltrafiken en viktig ingrediens i skapandet av ”folkliv och rörelse” i området. Den ”blandstad” som programmet föreslår förutsätter en hög grad av integration mellan de skilda trafikantgrupperna. Det ger förutsättningar för trygga och positiva gång- och cykelförbindelser.

Synliggörandet av gående och cyklande i gatumiljön och på de offentliga platser och torg som planeras är positivt för områdets karaktär och för hur upplevelsen av det kommer att vara.

Inom programområdet kommer det att finnas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Där så är lämpligt kommer det med fördel att löpa utmed de större uppsamlingsgator och lokalgator som trafikförsörjer bebyggelsen. Stor vikt ska ägnas de oskyddade trafikanternas säkerhet och trygghet i kommande arbete med utformningar av enskilda korsningspunkter, gator och kvarter.

En stor del av föreslagen bebyggelse kommer att vara lokaliserad i områdets dalbotten. En målsättning är att det alltid ska finna alternativa gång- och cykelvägar med tillgängliga lutningar om enskilda lokalgator ges brantare lutningar.

Programområdets gång- och cykelvägnät ska länkas samman med de av kommunen planerade separata stråken utmed Stockholmsvägen/Norrvikenleden, Smedbyvägen, Ekebovägen och Älvsundavägen. De lokala förbindelserna tvärs motorvägen är också prioriterade för en bättre integration mellan stadsdelarna. En gång- och

cykelväg utmed Älvsundavägen- Breddenvägen bör därför provas som komplement till den gång- och cykelbro som planerna för InfraCity väst redovisar.

Det södra programområdet bör knytas an till Rotebro centrum och pendeltågsstationen Rotebro. Lämplig sträckning för en sådan förbindelse får utredas vidare i kommande detaljplanearbete. Det norra programområdet får ca 2-3 kilometer till Upplands Väsby centrum respektive Upplands Väsby station när kommunens utbyggnad av gång- och cykelstråken längs huvudgatorna är klara.

För att cykeltrafiken ska kunna ske som ett alternativ eller komplement till bil och kollektivtrafikresandet måste de större målpunkterna utrustas med säkra och lättillgängliga cykelparkeringar. Detta bör även gälla inom de skilda kvarter som programmet redovisar.

Med ett utbyggt programområde får Upplands Väsby och Sollentuna kommuner ett sammanhängande och väl integrerat gång- och cykelvägnät. Detta medför ökad tillgänglighet för såväl nuvarande som kommande kommuninvånare i området.

Förutom det sammanhängande gång- och cykelvägnätet ska det finnas parkvägar, gångstigar och rekreativa stråk som erbjuder såväl boende som verksamma möjlighet till naturupplevelser i närmiljön.

Kollektivtrafik

I den övergripande strukturen ska utrymme finnas för attraktiva kollektivtrafiklösningar.

Programområdet planeras för en god kollektivtrafikförsörjning. Gatunätet ges en struktur som underlättar för gena och effektiva busslinjer som passerar genom programområdet och binder samman det med pendeltåg, andra kommundelar samt viktiga målpunkter.

Utgångspunkt är att i stort sett hela programområdet ska nås inom 500 meters gångavstånd till hållplats. Busshållplatsernas placering och utformning ska erbjuda resenärerna en trygg och välkomnande upplevelse. Med fördel styrs service och publika verksamheter till områdena kring busshållplatserna.

Eftersom programområdet är stort och kommer att byggas ut och utvecklas under lång tid bör

även en beredskap för ”morgondagens kollektivtrafik” finnas. Detta kan lämpligen ske genom att generösa mått ges de större strukturerande gatorna i området.

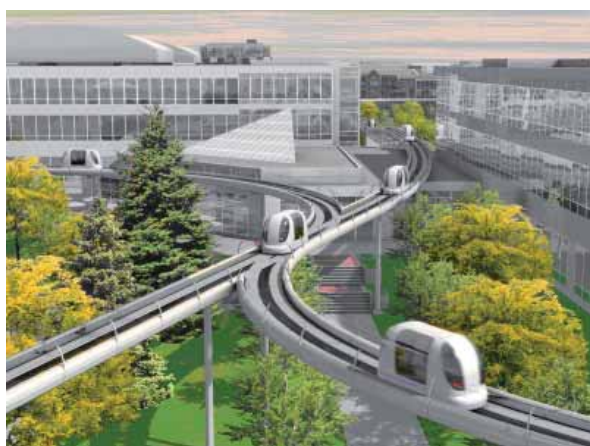
Programområdet kan komma att rymma 1 000-1 500 lägenheter, stor handelsvolym och flera tusen arbetsplatser. Detta skapar ett stort underlag för kollektivtrafiken.

För att den kollektiva tillgängligheten ska bli god förutsätts att de busslinjer som ska trafikförsörja området knyter an till pendeltågsstationerna och Upplands Väsby centrum men också andra stora målpunkter i regionen såsom exempelvis Kista och Häggvik.

