

INNEHÅLL

INLEDNING 2

Bakgrund och syfte3

Väsby stationsområde 2040.....4

Värdeskapande stadsutveckling5

TÄTHET 7

Att mäta täthet8

Upplands Väsby i regionen9

Befolkningstäthet i Väsby stationsområde.....10

Blandning i Väsby stationsområde.....16

GÅNGNÄT 18

Att mäta gång- och gatunätets struktur.....19

Lokala stråk i Väsby stationsområde.....20

Regionala stråk i Väsby stationsområde.....22

GÅNGFLÖDEN 24

Att prognosticera gångflöden.....25

Gångflöden 2040.....27

CYKELFLÖDEN 30

Att prognosticera cykelflöden31

Cykelflöden 2040.....32

SERVICE 33

Att analysera servicebehov.....34

Behov av service 204035

Lägen för kommersiell service 2040.....37

LEVANDE STADSMILJÖ 39

Att mäta levande stadsmiljö40

Stadslivsindex 204042

DISKUSSION 44

Slutsatser och rekommendationer45

Planering för en resilient stad47

Vidare studier48

KÄLLFÖRTECKNING 49

Källförteckning.....50

KONSULTER

Spacescape:

[Joel Hernbäck](#)

[Alexander Stähle](#)

BESTÄLLARE

Upplands Väsby kommun:

[Mats Jakobsson](#)

[Sofia Carlsson](#)

[Mats Åberg](#)

ByggVesta:

[Anna-Karin Hallqvist](#)

INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

BAKGRUND OCH SYFTE

Kring Upplands Väsby station pågår två omfattande detaljplaner, Östra Runby med Väsby Stationsområde och Optimus.

Syftet med detaljplanen Östra Runby med Väsby stationsområde är att bygga samman Runby med centrala Väsby, skapa en tät och funktionsblandad stadsdel samt utveckla stationsområdet till en kapacitetsstark kommunikationsknutpunkt. Planområdet omfattar Upplands Väsby järnvägsstation med stationsfunktioner, spårområde samt anslutande mark både väster och öster om spårområdet. Samrådet pågick under tiden 25 oktober till den 6 december 2018.

Området Optimus ligger i centrala Väsby, öster om järnvägen och strax söder om Väsby station. Idag är området präglad av verksamheter, parkeringsytor, kontor och viss kulturverksamhet i form av Väsby konsthall. Syftet med att pröva ny detaljplan för området är att möjliggöra ny-, om- och tillbyggnader inom området för att åstadkomma attraktiva blandkvarter med nya mötesplatser, grönytor, bostäder, kontor samt lokaler för kultur, samhällsservice och andra verksamheter. Samråd för detaljplanen planeras till hösten 2020.

Spacescape har tillfrågats att analysera de föreslagna planerna utifrån stadsbyggnads- och stadslevsperspektiv för att beskriva konsekvenserna av utvecklingen. Syftet är att ge underlag för den fortsatta planeringen och bidra med rekommendationer för att stärka stadsutvecklingen i området. Utredningen innefattar analyser inom följande områden:

ANALYSER:

Täthet och blandning

Gång- och gatunätets struktur

Gångflöden

Cykelflöden

Servicebehov och servicelägen

Levande stadsmiljö



PLANOMRÅDEN FÖR DE TVÅ DETALJPLANERNA

Områdesgränser till detaljplanerna för Östra Runby med Väsby stationsområde samt Optimus.

VÄSBY STATIONSSOMRÅDE 2040

2040 FINNS YTTERLIGARE 5 700 BOSTÄDER OCH 2 000 ARBETSPLATSER I OMRÅDET

Denna rapport analyserar hur Centrala Upplands Väsby fungerar ur ett stadsbyggnads- och stadslivsperspektiv i ett planscenario för 2040 när detalplanerna för Östra Runby med Väsby stationsområde och Optimus är genomförda.

Planen för Östra Runby har sedan samrådet 2018 genomgått vissa justeringar och tillägg, analysen baseras på ett planförslag som är uppdaterat i januari 2020 och som medger ca 2 000 bostäder och ca 30 000 kvm lokalyta. Även planförslaget för Optimus är uppdaterat i januari 2020 och medger ca 890 bostäder och 27 800 kvm lokalyta inkl. de befintliga kontorsbyggnader som bevaras i området.

Utöver de två detaljplanerna finns också ett antal andra planprojekt i närområdet i olika skeden av genomförande. I Fyrklövern förväntas ca 1 600 bostäder vara färdigställda i planscenariot för 2040. Några planprojekt som är under genomförande idag är Eds Allé samt Södra och Norra Messingen där totalt ca 550 respektive 360 bostäder återstår att färdigställa. Sammantaget beräknas det finnas 5 700 nya bostäder och 2 000 nya arbetsplatser i området 2040.

För att kunna analysera gatunätets struktur samt prognosticera gång-, och cykelflöden har också den planerade utvecklingen i gång-, cykel- och gatunätet karterats i enlighet med planerna.



PLANPROJEKT I OLIKA SKEDEN AV GENOMFÖRANDE SOM BERÄKNAS VARA FÄRDIGSTÄLLDA I PLANSCEARIOT FÖR 2040.

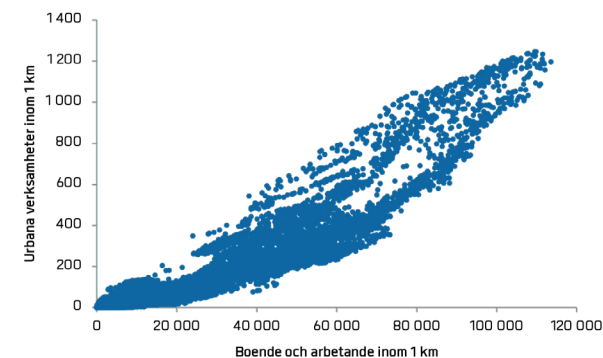
VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

TÄTHET OCH BLANDNING BIDRAR TILL HÅLLBAR STADSUTVECKLING OCH LEVANDE STADSMILJÖER

En tät stad är en grundläggande förutsättning för närhet, ju tätare bebyggelse desto mer funktioner finns inom gångavstånd. Koncentrationer av människor skapar förutsättningar för möten och utbyten av idéer och tjänster, vilket ger tillväxt och välfärd. En hög befolkningstäthet innebär också ett stort underlag för offentlig och kommersiell service. Spacescape har i flera städer (Stockholm, Göteborg, Malmö, Bergen, Oslo, Köpenhamn, Örebro, Halmstad) sett en tydlig korrelation mellan befolkningstäthet och tillgång till utbud av kommersiell service. Ett stort serviceutbud inom gångavstånd underlättar människors vardagsliv samtidigt som det skapar attraktivitet. I flera studier av svenska städer har det visat sig ha betydelse både för bostadspriser och kontorshyror (Region Stockholm et al. 2012, Göteborgs stad et al. 2016, Region Skåne et al. 2019, Uppsala kommun, 2020). Det finns tydliga synergieffekter mellan bostäder, kontor, handel och restauranger som gör de olika marknaderna sinsemellan beroende av varandra. Därför skapar en blandad bebyggelse värden på alla dessa marknader. Att det finns en stor blandning med bostäder, arbetsplatser och andra funktioner skapar också förutsättningar för att människor rör sig i det offentliga rummet över hela dygnet. En tät och blandad stadsmiljö med ett stort utbud av service är mer dynamisk och upplevs som mer levande (Spacescape, 2019).

Samtidigt som täthet skapar värden på bostads- och kontorsmarknaden så innebär det också ett mer effektivt markutnyttjande som minskar kostnaderna för annan infrastruktur så som vatten, avlopp, elektricitet och fiber. En tät och tillgänglig stad innebär också att människor lever nära varandra, det vill säga i praktiken motsatsen till segregation. Genom att människor med olika bakgrunder och ekonomiska förutsättningar ges möjligheter att dela samma stadsrum finns fysiska förutsättningar för integration, mer jämlika livsvillkor och social hållbarhet (Legeby 2013).

Att ha nära till handel och service, och nära mellan bostad och arbetsplats innebär att avstånden blir kortare och att en större andel av transportererna kan ske hållbart med lägre utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar. Forskning har tidigare visat att en mångfald av funktioner påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt (Ewing & Cervero, 2010). Liknande resultat har också påvisats för resande i Stockholmsregionen där täthet, blandning och en mångfald av funktioner visat sig hänga samman med färre bilresor och en större andel resor med kollektivtrafik och till fots (Spacescape 2018).



SAMBAND MELLAN TÄTHET OCH SERVICEUTBUD I STOCKHOLMSREGIONEN

Ju fler boende och arbetande inom 1 km desto fler urbana verksamheter finns inom samma avstånd.

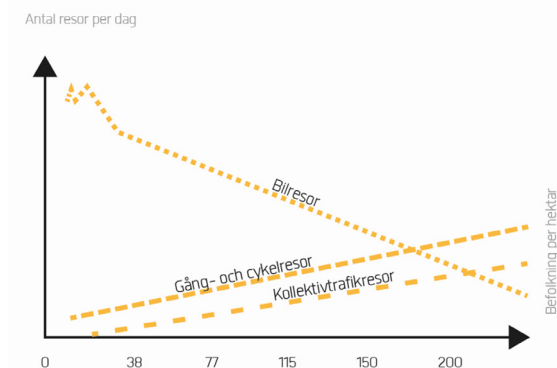


ILLUSTRATION AV SAMBANDET MELLAN TÄTHET OCH ANTAL RESOR MED OLIKA TRAFIKSLAG

Ju högre täthet desto mindre andel bilresor och större andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

ETT VÄL SAMMANKOPPLAT GATUNÄT ÄR TRYGGT OCH ATTRAKTIVT

I praktiken beror också mycket av det som vi upplever som stadskvalitet och stadsliv på hur vi utformar stadens gatunät och övriga gångvägsstruktur. Nätverket av gator och gångvägar är det som skapar närhet och tillgång till stadens människor och utbud av attraktioner och service. Det utgör det offentliga rum som är grundförutsättningen för alla städer och beroende på dess form och struktur skapar det specifika rörelsemönster i staden så att vissa platser blir mer befolkade än andra.

Det är viktigt att poängtera hur denna form oavsett var olika attraktioner, som handel och grönytor är belägna, i sig bidrar till att vissa gator och platser blir mer befolkade än andra. Det är här vi ser hur stadens form skapar sociala och ekonomiska grundförutsättningar genom att mängden människor på olika platser är avgörande för den sociala och ekonomiska potentialen hos dessa platser. I nätverket finns således en tillgänglighet i sig. Denna tillgänglighet innebär bland annat att vissa stadsrum upplevs som närmare andra platser och stadsrum medan andra upplevs som mycket avsides, liksom att vissa stadsrum i högre grad utgör del av många färdvägar genom staden än andra.

Om ett stråk dessutom är en viktig länk mellan olika destinationer skapas också potential för gångflöden och handel och service i gatuplan vilket bidrar till levande stadsmiljöer. Hur levande en stadsmiljö upplevs har bland annat visat sig bero på hur lätt platsen är att nå och hur mycket det finns att göra på platsen, men också om de finns upplevelsemässiga kvaliteter (Spacescape, 2019). Levande stadsmiljöer är också

i hög grad trygga och attraktiva stadsmiljöer. Gatunätets överblickbarhet och orienterbarhet har stor betydelse för om en stadsmiljö upplevs som trygg för människor att röra sig och vistas i. Om det dessutom är välbefolkat och kantas av många entréer utåtriktade verksamheter i gatuplan skapas informell övervakning som bidrar till trygghet. Gångvänliga gatumiljöer med låga hastigheter och många entréer mot gatan har också visat sig efterfrågade av bostadsköpare i flera svenska städer (Region Stockholm et al. 2012, Göteborgs stad et al. 2016, Region Skåne et al. 2019, Uppsala kommun, 2020).

KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄN GRUNDEN FÖR HÅLLBART RESANDE

Persontransporter är grundläggande för stadens funktionalitet och attraktivitet. Långa transporter innebär inte bara en negativ påverkan på miljön utan också höga kostnader, både för individen och för samhället. Särskilt den spårbundna kollektivtrafiken spelar en central roll för tillgänglighet inom regionen och för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande. Att ha nära till en spårstation har i studier av Stockholmsregionen visat sig ha stor betydelse för andelen kollektivtrafikresor (Spacescape, 2018). Det är särskilt viktigt längre ut i regionen där kapacitet och turtäthet är avgörande för att människor ska välja kollektivtrafik före bil. Betalningsviljan för bostäder är också högre där tillgängligheten är störst, det vill säga där avstånden och resekostnaderna är minst. Att bo inom gångavstånd från en tågstation är efterfrågat på bostadsmarknaden, särskilt i större städer där avstånden är större (Region Stockholm et al. 2014, Göteborgs stad et al. 2016, Region Skåne 2019).

BRA PARKER OCH REKREATIONSOMRÅDEN SKAPAR LIVSKVALITET OCH ATTRAKTIVITET

Offentliga platser, det vill säga torg, parker och naturområden, har många olika funktioner och värden. Träd och grönområden i staden bidrar till att värdefulla ekosystem upprätthålls samtidigt som det ger oss ekosystemtjänster som dagvattenhantering, rening av luften, pollinering och skugga. Parker och grönområden i staden ger också möjlighet till rekreation, rofylldhet och vardagliga naturupplevelser. Forskning visar att närhet till gröna stadsrum främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter, 2003).

Rekreativa kvaliteter skapar också attraktiva stadsmiljöer. Allt från mindre kvartersparker och värdefulla naturområden till närhet till vatten har i en rad städer visat sig påverka betalningsviljan för bostäder. (Region Stockholm et al. 2014, Göteborgs stad et al. 2016, Region Skåne 2019). Rekreativa kvaliteter i staden ska inte ses som motsättning till täthet utan snarare är de ömsesidigt beroende av varandra. Parker och grönområden i täta miljöer innebär att fler människor har nära till rekreativa kvaliteter. För att parker och grönområden ska vara levande och väl omhändertagna behövs många boende i närheten.



TÄTHET

ATT MÄTA TÄTHET

Täthet är förmodligen det vanligaste måttet på stadsmiljö inom planeringen och kan mätas med olika metoder. Man skiljer på befolkningstäthet, där man beräknar antal personer, och bebyggelsestäthet där man beräknar mängden våningsyta (BTA). Ofta analyserar man tätheten inom ett visst område, till exempel på en fastighet eller inom en stadsdel eller ett planområde. Detta sätt att mäta täthet ger ett exploateringsstal för den givna ytan. Men det kan vara förledande om vi med det försöker fånga stadsmiljö eller stadsliv, eftersom samma täthet mätt på detta sätt kan åstadkommas med mycket olika bebyggelse- och typologier, exempelvis punkthus eller kvartersbebyggelse.

Är man ute efter täthetens effekt på stadslivet bör man snarare än bara beräkna BTA göra en tillgångsanalys av tätheten, det vill säga beräkna antalet personer eller mängden BTA inom en viss räckvidd, vilket ger en tydligare bild av den upplevda tätheten. I denna rapport avses tillgänglig befolkningstäthet inom 500 m, dvs mängden människor som bor eller arbetar inom 500 m från varje punkt i kartan mätt genom gångnätet. Detta mått ger en tydligare bild av den upplevda tätheten och dess effekt på stadslivet än täthet som mäts på fastighets- eller områdesnivå.

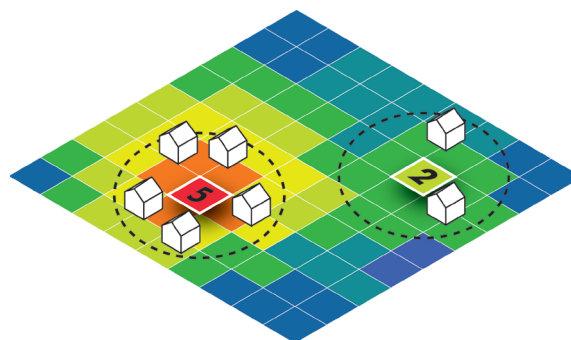


ILLUSTRATION AV EN TILLGÅNGSANALYS.

En tillgångsanalys mäter hur mycket man når inom en viss räckvidd. Den tillgängliga tätheten kring varje fastighet eller adresspunkt mäts exempelvis som hur många som bor eller arbetar inom 500 m i gångnätet

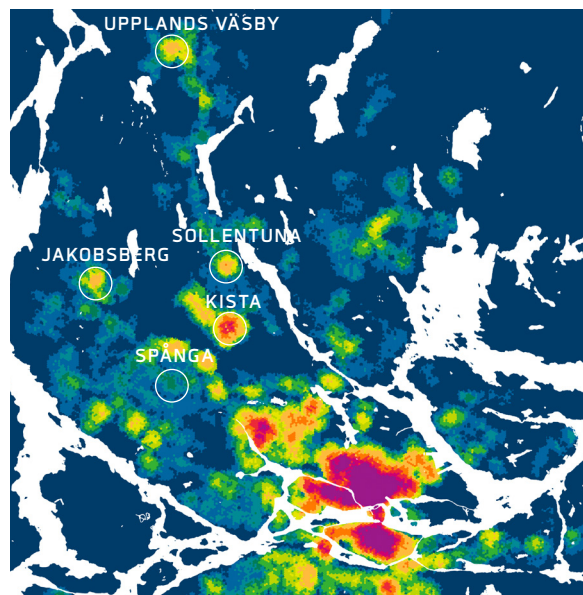
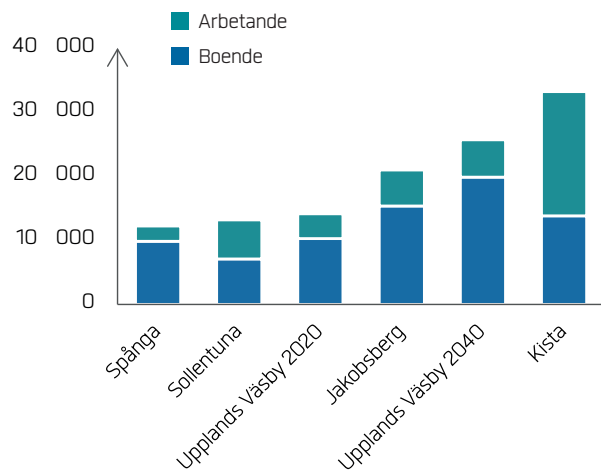
UPPLANDS VÄSBY I REGIONEN

2040 KOMMER UPPLANDS VÄSBY HA EN BEFOLKNINGSTÄTHET SOM KAN JÄMFÖRAS MED DAGENS KISTA

De planer som antas vara genomförda i Upplands Väsby år 2040 kommer ge en betydande ökning av befolkningstätheten i området. I de mest centrala delarna finns idag 100-150 boende och arbetande per hektar, en täthet som kan jämföras med liknande lägen i regionen som Sollentuna Centrum och Jakobsberg. År 2040 beräknas tätheten vara 200-250 boende och arbetande per hektar, vilket är närmare den befintliga tätheten i Kista.

BOENDE OCH ARBETANDE BEFOLKNING

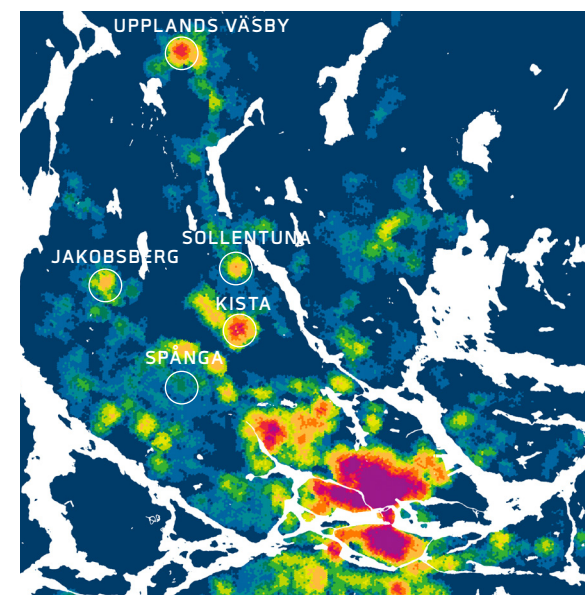
Antal boende och arbetande inom 1 km från spärstationen i några jämförbara stadsdelar i norra Stockholmsregionen.



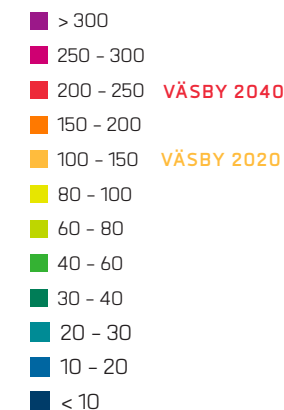
BOENDE OCH ARBETANDE BEFOLKNING PER HA 2020

Kartan ovan till vänster visar den befintliga befolkningstätheten i Stockholmsregionen, där Upplands Väsby och några jämförbara stadsdelar i norra Stockholm är markerade.

Kartan ovan till höger visar befolkningstätheten med de planer som antas vara genomförda i Upplands Väsby år 2040 i jämförelse med den befintliga befolkningstätheten i några stadsdelar i norra Stockholm. Notera att utvecklingsplaner utanför Upplands Väsby alltså är inkluderade i analysen.



BOENDE OCH ARBETANDE BEFOLKNING PER HA MED GENOMFÖRDA PLANER I UPPLANDS VÄSBY



BEFOLKNINGSTÄTHET I VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

BOENDETÄTHET IDAG

IDAG FINNS TRE KLUSTER AV HÖG BOENDETÄTHET ÖSTER OM SPÅREN

Dagens boendetäthet i Väsby stationsområdet bildar inte någon sammanhängande stadskärna utan är koncentrerad till tre kluster på östra sida av spåren. Tätheten är högst längs Centralvägen, kring Apoteksskogen och kring Fyrklövern. På västra sidan av spåren finns ett täthetskluster i Runby, här är dock tätheten betydligt lägre. Den genomsnittliga boendetätheten inom 1 km från stationen kan jämföras med motsvarande områden i Sollentuna Centrum och Jakobsberg. Men den utspridda tätheten bidrar till en fragmenterad struktur.