För att möjliggöra gena och attraktiva busslinjer inom programområdet ska en bussförbindelse kunna löpa genom området från Smedbyvägen i norr till Norrvikenleden i söder. Till denna genomgående gata ska gång- och cykelvägar ansluta till de hållplatslägen som kommande detaljplanearbete kommer att fastställa.

Förutom busstrafik på den genomgående gatan förutsätts att busslinjer kommer att trafikera Stockholmsvägen/Norrvikenleden, Breddenvägen, Smedbyvägen och Älvsundavägen. Detta ger olika förutsättningar för programområdets skilda delar. För att möjliggöra nyttjande av flera av de busslinjer som passerar öster om motorvägen kan en omstigningspunkt för busstrafiken behöva ordnas i eller i närheten av programområdet. Detta får utredas vidare i kommande detaljplanearbete i samråd med AB Storstockholms Lokaltrafik.

Busshållplatserna utgör lokala mål och bör särskilt studeras i syfte att omkringliggande gator och bebyggelse ska erbjuda trafikanterna en trygg

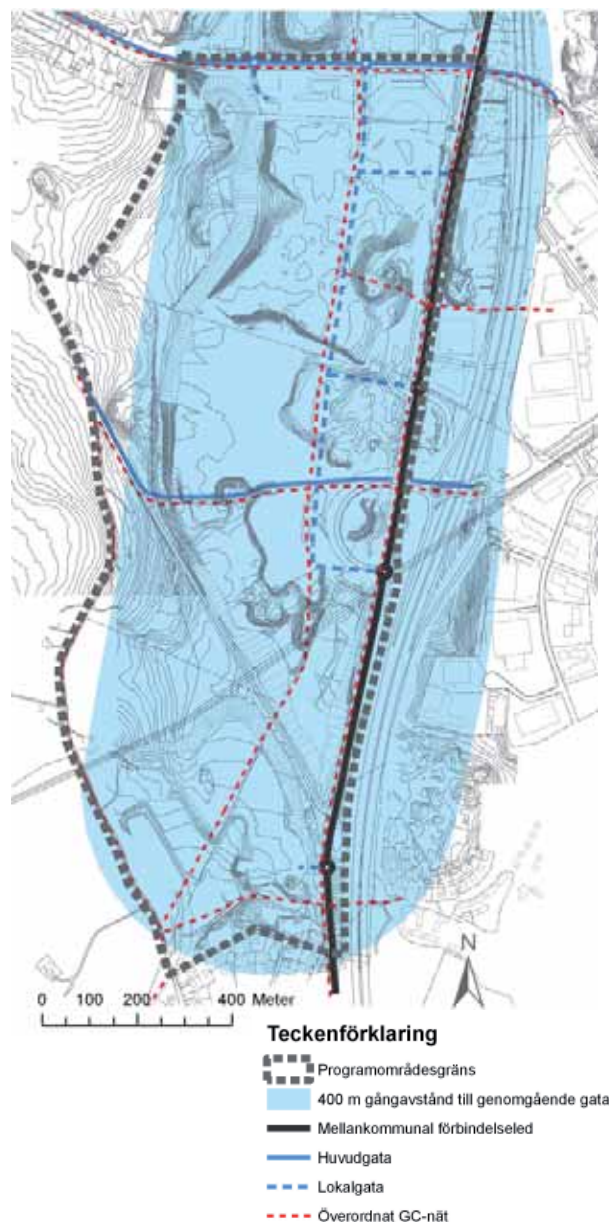


Exempel på spårbilssystem

och attraktiv miljö att vistas i. Lämpligt antal busshållplatser i området ska utredas vidare. En utgångspunkt är dock att boende och verksamma inte ska få längre än 500 meter till en busshållplats.

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med biltrafiken bör bussarna i möjligaste mån ges prioritet i korsningar och längs gator. För att ordna säkra busshållplatser i anslutning till bostäder och eventuella skolor etc. kan med fördel ”timglashållplatser” övervägas.

Kollektivtrafiken är ett viktigt inslag i ett hållbart samhälle. Men även ur aspekten jämställdhet utgör kollektivtrafikens standard och förutsätt-



En central gata ger goda förutsättningar för relativt korta gångavstånd från kollektivtrafik i dalen.

ningar en viktig samhällsfråga. Idag är det en större andel kvinnor än män som nyttjar de kollektiva färdmedlen.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i form av nya färdmedel, direktbusslinjer, effektivare busslinjenät etc. pågår ständigt. Programområdet ska ges en utformning och struktur som kan omhänderta nya kollektiva färdmedel och/eller förändringar i det busslinjenät som försörjer kommunen.