BOENDE INOM 500 M

- > 6 000
- 4 000 - 6 000
- 3 000 - 4 000
- 2 500 - 3 000
- 2 000 - 2 500
- 1 500 - 2 000
- 1 000 - 1 500
- 800 - 1 000
- 600 - 800
- 400 - 600
- 200 - 400
- < 200

KISTA
SOLLENTUNA/
JAKOBSBERG/
VÄSBY 2020
SPÅNGA



BOENDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

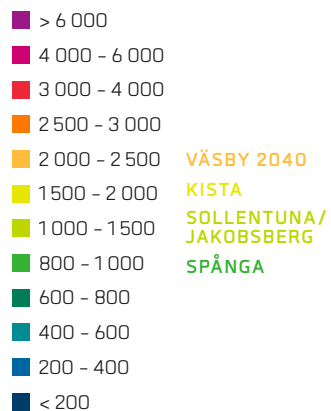
Boendetätheten är idag koncentrerad framförallt kring Centralvägen, Apoteksskogen och Fyrklövern men bildar en fragmenterad struktur.

BOENDETÄTHET 2040

2040 ÄR VÄSBY STATIONSOMRÅDE ETT SAMMANHÄNGANDE OMRÅDE MED HÖG BOENDETÄTHET

De planer som beräknas vara genomförda till år 2040 bidrar till en kraftigt ökad boendetäthet kring pendelstationen, Optimus och Fyrklövern. Utvecklingen skapar en stadskärna med sammanhängande boendetäthet från Fyrklövern i öster, längs Centralvägen, pendelstationen och Optimusområdet till Runby torg väster om spåren. Den genomsnittliga boendetätheten inom 1 km från stationen är år 2040 högre än motsvarande områden i dagens Sollentuna Centrum, Jakobsberg och Kista.

BOENDE INOM 500 M



BOENDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

Boendetätheten 2040 skapar en sammanhängande stadskärna från Fyrklövern i öster till Runby torg väster om spåren.

ARBETANDE TÄTHET IDAG

IDAG FINNS FLEST ARBETSPLATSER KRING CENTRALVÄGEN

Koncentrationen av arbetsplatser är störst kring Centralvägen och delar av Optimusvägen, men den fortsätter även längs Dragonvägen kring Väsby Centrum. I andra delar av stationsområdet är arbetandets tätteten låg. Den genomsnittliga arbetandets tätteten inom 1 km från stationen kan jämföras med motsvarande områden i Sollentuna Centrum och Jakobsberg.

ARBETANDE INOM 500 M



ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

Arbetandets tätteten är idag koncentrerad kring Centralvägen, Optimusvägen och Dragonvägen.

ARBETANDE TÄTHET 2040

2040 FINNS EN HÖGRE KONCENTRATION AV ARBETSPLATSER KRING STATIONEN OCH LÄNGS OPTIMUSVÄGEN

Tillkommande kontorsarbetsplatser i Optimusområdet och i terminalbyggnaden ökar koncentrationen av arbetsplatser kring stationen och längs med Optimusvägen. Det gör att den genomsnittliga arbetstätteten inom 1 km från stationen år 2040 blir något högre än i motsvarande områden i dagens Sollentuna Centrum och Jakobsberg.

ARBETANDE INOM 500 M



ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

Arbetstätteten blir 2040 högre kring stationen och Optimusvägen.

BOENDE OCH ARBETANDE IDAG

IDAG FINNS DEN CENTRALA TÄTHETSKÄRNAN KRING CENTRALVÄGEN OCH VÄSBY CENTRUM

Flest boende och arbetande finns kring Centralvägen och Väsby Centrum som tillsammans bildar en tydlig täthetskärna i Väsby stationsområde. I Runby väster om spåren är det idag betydligt glesare. Den genomsnittliga tätheten inom 1 km från stationen kan jämföras med motsvarande områden i Sollentuna Centrum och Jakobsberg.

BOENDE OCH ARBETANDE INOM 500 M



BOENDE OCH ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

En central täthetskärna finns idag kring Centralvägen och Väsby Centrum.

BOENDE OCH ARBETANDE 2040

2040 ÄR TÄTHETEN HÖG FRÅN FYRKLÖVERN I ÖSTER TILL RUNBY TORG VÄSTER OM SPÅREN

Den tillkommande bebyggelsen bidrar till att bilda en stor sammanhängande stadskärna med en täthet som kan jämföras med dagens Kista. De tätaste delarna finns kring stationen/Messingen och kring Fyrklövern, men det sammanhängande området med hög täthet innefattar också Runby torg, Optimusområdet, Dragonvägen och Ekebo söder om Mälärvägen. Den ökade tätheten skapar större underlag för offentlig och kommersiell service och ger förutsättningar för en mer levande stadsmiljö än idag.

BOENDE OCH ARBETANDE INOM 500 M



BOENDE OCH ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

Väsbystationsområdet bildar 2040 ett stort sammanhängande område med hög täthet.

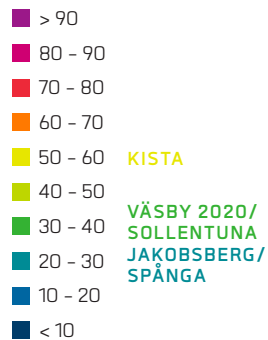
BLANDNING I VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

ANDEL ARBETANDE IDAG

IDAG FINNS EN BLANDAD STADSMILJÖ KRING CENTRALVÄGEN OCH VÄSBY CENTRUM

Kring Centralvägen och Väsby centrum finns idag både många bostäder och arbetsplatser. Andelen av boende och arbetande inom 500 m som utgörs av arbetande befolkning är här kring 50 %. Optimusområdet utgörs idag av enbart arbetsplatser medan andelen arbetande istället minskar i bostadsområdena längre bort från det centrala stationsområdet. Andelen arbetande inom 1 km från stationen kan jämföras med motsvarande område i Sollentuna Centrum och är något högre än i Jakobsberg.

ANDEL ARBETANDE INOM 500 M (%)



ANDEL ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

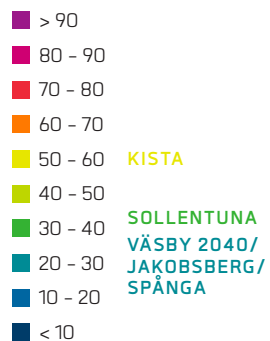
Kring Centralvägen och Väsby Centrum där det både finns mycket bostäder och arbetsplatser är det en hög blandning mellan boende och arbetande befolkning.

ANDEL ARBETANDE 2040

2040 UTVECKLAS ÄVEN OPTIMUSOMRÅDET TILL EN BLANDAD STADSMILJÖ

I de planer som beräknas vara genomförda till 2040 finns mer bostäder än arbetsplatser, följden blir att andelen arbetande generellt minskar i Väsby stationsområde. I en stor del av området är andelen arbetande alltså över 30 % vilket kan anses utgöra en blandad stadsmiljö. Samtidigt utvecklas Optimusområdet från ett enfunktionellt verksamhetsområde till en blandad stadsmiljö med både arbetsplatser och bostäder. Andelen arbetande inom 1 km från stationen kan jämföras med motsvarande område i Jakobsberg men sjunker till något lägre än i Sollentuna Centrum.

ANDEL ARBETANDE INOM 500 M (%)



ANDEL ARBETANDE INOM 500 M LÄNGS GÅNGNÄTET.

Generellt blir andelen arbetande mindre i Väsby stationsområde, men ett större område utgör en blandad stadsmiljö.



GÅNGNÄT

ATT MÄTA GÅNG- OCH GATUNÄTETS STRUKTUR

Inom Space Syntax-forskningen har man på flera sätt lyckats fånga tillgängligheten och strukturen i gång- och gatunätet och visat dess stora betydelse för hur staden fungerar. Space syntax är en urban-morfologiskt inriktad stadsbyggnadsforskning som startades på University College London som vuxit till ett globalt forskningsnätverk och vidareutvecklats på bland annat KTH och Chalmers.

RUMSINTEGRATION

Rumsintegration är ett analysmått som utvecklats för att mäta rumslik tillgänglighet i nätverk. En rumsintegrationsanalys visar hur nära stadsrum är till varandra via sitt genomsnittliga avstånd i antal riktningsförändringar till andra stadsrum. Enkelt uttryckt har stadsrum som nås från många andra stadsrum inom få riktningsförändringar en hög rumsintegration. Det är då väl integrerat i rumssystemet som helhet vilket gör det lättare att orientera sig. I denna rapport analyseras rumsintegrationen inom sju riktningsförändringar som ett sätt att beskriva lokal orienterbarhet i stadsstrukturen.

GENHET

Ett mått som kan påminna om närhet men som egentligen fångar något annat är vad som kan kallas genhet. Ett sätt att mäta genhet är att jämföra det faktiska gång- eller cykelavståndet med fågelavståndet och på så vis beräkna en genhetskvot. Inom Space Syntax-forskningen har genhet istället beskrivits genom att analysera vilka länkar eller stråk som i högre grad än andra är del av många gena förbindelser i nätverket. Vilka länkar som upplevs som gena mäts då oftast genom den minsta vinkelförändringen. I flera forskningsstudier har genhet mätt med den metoden visat sig ha betydelse för vilka stråk som blir mest använda som cykelstråk. Dessa stråk är också ofta de som upplevs som övergripande stråk mellan olika stadsdelar. I denna rapport analyseras genheten inom 3 km som ett sätt att beskriva stråk med regional orienterbarhet som länkar samman Väsby stationsområde med omgivande områden.

För gång- och cykelprognoserna används delvis samma typ av vinkelförändringar i gångnätet för att analysera troliga vägval mellan olika start- och målpunkter.

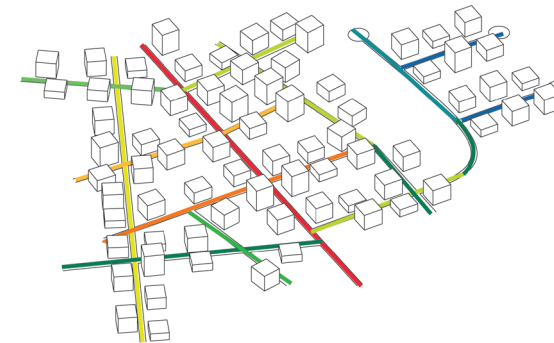


ILLUSTRATION AV EN NÄTVERKSANALYS.

Nätverksanalyser används för att identifiera lokalt starka stråk i Väsby stationsområde respektive övergripande stråk till omgivande områden.