I diskussionerna om framtida nya färdmedel brukar frågan om spårväg, spårtaxi, monorail med flera alternativ föras fram som morgondagens kollektivtrafiksystem. I programmet anges att den genomgående gatan i området ska ges en bredd som kan omhänderta nya krav/önskemål från kollektivtrafiken utan att peka ut ett särskilt system.

Biltrafik

Trafikstrukturen ska erbjuda boende och verksamma, trygga och trafiksäkra gator.

Älvsundavägen utformas som en inomkommunal huvudgata.

I kommunens planer ingår en ny gatuförbindelse utmed spårområdet från Upplands Väsby station söderut till Älvsundavägen. Samt en ny dragning av Älvsundavägen så att den ansluter till Breddens trafikplats. Älvsundavägen utformas som en inomkommunal huvudgata.

Programområdets trafikstruktur ska erbjuda boende och verksamma trygga och trafiksäkra gator. Blandning av verksamheter, handel och bostäder ställer skilda krav på framkomlighet, genhet och trygga passager. Ett tydligt, flexibelt och lättorienterat gatunät ska inte inbjuda till genomfartstrafik så att barriäreffekter uppstår i området.

Biltrafiken förutsätts ledas mot Breddens trafikplats (Älvsundavägen), Stockholmsvägen/ Norrvikenleden och Smedbyvägen. Älvsundavägen och Smedbyvägen utgör huvudgator i kommunens trafiknät. Stockholmsvägen/Norrvikenleden utgör en mellankommunal förbindelseled. Anslutningarna till dessa större vägar utformas så att positiva och tydliga entréer till området skapas. Erforderlig kapacitet säkerställs för att områdets tillgänglighet ska bli god och bidra till goda förutsättningar för attraktiva bostäder, verksamheter och handel.

Hur uppsamlingsgator och lokalgator inom programområdet ska utformas och lokaliseras

får fortsatta studier i samband med kommande detaljplanering ge svar på.

Programområdet ansluter till Uppland Väsby och Sollentuna kommuners huvudgatunät. Med en ny sträckning av Älvsundavägen med direkt anslutning till Breddens Trafikplats och Breddenvägen delas Älvsundadalen upp i en nordlig och en sydlig del. Älvsundavägen ingår i kommunens huvudgatunät och kommer att ges en ökad trafikbelastning i samband med att nya gator länkar den samman med det centrala vägnätet i Upplands Väsby.

Stockholmsvägen/Norrvikenleden utformas som mellankommunal förbindelse i ett sammanlänkande bebyggelsestråk.

Stockholmsvägen/Norrvikenleden är en viktig mellankommunal förbindelse. Den föreslås ges



Stockholmsvägen/Norrvikenleden som mellankommunal förbindelse

en än tydligare funktion som sammanbindande element med ett sammanlänkande bebyggelsetråk utmed dess sträckning, från Rotebro/Rotsunda till Smedby/Vilunda. För att tydliggöra stråket mot Upplands Väsby centrum kan en ny sträckning av Stockholmsvägen norr om Smedbyvägen övervägas.

Till Stockholmsvägen/Norrvikenleden ska programområdet knytas an med attraktiva och tydliga korsningspunkter. Dessa kan utformas som cirkulationsplatser för att ansluta till den korsningstyp som detaljplanerna för InfraCity väst redovisar. Det kan också vara ett medel för att dämpa hastigheterna på huvudgatan. Alternativt kan korsningspunkterna i en framtid behöva signalregleras för att säkerställa tillgängligheten till programområdet.

Utformningen och gestaltningen av Stockholmsvägen/Norrvikenleden ska preciseras i kommande detaljplanearbete.

Programområdet ska ha en genomgående gata med tydlig karaktär.

Den i programmet redovisade uppsamlingsgatan från Smedbyvägen till Norrvikenleden utgör områdets "huvudpulsåder". Gatan ska gestaltas och dimensioneras för att kunna omhänderta och fördela all trafik till/från Breddens trafikplats och programområdet. Gatans grundsektion utgår från två körfält i vardera riktningen med separata gång- och cykelvägar på ömse sidor om vägen. Gatan föreslås få en strikt och tydlig gestaltning utan linjeförändringar. Det betyder till exempel att gatan kommer att provas utan särskilda vänstersvängande körfält.

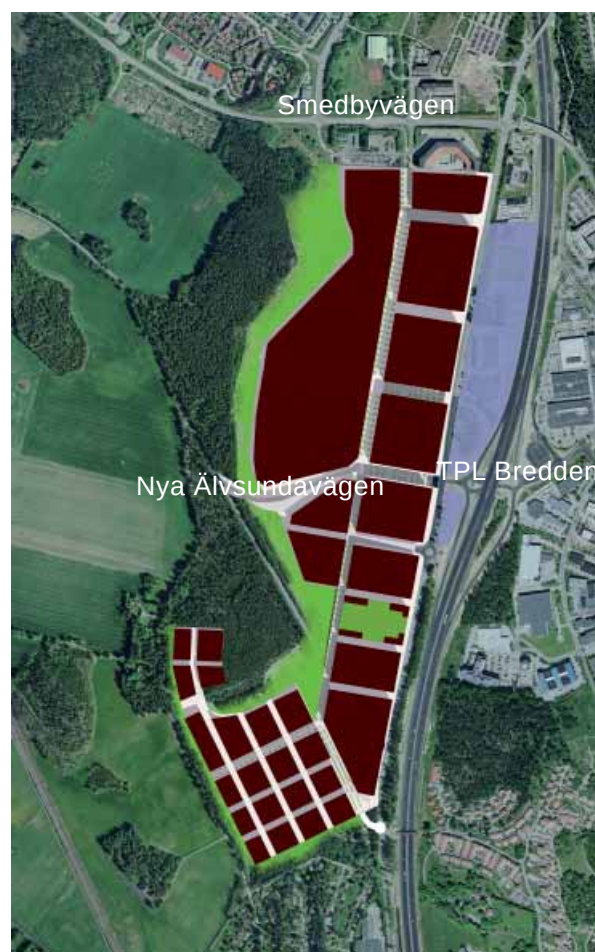


"Huvudpulsådern" - områdets "ryggrad"

Till uppsamlingsgatan kommer ett flertal lokalgator att anslutas. Dessa kommer att ges olika bredder och utformningar beroende av vilken trafikmängd som kan förväntas på dem och vilken typ av bebyggelse gatan ska försörja. Alla lokalgator bör ha gångbanor eller gång- och cykelbanor.

Lokalgatorna mellan uppsamlingsgatan och Stockholmsvägen ska kunna omhänderta trafik till/från Bredden trafikplats och de södra delarna av Upplands Väsby kommun. Dessa lokalgator kommer att få en kraftig lutning eftersom höjdskillnaden mellan dalbotten och huvudgatan varierar mellan 7-15 meter. Detta kommer att ställa särskilda krav på utformningen av gatorna samt korsningspunkter där extern trafik kan förväntas.

Ett så stort område som föreliggande program omfattar kommer att innehålla en stor variation av gatutyper. I de södra delarna kommer vilagator och mindre bostadsgator att förekomma. Utmed dessa gator kan långsgående parkering övervägas. I övrigt förutsätts att parkering ordnas på tomtmark.



Möjliga framtida kvarter och gator inom dalen

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Programområdet ansluts till intelligande ledningsnät.

Vattenförsörjning kan delvis ske via vattenledning i Smedbyvägen för norra delen av planområdet.

En matning från flera håll är att föredra ur drift och sårbarhetssynpunkt. Kapacitetsförhållandena i befintliga system är inte klarlagda. Norrvatten har huvudledningar V600 väster om området, varför kapacitetsförstärkning kan ordnas relativt enkelt eftersom kapacitetsbegränsning för att försörja hela planområdet råder i det lokala vattennätet.

Det bör utredas om sammankoppling även av vattenledningsnäten bör ske till befintlig V300 öster om breddens trafikplats för att förstärka inmatningen från Norrvattens huvudledning V600 till kommundelarna öster om Älvsundadalen.

Spillvatten och dagvattnet från det norra området kan avledas genom pumpning till befintlig

spillvattenledning i Smedbyvägen då området är låglänt i förhållande till omgivande bebyggelse. Ett alternativ till pumpning är att via borrhning ansluta spillvatten från området till Käppalatunneln strax väster om planområdet. Detta skulle ge en i princip obegränsad kapacitet för att utan pumpning avleda spillvatten från stora delar av området. Vissa delar av området kan dock behöva pumpas till tunneln.

Kommunen har nyligen utfört ett borrhål norr om Smedbyvägen för slamtömning och anslutning av delar av Smedby, även spillvatten som ansluts till det nordvästra hörnet av planområdet kommer att anslutas till detta borrhål. Käppalatunnelns läge framgår av skiss.

Värme

Väster om Stockholmsvägen/Norrvikenleden finns en kulvert för fjärrvärme och fjärrkyla till vilken programområdet bedöms kunna anslutas.



Käppalatunnelns läge väster om programområdet

Dagvatten

Dagvattenhanteringen ska utformas med tanke på områdets placering inom skyddsområde för vattentäkt.

- Förorenat dagvatten hanteras separat från ej förorenat dagvatten.
- Tillräckligt utrymme reserveras för nödvändiga dagvattenanläggningar.

Grundvattnet ska skyddas mot förorenat dagvatten

Dagvattnet från genomfartsvägar, liksom från större parkeringsytor, innehåller förhöjda föroreningshalter.