LOKALA STRÅK I VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

LOKAL ORIENTERBARHET IDAG

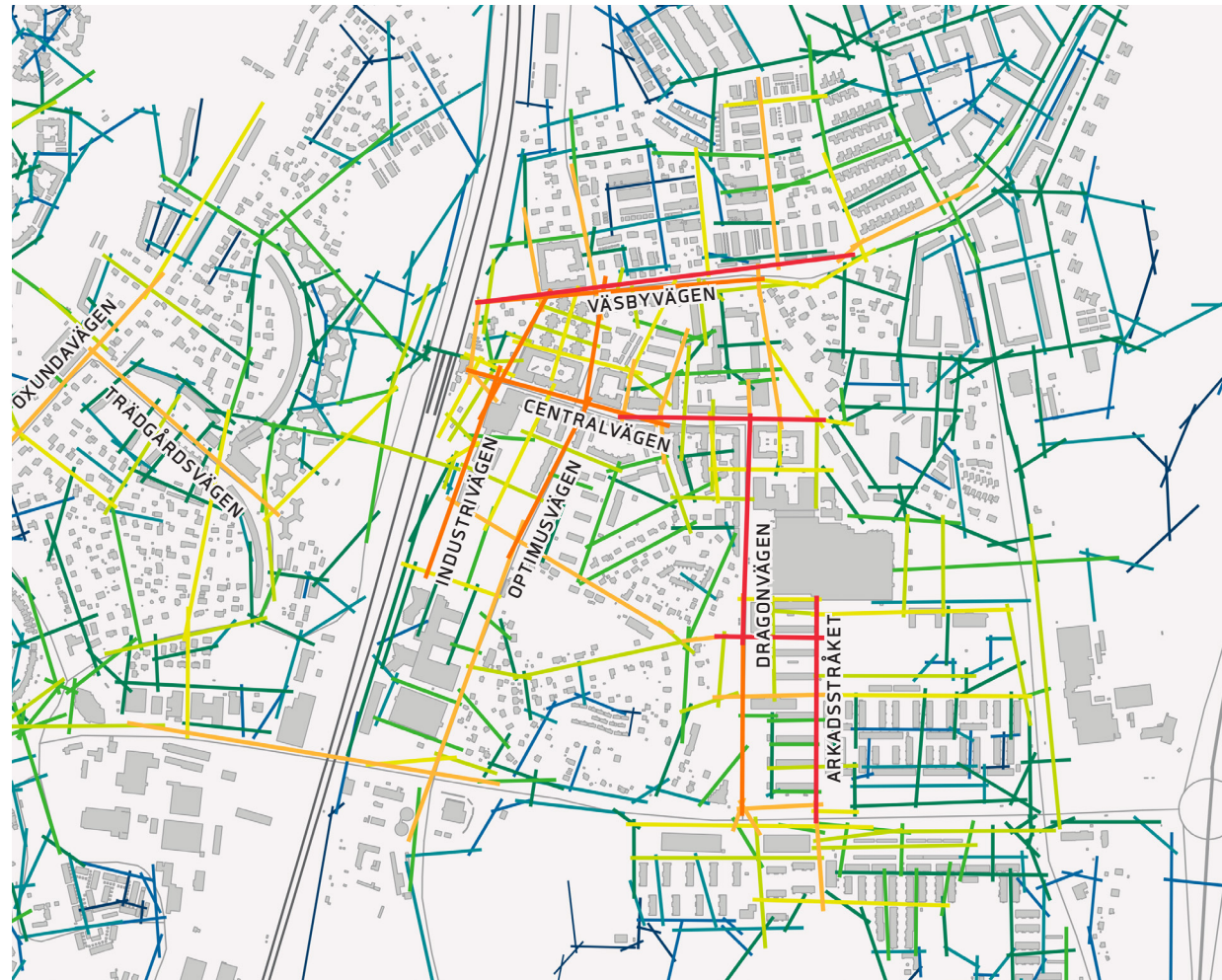
RUNBY RUMSLIGT SEGREGERAT FRÅN STATIONSSOMRÅDET ÖSTER OM SPÅREN

Öster om spåren utgör Väsbyvägen, Centralvägen, Dragonvägen, Arkadstråket samt Optimusvägen och Industrivägen ett antal sammanbundna lokala stråk med hög integration. Dessa stråk är väl sammankopplade med det lokala gång- och gatunätet och kan därför upplevas som lättorienterade.

Väster om spåren är Trädgårdsvägen och Oxundavägen de starkaste lokala stråken, men spåren utgör en naturlig barriär som rumsligt segregerar Runby från stationsområdet öster om spåren.

RUMSLIG INTEGRATION

- Hög rumslig integration
-
-
-
-
-
-
- Låg rumslig integration



RUMSLIG INTEGRATION I GÅNG- OCH GATUNÄTET.

Det finns ett antal välintegrerade och lokalt sammanhängande stråk öster om spåren i Väsbystationsområdet

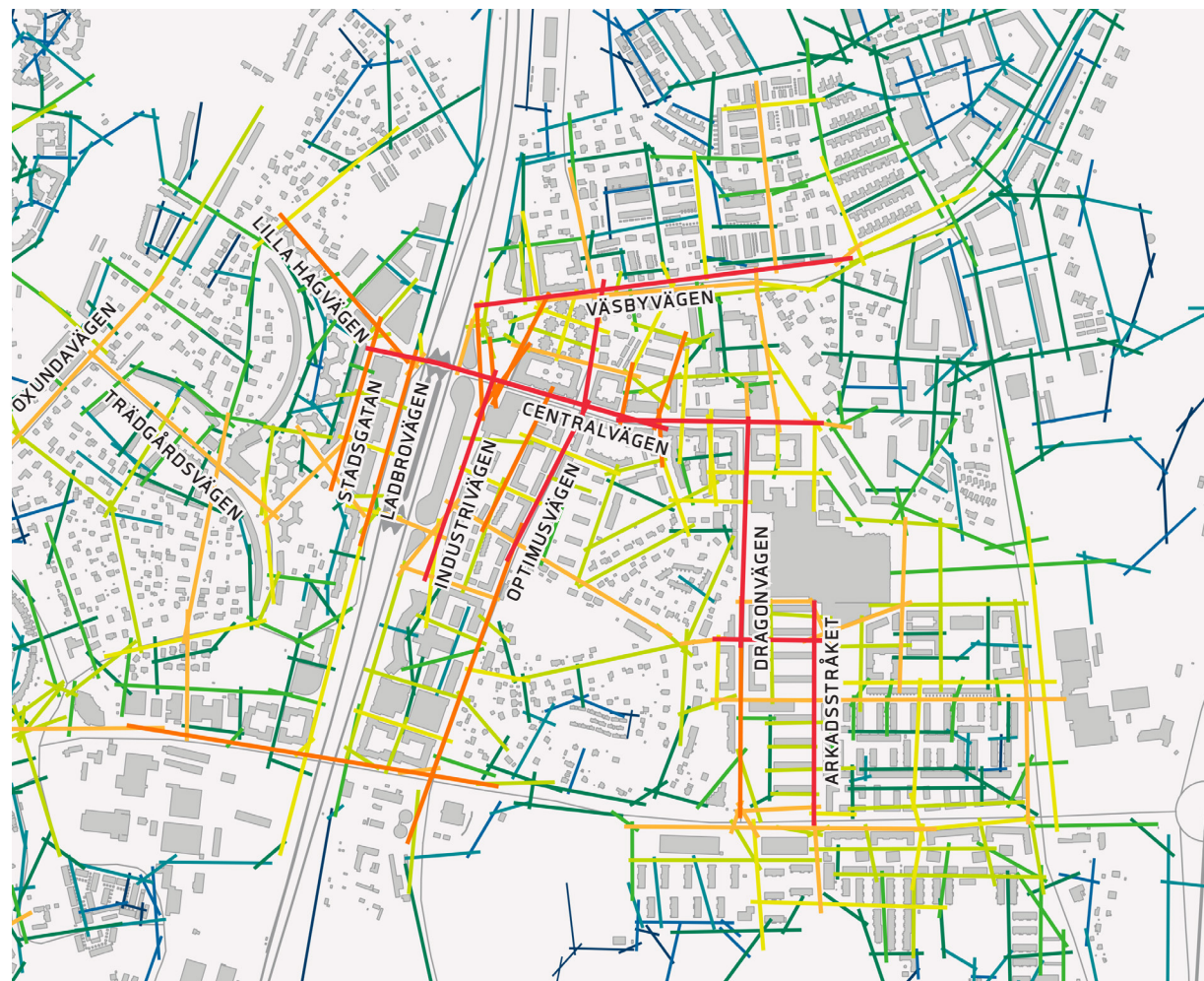
LOKAL ORIENTERBARHET 2040

2040 UTGÖR CENTRALVÄGENS FÖRLÄNGNING EN TYDLIG KOPPLING ÖVER SPÅREN

Den nya bron över spåren längs Centralvägens förlängning kopplar effektivt samman gatunätet på båda sidor av spåren. Trädgårdsgatan blir sammankopplad med den nya Stadsgatan och de befintliga Lilla Hagsgatan och Ladrovägen blir mer välintegrerade i det nya gatunätet. De nya torget Västra och Östra stationstorget på vardera sida om norra bron blir centrala platser med stora förutsättningar för ett levande stadsliv.

RUMSLIG INTEGRATION

- Hög rumslig integration
-
-
-
-
-
-
- Låg rumslig integration



RUMSLIG INTEGRATION I GÅNG- OCH GATUNÄTET.

De nya broarna bisar till att de lokala stråken öster om spåren blir bättre integrerade med området väster om spåren.