- Förorenat dagvatten måste genomgå tillfredställande rening innan infiltration, alternativt måste bortledning ske på annat sätt.
- Trafikförorenat dagvatten avleds i täta system (rörledningar eller diken försedda med tätduk) inom skyddsområdet.
- Behandlingsanläggningar för trafikförorenat vatten placeras med hänsyn till risken för påverkan på grundvattnet samt förses med skyddsanordningar för att förhindra grundvattenförorening i samband med olyckshändelse.

Grundvattenbildningen ska gynnas genom infiltration av ej förorenat dagvatten.

Dagvatten från kvartersmark och från mindre lokalgator anses i regel vara lite förorenat.

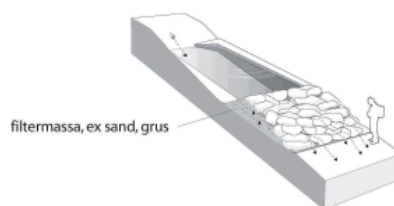
- Genom infiltration av detta vatten sker ett bidrag till att upprätthålla den ursprungliga grundvattenbildningen från området.
- Dagvatten ska genomgå behandling i någon form av mark/växsystem såsom gräsklädda svackdiken, översilningsytor, dammar, rotzonsanläggning eller liknande innan infiltration.
- För områden med olämpliga förutsättningar för konventionell infiltration, exempelvis lågt liggande områden nära grundvattenyta eller där lämpliga jordmaterial saknas, kan förstärkt förbehandling enligt ovan bli aktuell.
- Dagvatten från större parkeringsytor hanteras som förorenat dagvatten. Från ytor för parkering eller uppställning för mer än 10 fordon ska dagvattnet passera oljeavskiljare inom skyddsområde.



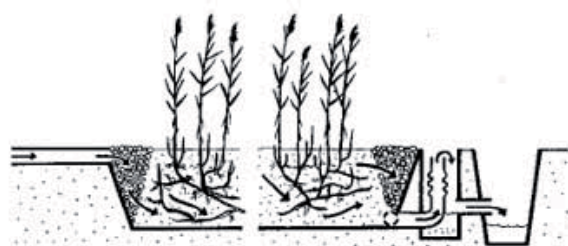
Exempel på svackdike



Dagvattendamm i anslutning till ett bostadsområde



Exempel på förbehandlingsanläggning
Filtervall



Exempel på förbehandlingsanläggning
Rotzonsanläggning

Öppen dagvattenhantering

Dagvatten kan på vissa sträckor synliggöras temporärt i dammar och bäckar mm och därigenom utgöra en resurs i stadsbilden och kombineras med parkanläggningar och gröna stråk. I första hand bedöms denna typ av anläggningar bli aktuella i områdets lägst liggande delar. Dagvattenflödena bedöms bli alltför för små, och uppträda alltför slumpmässigt för att ständiga vattenspeglar ska vara lämpliga i området. Avdunstningen är dessutom hög från ständigt stående vatten, särskilt i kombination med växtlighet vilket motverkar den i sammanhanget önskade grundvattenbildningen.

Öppna lösningar utformas därför med tanke på deras huvudsakliga funktion (rening, flödesutjämning) samt hur dessa fungerar och upplevs gestaltningmässigt under perioder med såväl hög som liten nederbörd.

Bortledning av dagvatten från området

Det dagvatten som inte bedöms lämpligt att infiltrera inom planområdet måste ledas bort från området. Det finns två vägar som bedöms realistiska.

Den ena är via ledning under Stockholmsvägen och E4:an via Breddenvägen och vidare bortledning genom dagvattentunnel som börjar vid Bergkällavägen och mynnar i Norrviken, Sollentuna kommun. Dagvattenledningen genom E4 är redan idag överbelastad, men kapacitet bör finnas i Rotsundatunneln. Sollentuna och Upplands Väsby utreder placeringen av en damm vid Rotsunda för att rena dagvatten. Det bör utredas om man skall trycka en dagvattenledning genom Breddens trafikplats till Rotsundatunnel. Huvudrecipient för programområdet är dock Edsån.

Dagvattenledningar finns utbyggda från E4:an, men kapacitetsförhållandena behöver utredas närmare.

Söderut kan dagvatten ledas med självfall till Edsån. En höjdrygg kommer att skilja planområdets norra delar från de södra. För att avleda dagvatten denna väg från den norra delen behöver ledningar läggas på stort djup räknat från en framtida marknivå. Kapacitetsförhållanden i Edsån liksom i aktuella diken och trummor mm behöver klarläggas.

Om bortpumpning av dagvatten blir aktuellt finns dagvattenledningar utbyggda norr om och korsande Smedbyvägen. Dessa har begränsad kapacitet för att ta delar av det norra programområdet.

Brukarskedet

Tvättning av bilar på gatan eller användning av gödnings- och bekämpningsmedel i trädgårdar och parker är exempel som kan resultera i förhöjda halter av oönskade ämnen i dagvattnet även från ytor som normalt sett betraktas som lite förorenade. Det är därför viktigt att informationsåtgärder genomförs för att öka uppmärksamheten kring detta.

Natur och rekreation

Ekologiska och rekreativa samband ska eftersträvas. Kopplingar mellan bostadsnära och större sammanhängande rekreationsområden bör sökas. Åsen utvecklas som strövområde.

I samband med utbyggnad av Älvsundadalen finns möjlighet att förbättra både ekologiska och rekreativa samband mellan Järvakilen och Rösjökilen. Området kring Edsjön, i Järvakilen, har fina natur- och strövområden. Inom Rösjökilen finns Bollstanässkogen med kopplingar mot Törnskogen.

Gröna förbindelser mellan åsen och området öster om E4 bör bibehållas och utvecklas eller att nya tillskapas. Attraktiva passager bör säkerställas över den nya Älvsundavägen.

Likaså behöver gång- och cykelvägar som ger fler och bättre passager mellan öst och väst, via Älvsundadalen och förbi trafikleder, eftersträvas. I väster behöver möjligheterna att nå fram till säkra passager av järnvägen utökas.

Åsen, dess sträckning och karaktärer, utgör idag en av områdets främsta kvaliteter. Skogens förutsättningar för promenader och rekreation tas till vara. Åtgärder för att laga markskador och öka attraktionen är nödvändiga. Höjderna längs åskanten med vidsträckt utsikt kan bli ett mycket attraktivt promenadstråk.

Längs åsen finns åsbiotoper och ekologiska stråk med potential att utvecklas för rekreation, naturstudier och biologisk mångfald.

Som starkt element vid gestaltning av dalen finns värden i åsens nuvarande form, vegetationsridåer och utsiktsslägen som bör tas till vara. Åsmaterialet ger också möjlighet till modulering och terrasserings för att stärka uttryck och riktning.

Ytterligare en kvalitet som behöver tas till vara vid planeringen är närheten till det attraktiva kulturlandskapet väster om åsen. Här finns den gamla Antunavägen längs åkerkanten med sin allé, jordbrukslandskapet med holmar, koloniområdet. Området har stora värden för rekreation i form av promenader. Kontaktmöjligheter mellan Älvsundadalen och jordbrukslandskapet behöver finnas.

Förutom åsen finns ett antal träddungar och trädridåer som kan vara värdefulla att beakta vid planeringen av dalen för att skapa variation och avskärmning i den storskaliga dalen.



Åsen som rekreationsområde



Varierade promenadmiljöer



Vida utblickar över jordbrukslandskapet, allé



Åsens former tas till vara

Utbyggnadsetapper

Utbyggnad sker i etapper med Älvsundavägen som första del.

Programområdets utbyggnad styrs av Älvsundavägens nya läge och borttagandet av grus och berg och bör därför planeras i en första etapp.

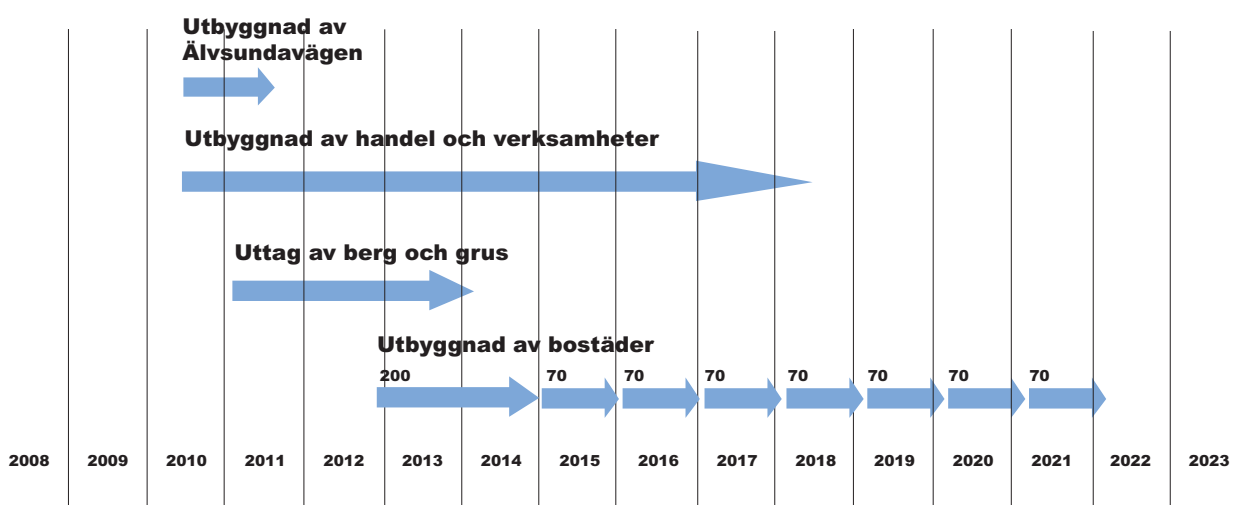
Parallellt med planeringen för Älvsundavägen kan den norra delen tas i anspråk direkt i och med att tillfart till området kan ske från Smedbyvägen. Detaljplaneläggning för denna del kan inledas när programmet godkänts av kommunen. Denna detaljplan beräknas vara antagen tidigast under år 2010 och byggstart skulle då kunna ske samma år.