REGIONALA STRÅK I VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

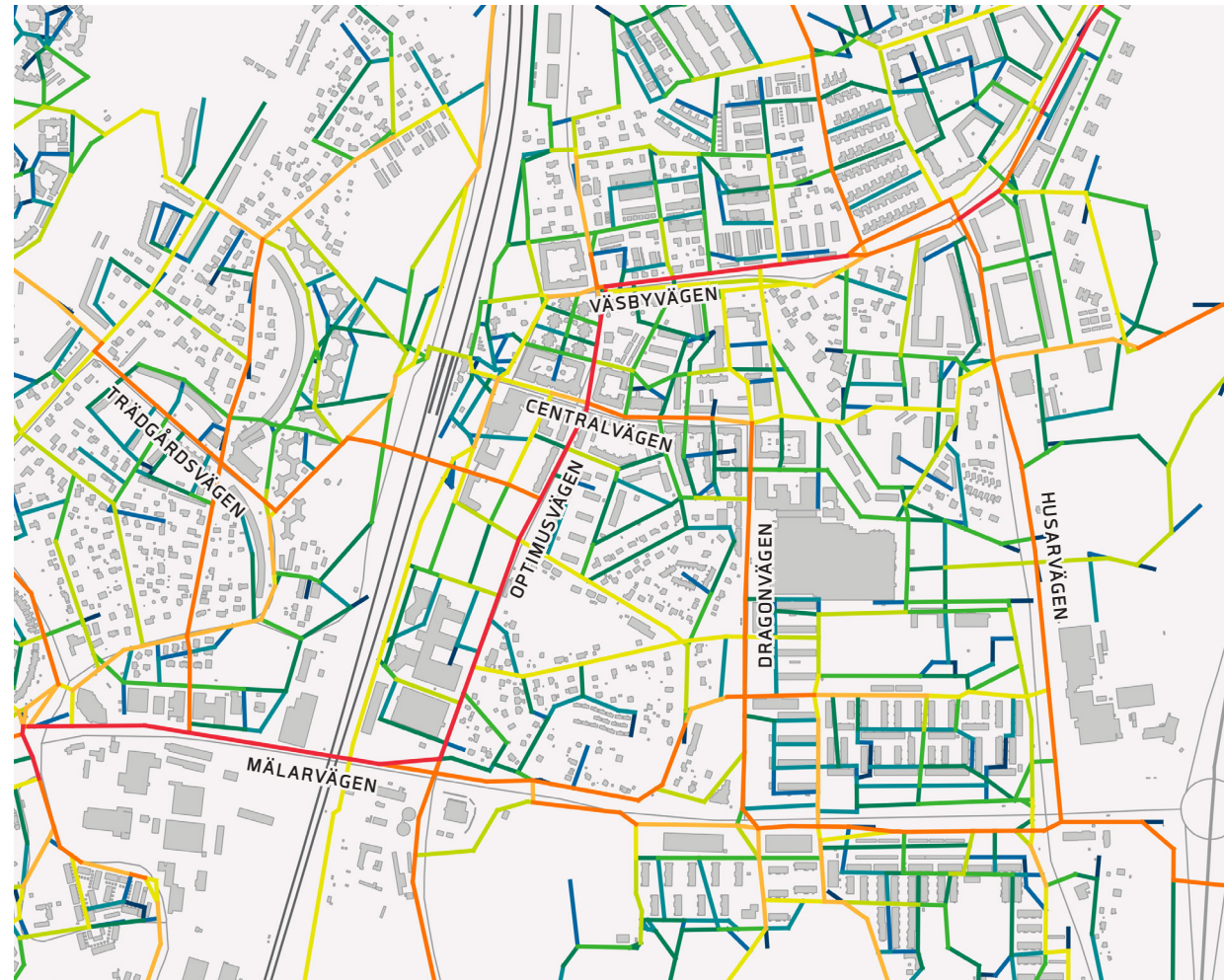
REGIONAL ORIENTERBARHET IDAG

OPTIMUSVÄGEN UTGÖR EN GEN LÄNK GENOM VÄSBY STATIONSSOMRÅDE

Ett sammanhängande nät av övergripande stråk finns i Väsby stationsområde. Bland de starkare stråken finns Mälurvägen som länkar samman de olika sidorna av spåren samt Väsbyvägen och Optimusvägen som länkar området norrut och söderut.

De övergripande stråken bidrar till att koppla samman olika delar av centrala Upplands Väsby och utgör ofta den genaste vägen för lite längre sträckor, exempelvis kan de vara lämpliga som gena cykelstråk.

GENHET



GENHET I GÅNG- OCH GATUNÄTET.

Mälurvägen, Optimusvägen och Väsbyvägen är idag några av de genaste stråken genom området.

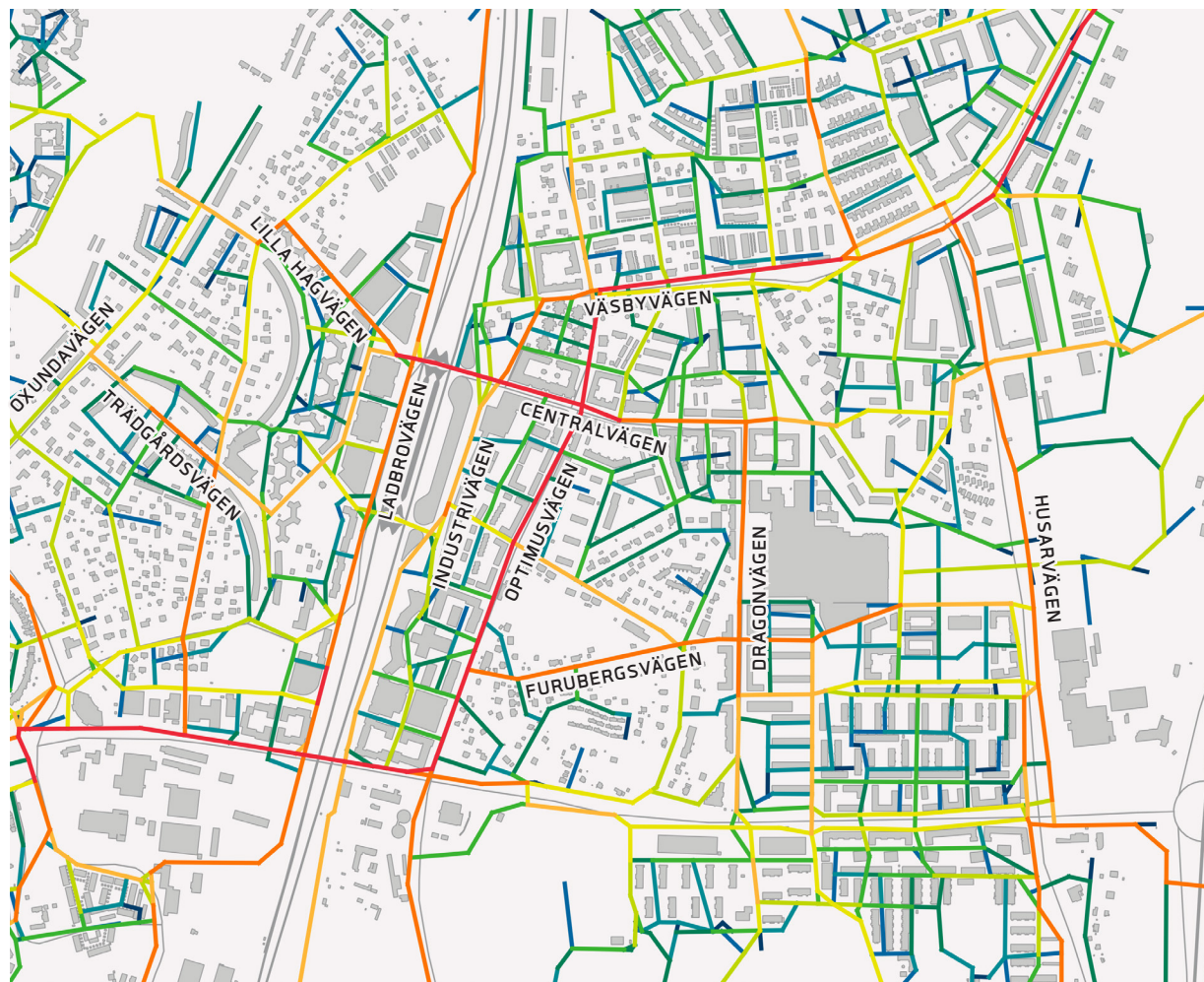
REGIONAL ORIENTERBARHET 2040

2040 FÅR CENTRALVÄGEN EN TYDLIGARE ÖVERGRIPANDE ROLL

Samma sammanhängande stråk utmärker sig 2040, men ett antal stråk blir också genare än idag. Centralvägens förlängning får en viktig sammanlänkande funktion över spåren och Ladbrovägen blir ett gent nordsydligt stråk öster om spåren.

Furubergsvägen blir en genare koppling österut från Optimusområdet och fortsätter 2040 längs Drabantvägen genom Fyrklövern.

GENHET



GENHET I GÅNG- OCH GATUNÄTET.

Centralvägen, Ladbrovägen och Furubergsvägen är stråk som får en större regional betydelse.



GÅNGFLÖDEN

ATT PROGNOTICERA GÅNGFLÖDEN

För att analysera framtida gångflöden används en analysmetod som utvecklats av Spacescape och som i tidigare studier har visats sig ha stor träffsäkerhet gentemot observerade gångflöden (Spacescape 2017).

Start- och målpunkter för resor i Väsby stationsområde som innefattas i modellen är bostäder, arbetsplatser, grundskolor, kommersiell och offentlig service samt Väsby Centrum. Antalet gångresor beror dels på hur många besökare en målpunkt uppskattas ha per dygn och dels på färdmedelsfördelningen för de olika typer av resor som görs. Då den största andelen av alla gångresor utgörs av delresor till kollektivtrafiksstationer utgör i praktiken pendeltågsstationen och bussterminalen några av de mest betydande start- och målpunkterna i området.

Vägval i gångnätet uppskattas i modellen till hälften av närmsta väg i meter och till hälften av genaste vägen räknat som graden av vinkelförändring. Analysen resulterar i estimerade flöden under ett vardagsdygn.

UNDERLAG OCH ANTAGANDEN

Uppskattningar om antal resor och färdmedelsfördelning baseras på den resvaneundersökning som genomfördes i Stockholms län 2015 samt på prognoser som genomförts av Upplands Väsby kommun i samband med samrådet för detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde (Region

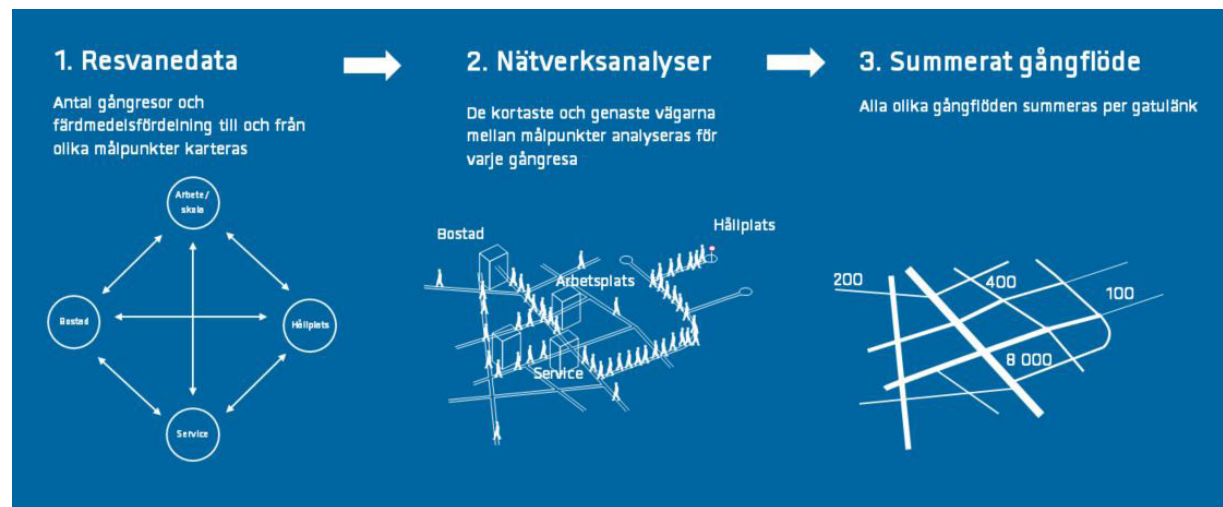


ILLUSTRATION AV METOD FÖR ATT PROGNOTICERA GÅNGFLÖDEN.

Antal resor per dygn till- och från olika destinationer samt dess färdmedelsfördelning uppskattas baserat på RVU-data, vägval och nätutläggning för olika delflöden görs med GIS-analyser baserat på avstånd och genhet och resultaten summeras sedan på varje länk i nätet.

Stockholm, 2016, Upplands Väsby kommun, 2018 a). Generellt antas varje boende generera 2,5 resor per dygn, varav 1 går mellan bostaden och arbetsplatsen, 1 görs från bostaden på fritiden och 0,5 görs under arbetstid från arbetsplatsen. Varje arbetsplats i området antas generellt generera 2 resor per dygn, varav 1,5 går till och från arbetsplatsen och 0,5 görs i området under arbetstid.