När den nya Älvsundavägen byggts ut kan utbyggnad av området direkt norr om denna ske. Detaljplaneläggning för denna del bör ske tillsammans med Älvsundavägens planläggning.

Utbyggnaden av bostäder i södra delen av dalen behöver avvakta slutförandet av grus- och berguttag på grund av störningar från den verksamheten. Optimal tidsåtgång för att ta bort massorna under Älvsundavägen är cirka 3 år. Beräknad utbyggnadstakt för bostäder baserar sig på dagens efterfrågan.

Detaljplaneläggningen för södra delen av Älvsundadalen kan ske under perioden då grus- och berguttag sker.

Utbyggnadstiden för hela området kan påverkas av utbyggnad av exploateringsområden i Solna och Sollentuna längs E4-stråket.



Utkast till tidplan för utbyggnad av programområdet

Genomförande

Avtal

I samband med att programmet upprättas kommer ett ramavtal att träffas mellan markägarna och kommunerna i vilket principerna för ansvar och kostnader för genomförande av utbyggnaden regleras. Vidare regleras i ramavtalet att kostnader för planläggning och erforderliga utredningar ska åvila exploatörerna.

För varje delområde som detaljpaneläggs skall exploateringsavtal upprättas som närmare reglerar kostnader och ansvarsförhållanden mellan kommunerna och exploatörerna. Avtalen skall baseras på vad som överenskommits i ramavtalet.

Vatten, dag- och spillvatten

Utformningen av de första utbyggnadsetapperna planeras med hänsyn till det fullt utbyggda området. Nödvändigt utrymmesbehov för dagvattenhantering i senare etapper ska identifieras och reserveras. Även nivåsättningen av byggnader och va-anläggningar anpassas till de styrande nivåer som följer av senare utbyggda etapper.

Om en utbyggnad påbörjas i områdets norra delar kommer sannolikt pumpning av dagvatten krävas eftersom någon självfallslösning inte kan bli aktuell innan utbyggnad sker av områdets södra delar. Alternativt kan pumpning av dagvatten förberedas för att kunna ändras till självfall när de södra delarna är utbyggda.

Om Älvsundavägen byggs ut kan det vara lämpligt att utredning sker om att bygga ett VA-stråk genom Breddens Trafikplats dels för att leda bort spillvatten och dagvatten till Rotsundatunnel och dels för att få en vatteninmatning från Bredden och därmed förstärka den begränsade kapaciteten tvärs E4.

Utredningar

Fördjupade utredningar sker i samband med kommande detaljplanearbeten

I samband med detaljplanearbetet bedöms fördjupade utredningar att behövas bland annat avseende dagvattenhantering, trafikföreling, vatten och avlopp, radon och buller. Vidare kan ytterligare vegetationsinventering och riskbedömning behövas. Utredningar som behövs för beskrivning av miljökonsekvenserna ska genomföras. Följande utredningar kan komma att erfordras:

- Utredningar med avseende på dagvattenhantering, trafikföreling, vatten- och spillvatten, radon samt buller
- Gestaltungsprogram för bebyggelsen bör upprättas i samband med kommande detaljplanearbete
- Naturinventering både avseende flora, fåglar och insekter som underlag för fortsatt planarbete
- Plan för eventuell förplantering
- Kapacitetsförhållanden i befintliga vatten-spill- och dagvattensystem, liksom diken och Edsån bör klargöras
- Juridiska frågor kring rättigheten att avleda dagvatten bort från området via de två olika vägarna (via dagvattenledning och tunnel samt diken och Edsån) bör klargöras
- Krav/önskemål om framtida grundvattenbildning, dvs önskad alternativt nödvändig omfattning av dagvatteninfiltration bör klargöras
- Om grundvattennivån i dag hålls nere genom aktiva åtgärder bör studeras vilken framtida situation som är önskvärd

MILJÖBEDÖMNING

Behovsbedömning av miljöbedömning

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan enligt MB kap 6. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen om MKB 1998:905.

Stadsbyggnads- och Miljökontoren i Upplands Väsby kommun gör bedömningen att ett genomförande av programmet kan innebära betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning samt upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken ska därför göras i samband med kommande detaljplanearbete.

Några alternativa lokaliseringar av hela projektet är inte rimliga att redovisa då programmet omfattar omvandling av en avslutad grustäkt. Däremot har alternativa lokaliseringar av verksamheter inom dalen studerats. Dessa kan belysas i kommande MKB.