Utöver detta antas destinationer som biblioteket och Väsby Centrum generera flöden baserat på uppskat-

tat antal besökare per dygn. Väsby Centrum har idag över 6 miljoner besökare per år jämnt fördelade över veckans dagar.

Slutligen tillkommer bytesflöden mellan pendelstationen och bussterminalen som redovisas enskilt, dessa baseras helt på prognoser som har gjorts av Region Stockholm för den tilltänkta utvecklingen i enlighet med RUFSS 2050.

BETYDELSEFULLA START- OCH MÅLPUNKTER I VÄSBY STATIONSOMRÅDE

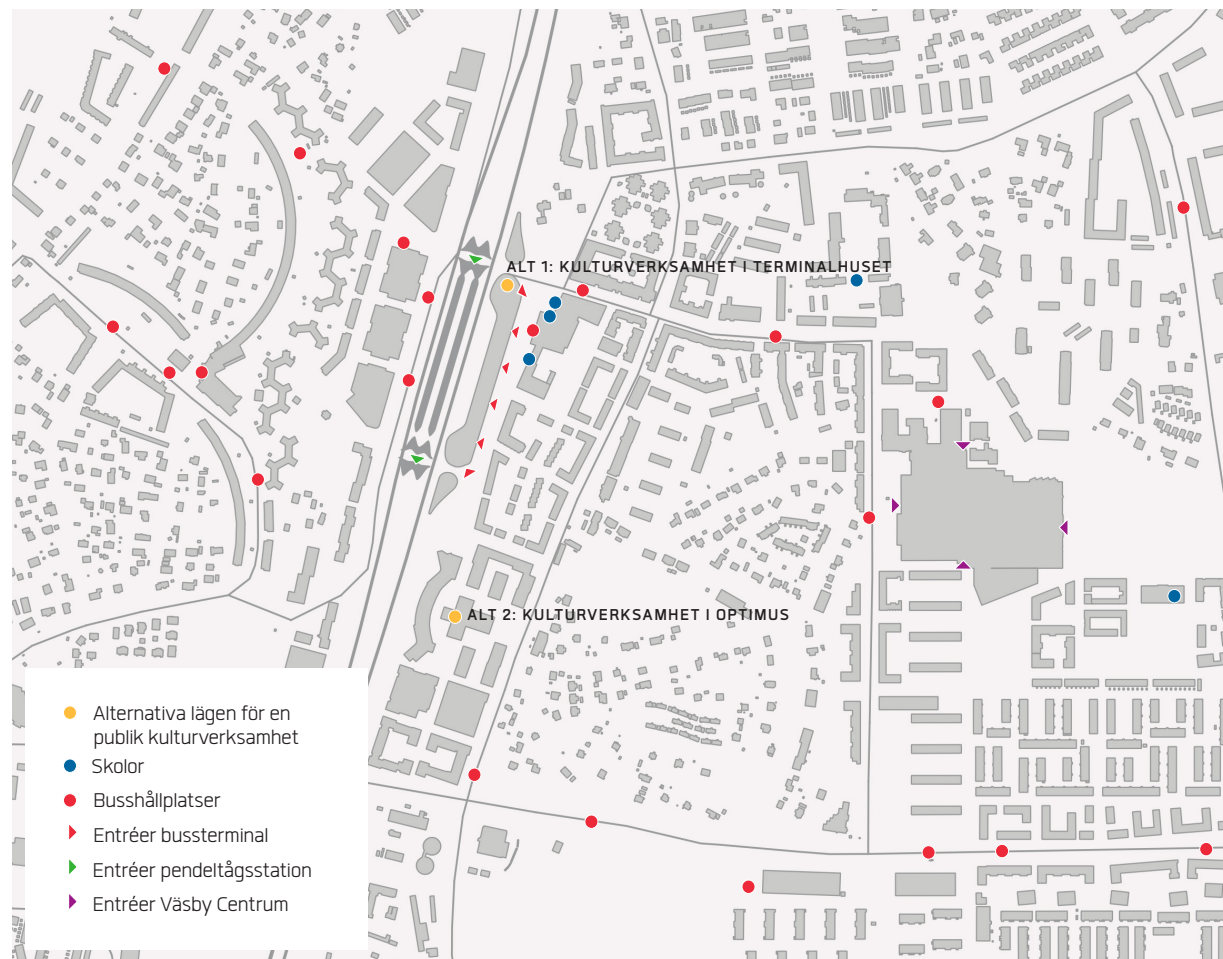
Viktiga målpunkter i området redovisas i kartan till höger. Det framtida stationsområdet analyseras utifrån två alternativa placeringar av en publik kulturverksamhet som antas utgöra en större målpunkt och generera flöden till platsen.

Uppskattningar kring färdmedelsfördelning sammanfattas i tabellen nedan.

	Från bostad i området till arbetsplats	Från bostad i området på fritiden	Till arbetsplats i området från bostad	Till Väsbys Centrum
Gång	10 %	10 %	15 %	15 %
Cykel	10 %	5 %	5 %	5 %
Buss	10 %	5 %	5 %	5 %
Pendel	35%*	15 %	20 %	0 %

Uppskattad färdmedelsfördelning för resor till och från några olika destinationer i Väsbys stationsområde

*5 procentenheter av dessa uppskattas ta cykel till pendeltågsstationen (Upplands Väsbys kommun, 2018)



BETYDELSEFULLA START- OCH MÅLPUNKTER I VÄSBY STATIONSOMRÅDE.

Förutom alla bostäder och arbetsplatser i området innefattas ett antal viktiga målpunkter i analysen.

GÅNGFLÖDEN 2040

ALTERNATIV 1: KULTURVERKSAMHET I TERMINALBYGGNADEN

KULTURVERKSAMHET DRIVER FLÖDEN LÄNGS REDAN VÄLBEFOLKADE STRÅK

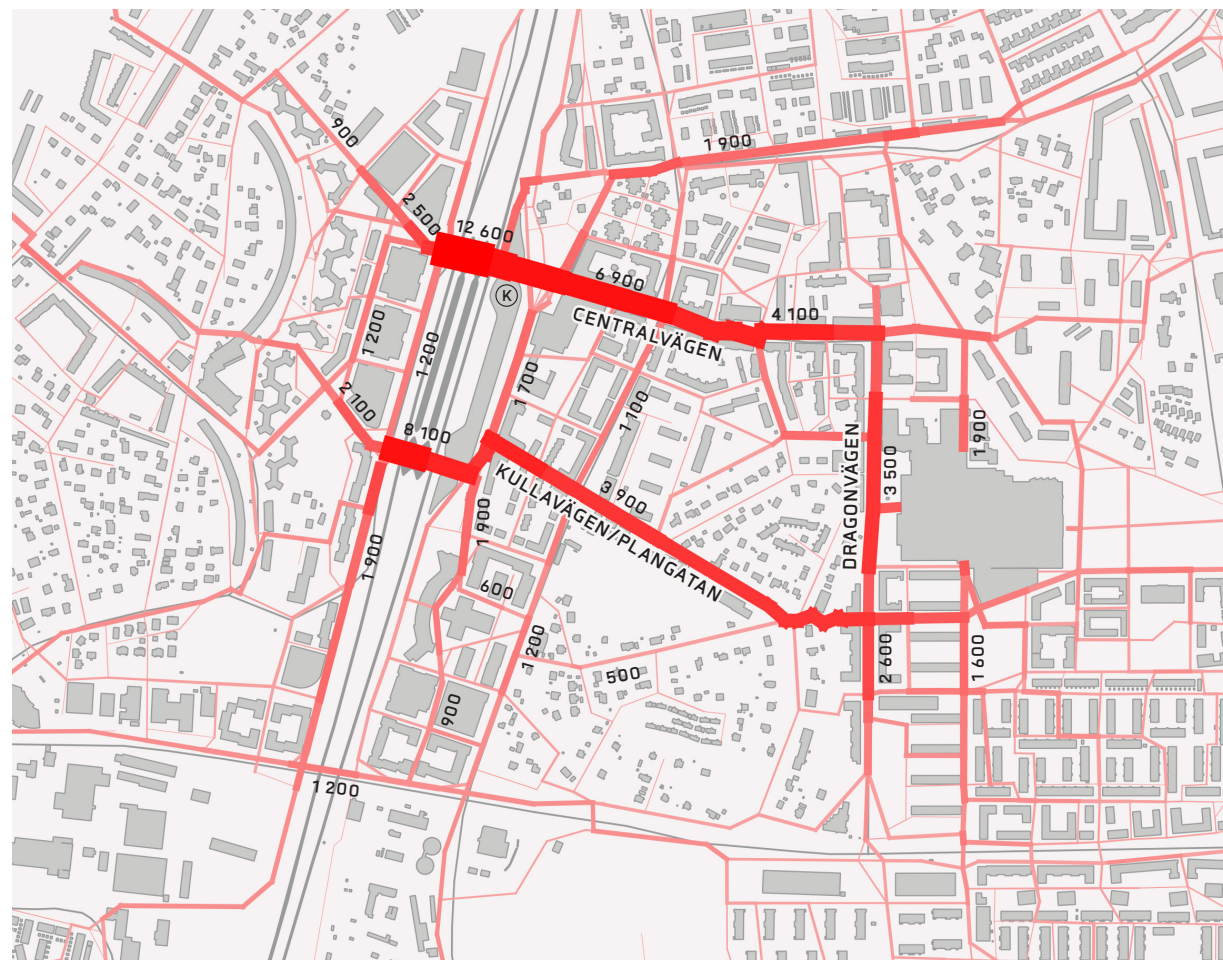
I det redovisade scenariot är en publik kulturverksamhet lokaliserad i norra delen av terminalbyggnaden, vilket i modellen totalt genererar upp emot 1 700 resor per dag, främst längs stråk där det redan finns stora flöden som Centralvägen.

FLÖDEN TILL PENDELTÅGSSTATIONEN ÄR STORA LÄNGS CENTRALVÄGEN OCH PLANGATAN

Centralvägen länkar samman stora målpunkter i olika delar av Väsby stationsområdet och är det mest centrala stråket såväl idag som år 2040. För en stor mängd människor som reser med pendeltåg varje dag både från bostäder och till arbetsplatser är det den närmaste vägen till stationen. År 2040 utgör också den norra bron i förlängningen av Centralvägen den viktigaste länken över spåren. Även Kullavägen/Plangatan utgör en gen koppling från södra pendeltågsentrén till Fyrklövern och Väsby Centrum och kommer sannolikt vara ett välbefolkat stråk i rusningstrafik.

STORA BYTESFLÖDEN TILLKOMMER PÅ BROARNA

Kartan visar gångflöden utan de bytesflöden mellan pendeltågsstationen och bussterminalen som kan förväntas. Enligt prognoser av RUFSS 2050 kan bytesflödena mellan pendeltågsstationen och bussterminalen uppgå till så mycket som 25 000 resenärer per dygn. Fördelat lika mellan pendeltågsentréerna skulle det innebära att flödena på norra bron fördubblas och flödena på den södra bron ökar med över 150 %.



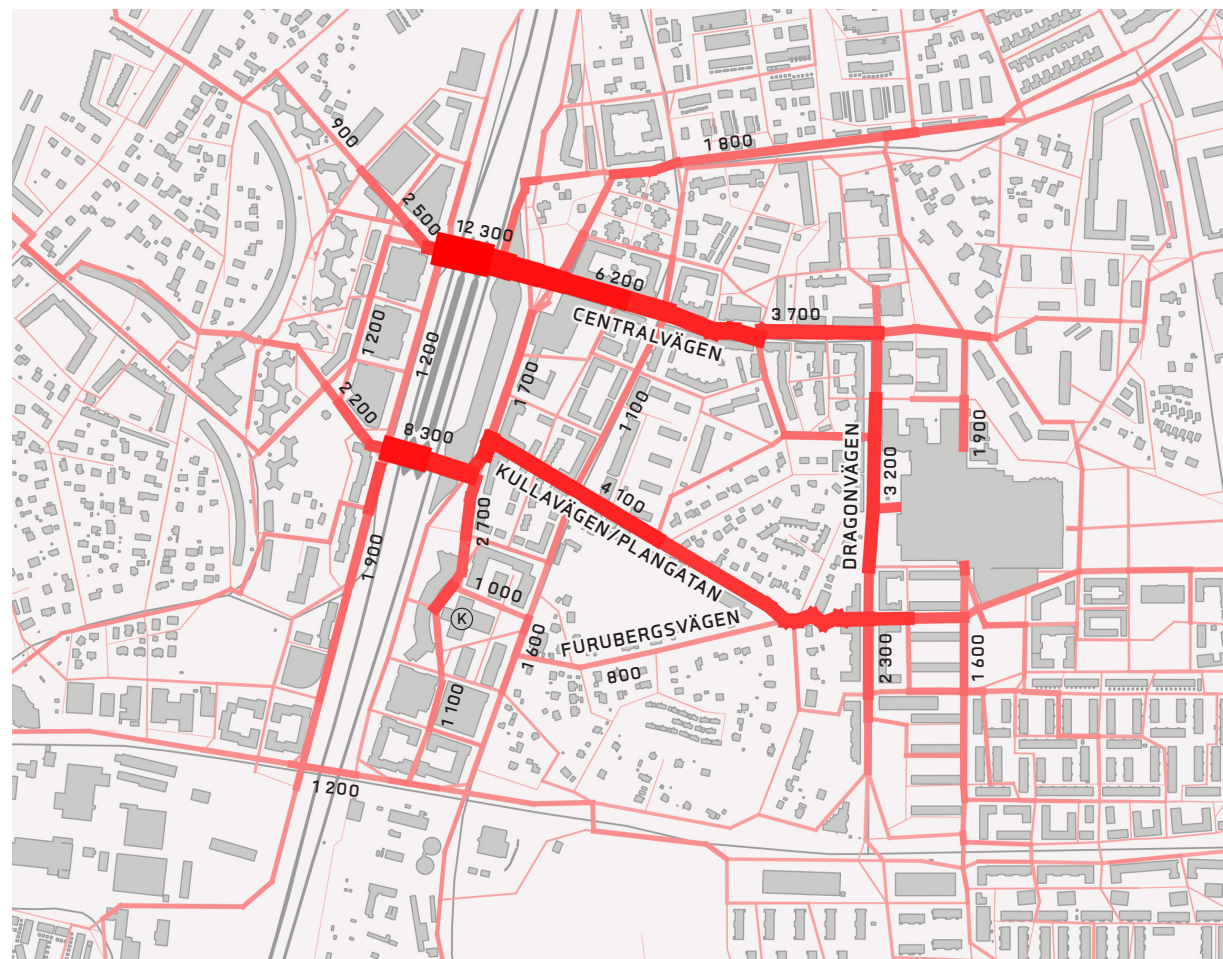
PROGNOSTISERADE GÅNGFLÖDEN MED EN PUBLIK KULTURVERKSAMHET I TERMINALBYGGNADEN (PASSERANDE PER VARDAGSDYGN).

Flöden till pendeltågsstationen är en stor del av de dagliga gångflödena och genererar stora flöden längs Centralvägen och Kullavägen/Plangatan. En centralt lokaliserad publik kulturverksamhet driver flöden längs redan välbefolkade stråk.

ALTERNATIV 2: KULTURVERKSAMHET I OPTIMUSHUSET

KULTURVERKSAMHET DRIVER FLÖDEN LÄNGS INDUSTRIVÄGEN MEN OCKSÅ MINDRE VÄGAR SOM PLANGATAN OCH FURUBERGSVÄGEN.

I det redovisade scenariot är en publik kulturverksamhet lokaliserat i Optimusbyggnaden som i modellen genererar ca 1 700 resor per dag. Följden blir att en del av gångflödena förskjuts från bland annat Centralvägen (- 10 %) längre söderut. Biblioteket utgör en naturlig målpunkt som driver flöden in i Optimusområdet som kan skapa potential för kommersiell service och stadsliv. Flödena kommer främst norrifrån via Industrivägen (+ 42 %), men ökade gångflöden märks också österifrån via mindre vägar som Kullavägen/Plangatan (+ 5 %) och Furubergsvägen (+ 60 %).



PROGNOSTISERADE GÅNGFLÖDEN MED EN PUBLIK KULTURVERKSAMHET I OPTIMUSHUSET (PASSERANDE PER VARDAGSDYGN).

En publik kulturverksamhet lokaliserad i Optimushuset driver gångflöden in i Optimusområdet.

GÅNGFLÖDESREFERENSER

GÅNGFLÖDENA PÅ BROARNA ÄR JÄMFÖRBARA MED GÖTGATAN I STOCKHOLM

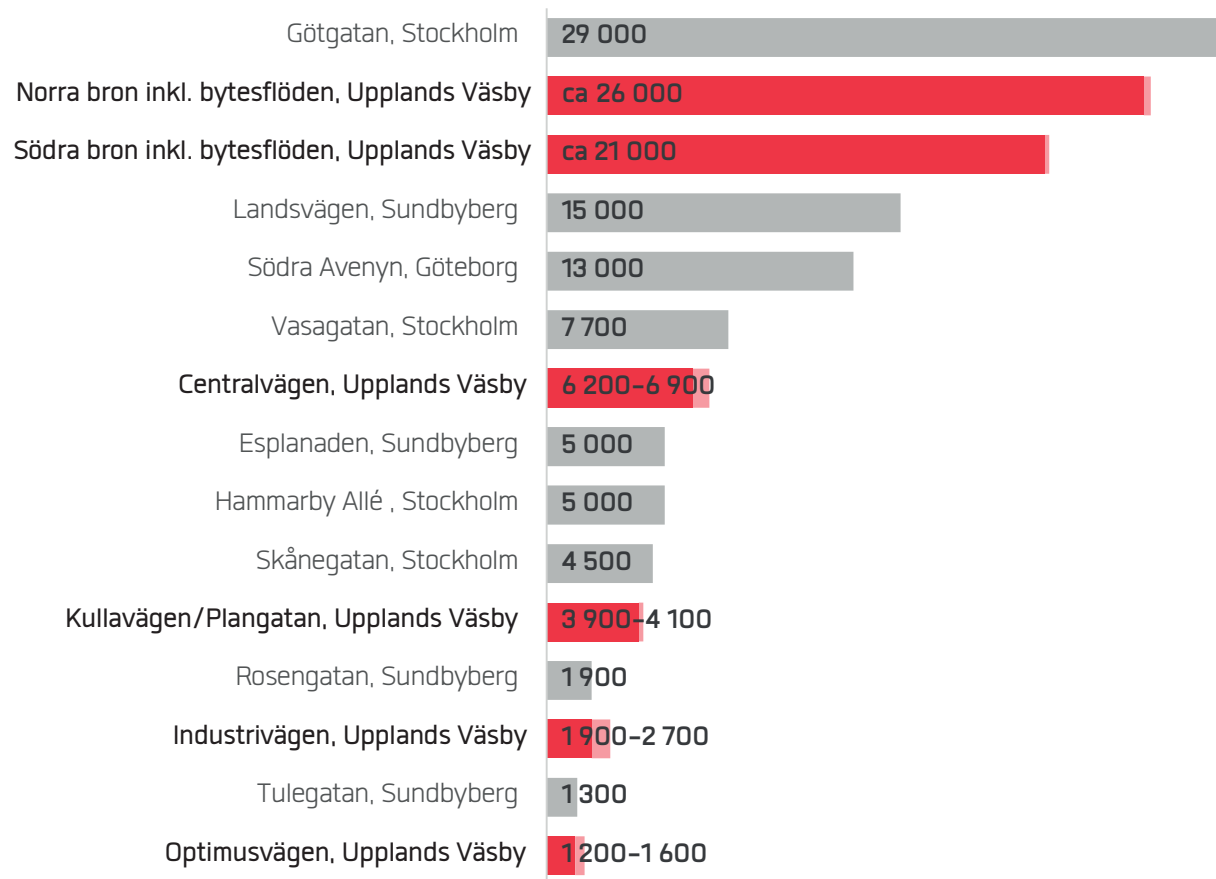
För att ge en bild av storleken på de prognostiserade gångflödena i Väsby stationsområde jämförs de med uppmätta flöden längs några välkända gator i Stockholm, Göteborg och Sundbyberg.

Antal passerande på de nya broarna över spåret förväntas bli mycket stora, jämförbart med flöden på Götgatan i Stockholm. Över hälften av de passerande utgörs av resenärer som byter mellan pendeltåg och bussar i terminalen.

Den mest befolkade stråket i övrigt är Centralvägen som förväntas ha flöden som kan jämföras med de längs Vasagatan i Stockholm.

Den i sammanhanget småskaliga Kullavägen/Plangatan kantas idag av villatomter men utgör en genlänk från stationen till Väsby Centrum och Fyrklövern. Det leder till att gångflödena 2040 förväntas vara nästan lika stora som de längs Skånegatan på Södermalm i Stockholm.

Flödena längs Industrivägen och Optimusvägen kan jämföras med lokala gator i Sundbyberg som Rosengatan och Tulegatan.



GÅNGFLÖDESREFERENSER I STOCKHOLM, GÖTEBORG OCH SUNDBYBERG (PASSERANDE PER VARDAGSDYGN).



CYKELFLÖDEN

ATT PROGNOTICERA CYKELFLÖDEN

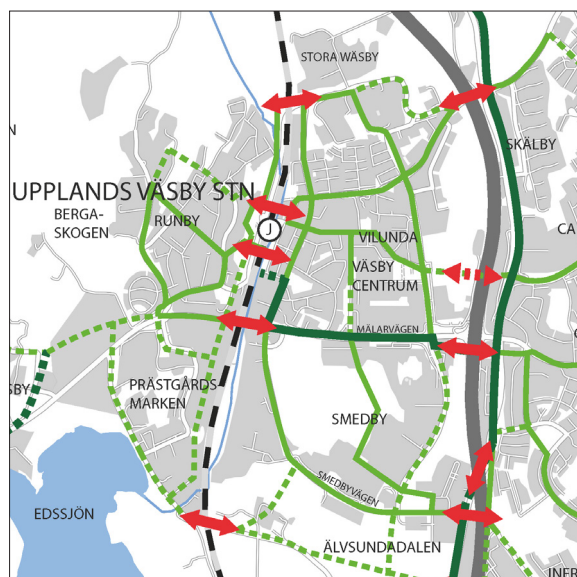
För att analysera framtida cykelflöden används samma analysmetod som för att analysera gångflöden. Cyklisters vägval i gångnätet påverkas precis som för gångtrafikanter av en kombination av den närmsta vägen i meter och den genaste vägen räknat som graden av vinkelförändring. En skillnad är att cyklister i genomsnitt reser längre och deras vägval i högre grad antas styras av genheten i längre sammanhängande stråk.