Förslaget berör inte något område av riksintresse för naturvården, Natura 2000-område, naturreservat eller nyckelbiotoper. Inom området finns inga kända rödlistade arter.

Förslaget kan innebära positiva effekter vad gäller friluftsliv, parker och grönområden samt barriäreffekter eftersom ett stort grustag omvandlas till en levande stadsdel med allmänna stråk och parktytor som kopplas till befintlig struktur. Detta innebär att grustaget som barriär på sikt försvinner.

De frågor som bedöms viktiga att belysa i kommande miljöbedömning är:

Grund- och dagvatten

Förslaget berör yttre skyddsområden för grundvattentäkter i Rotsunda/Jästbolaget och Hammarby/Löwenströmska sjukhuset.

Hälsa och säkerhet

- Beroende på utformning och användning i respektive detaljplan bör konsekvenser för risk och säkerhet belysas.
- Risk och säkerhet med anledning av föreslagen verksamhet.
- Farliga transporter med anledning av närheten till E4 samt beroende på föreslagen verksamhet.
- Trafiksäkerhet, här finns möjlighet att förbättra trafiksäkerheten i jämförelse med dagsläget.

- Buller, området ligger utanför influensområdet för buller från Arlanda men är ändå påverkat av flygbuller. Vidare innebär närheten till E4, Stockholmsvägen, Smedbyvägen och järnvägen att området är påverkat av buller i vissa delar. Förslaget kan innebära positiva konsekvenser om bebyggelse uppförs utmed Stockholmsvägen.
- Åsen är högriskområde för radon varför detta ska redovisas i detaljplan.
- Elektromagnetisk strålning med anledning av befintlig 70 kV-ledning.
- Markföroreningar behöver undersökas i den södra grusgropen samt på platsen för det före detta asfaltverket i den norra delen.
- Luft, med hänsyn till närheten till E4 samt förhållanden i dalen. Utformningen blir viktig för att säkerställa utvädring.

Klimat

Sol- och vindförhållanden bör belysas.

Rekreation och naturmiljö

Konsekvenser för åsen och Järvakilen samt hur området ansluter till kommunens övergripande gröna stråk. Förslaget kan innebära en förbättring för rekreation och friluftsliv bland annat genom förbättrade kopplingar mellan befintliga grönområden.

Åsen innehåller två naturvärdesområden med kommunalt intresse.

Inför det kommande planarbetet kan en fördjupad inventering av flora och fauna i grustäkten behöva utföras.

Stads- och landskapsbild

Området omfattar delar av den ursprungliga Stockholmsåsen och ingår i riksintresse för kulturmiljö samt ligger nära Järvakilen.

Fornlämningar

Inom programområdet finns fornminnet ”Sju Riddares Träsk”.

REFERENSER

Framtidens Upplands Väsby, ”Den moderna småstaden”, Strategisk kommunplan 2005-2020, antagen av kommunfullmäktige 2005-12-19

Vattenplan Upplands Väsby, Vattenplan för Upplands Väsby kommun 2007

Kommunplan för Sollentuna, antagen av kommunfullmäktige april 1988, aktualitetsförklarad juni 2002

Handelsutredning Upplands-Väsby, Rapport 2006-10-20 reviderad 2007-01-24, Nordplan AB

Älvsunda, Marknadsanalys, Inregia AB, september 2006

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFS 2010, Samrådsförslag, Remisshandling 13 juni - 28 november, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFS 2001

Älvsundadalen, Upplands Väsby, Fördjupad översiktsplan och miljökonsekvensbeskrivning, antagen 1996-06-17

Älvsundadalen Landskapsanalys, 2008-10-21, WSP

Naturinventering Upplands Väsby kommun, 2008, ekologigruppen ab

PM Geohydrologi Älvsundadalen, Solna 2005-10-05, BERGAB

Genomgång av tekniska handlingar avseende geologiska och hydrogeologiska förhållande med betydelse för Älvsundadalen, NCC, 2006

Tillstånd till fortsatt grus- och bergtäktverksamhet å fastigheterna Antuna 1:5 och 5:1 i Upplands Väsby kommun, länsstyrelsens beslut 2004-02-03

Detaljplan för InfraCity Väst/Område vid Bredens trafikplats, Rotsunda i Upplands Väsby och Sollentuna kommuner, Utställningshandling 2007-07-11, samrådshandling 2007-03-30

Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplane-program för ny sträckning av Älvsundavägen, Upplands Väsby kommun, 2004-02-19, SWECO VBB

Trafikflöden vid förändring av Älvsundavägen, rev 2004-11-26, CarlBro

Vägrafikbuller, Scandiaconsult, 2001-03-14

ÄLVSUNDADALEN - planering av bebyggelsen ur bullersynpunkt, 2007-10-30, WSP

Beskrivning till Geologiska kartbladet Stockholm NV”, SGU Ae nr 2