UNDERLAG OCH ANTAGANDEN

Antalet cykelresor beror dels på hur många besökare en målpunkt uppskattas ha per dygn och dels på färdmedelsfördelningen för de olika typer av resor som görs. Den största andelen cykelresor antas göras med cykel som huvudfärdmedel, men även cykelflöden till cykelparkeringar vid pendeltågsstationen har inkluderats i analysen. Andelen av pendelresenärer som tar cykel till pendelstationen antas vara 5 % och utgör en betydande andel av det totala antalet cykelresor. Uppskattningar kring färdmedelsfördelning är sammanfattade i tabellen på sid 27 och baseras på den resvaneundersökning som genomfördes i Stockholms län 2015 samt på prognoser som genomförts av Upplands Väsby kommun i samband med samrådet för detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde (Region Stockholm, 2016, Upplands Väsby kommun, 2018 a).

HUVUDCYKELNÄTET 2040

Alla stråk som antas vara möjliga att gå längs antas också vara möjliga att cykla längs, undantaget trappor. Dessutom antas cykelvägar ha byggts ut i enlighet med huvudcykelnätet angivet i översiktsplanen Väsby stad 2040 (Upplands Väsby kommun, 2018 c).



HUVUDCYKELNÄT FÖR 2040.

Utsnitt ut karta från översiktsplanen Väsby stad 2040 (Upplands Väsby kommun, 2018 a)

Analysen tar dock inte särskild hänsyn till standard i nätet eller typ av cykelinfrastruktur utan kan betraktas som en potentialanalys som indikerar var flödena kan förväntas bli störst, givet att standarden skulle vara likartad överallt.

TRAFIK - huvudcykelnät



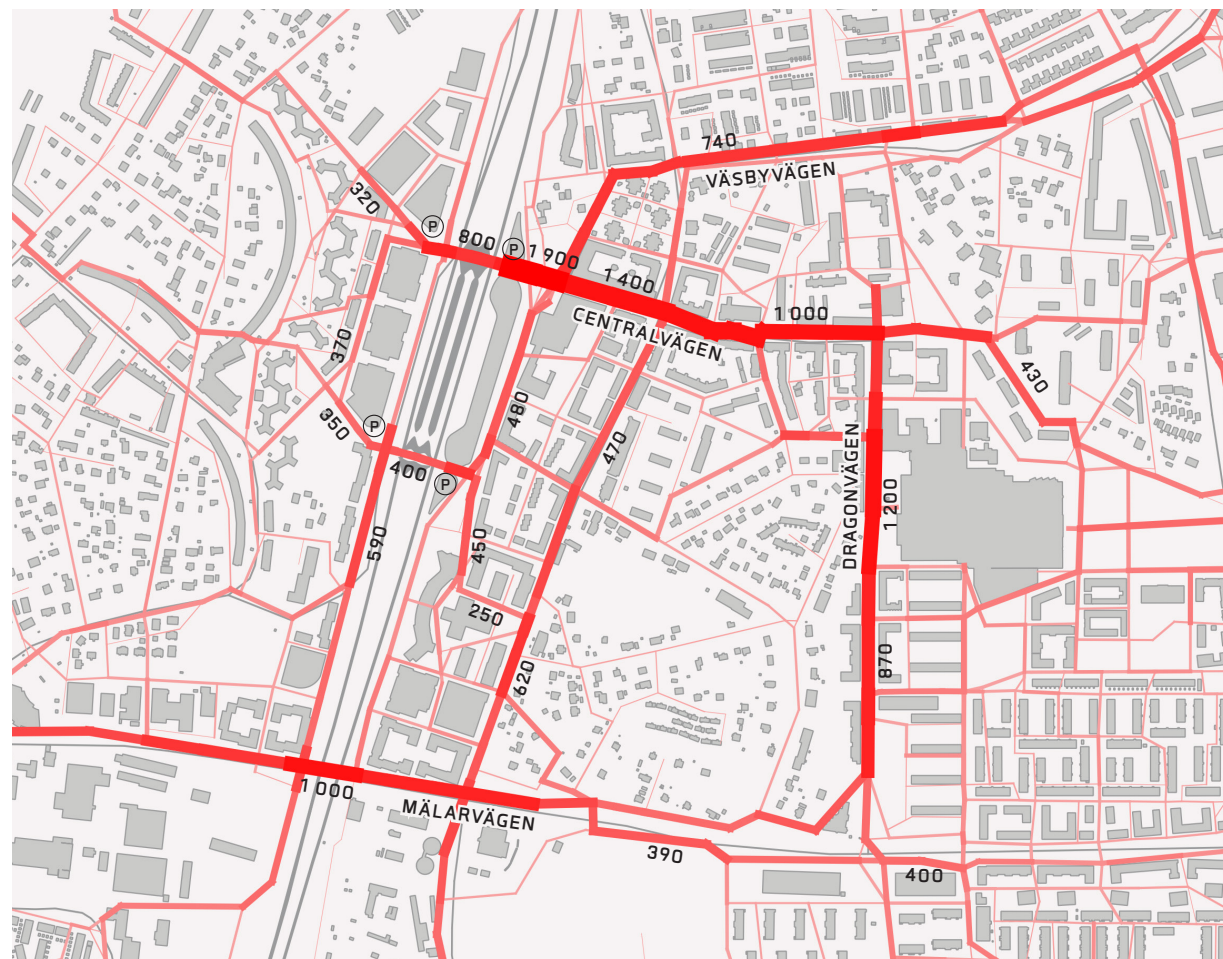
CYKELFLÖDEN 2040

STÖRST CYKELFLÖDEN LÄNGS DE ÖVERGRIPANDE STRÅKEN

Den största cykelflödespotentialen förväntas finnas längs de övergripande stråken Centralvägen, Dragonvägen, Väsbyvägen och delar av Mälärvägen. Alla dessa är del av det befintliga huvudcykelnätet eller utpekade som del av det nya huvudcykelnätet för 2040. Även Optimusvägen, Industrivägen och södra delen av Ladbrovägen har relativt stor cykelflödespotential.

MÅNGA CYKLISTER PARKERAR VID PENDELSTATIONEN

En stor del av de flöden som leder mot stationen antas utgöras av cyklister som ska byta till pendeltåg. Totalt förväntas det handla om strax under 1 000 cyklister som byter till pendeltåg, varav den största delen också antas parkera vid en av de planerade cykelparkeringarna.



PROGNOSTISERADE CYKELFLÖDEN (PASSERANDE PER VARDAGSDYGN).



Bankoma

Last zon
0-20

Film & Fabel

PIZZERIA
107 30 VENEDIG

SERVICE

ATT ANALYSERA SERVICEBEHOV

BEHOV AV SERVICE

Det ökade befolkningsunderlaget i Väsby stationsområde 2040 möjliggör etableringar av en rad verksamheter. Planerna kan på så sätt bidra till ett större utbud och ökad närhet till service för Upplands Väsby invånare.

Behovet av lokaler till några olika typer av kommersiell och offentlig service till år 2040 har översiktligt uppskattats utifrån nyckeltal om dagens utbud per bostad för offentlig service och per bostad och arbetsplats för kommersiell service. Det uppskattade servicebehovet är alltså framskrivningar framräknade genom linjära samband. Det betyder att om det finns någon typ av lokalbrist eller lokalöverskott idag så har behovsanalysen inte tagit ställning till detta.

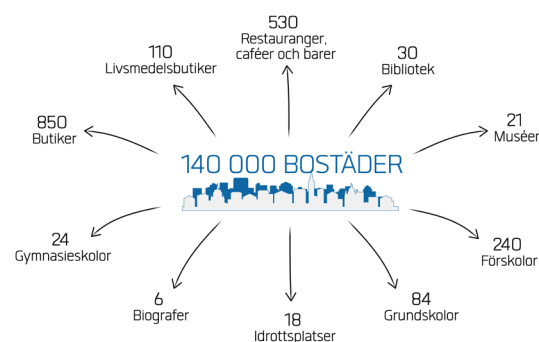
Nyckeltalen har tagits fram genom att studera utbudet i Väsby stationsområde samt i några jämförbara stadsdelar med stationer längs Stockholms pendeltågsnät, dessa är Sollentuna Centrum, Jakobsbergs Centrum och Huddinge Centrum. Ett utsnitt inom 2 km från stationen har studerats i alla stadsdelar.

Metoden att analysera servicebehov utifrån samband för dagens utbud har tidigare bland annat använts för att illustrera stadsutvecklingens möjligheter som en följd av Stockholms stads bostadsmål på 140 000 bostäder (Stockholms stad, 2014). I samarbete med Stockholms stads kulturförvaltning har

också mer detaljerade nyckeltal för olika typer av kulturverksamheter tagits fram för genomsnittet i Stockholms stad (bl a. Stockholms stad, 2018). Behovet av kulturlokaler för Väsby stationsområde har uppskattats med hjälp av dessa nyckeltal.

LÄGEN FÖR SERVICE

Både kommersiell och offentlig service bör lokaliseras på platser som är centrala, trygga och lätta att hitta till. Särkilt etableringen av kommersiella verksamheter är beroende av ett läge där många människor passerar.



SERVICEBEHOV FÖR STOCKHOLMS STAD.

Illustrationen togs fram i samband med att Stockholms stads bostadspotential studerades (Stockholms stad, 2014).

Flöden av gående utgör potentiella besökare och är avgörande för graden av offentlighet i ett stadsrum. Mycket höga flöden skapar stor offentlighet medan stadsrum med låga flöden har en mer privat karaktär. Byggnadernas bottenvåningar utgör väggarna i stadsrummet och utformningen bör samspela med gångflödena både för att skapa möjligheter för bärkraftig kommersiell service och attraktiva bostadsmiljöer.

Lägespotentialen för framförallt kommersiell service har kartlagts baserat på gång- och cykelflödesprognoserna för 2040 där högre flöden ger en större potential för lokaler i gatuplan. Analysen syftar i första hand till att kartlägga lägespotentialen men viss hänsyn tas också till möjligheterna att etablera service i den befintliga bebyggelsen. Även andra faktorer bedöms ha betydelse i kartläggningen, såsom om byggnaden ligger mot ett huvudstråk eller en offentlig plats, hur lokalklimat på platsen är och hur stora trafikflödena är. Torg, parker och gågator i söderläge bedöms exempelvis ha stor potential för kommersiell service i gatuplan.

BEHOV AV SERVICE 2040

OFFENTLIG SERVICE

FÖRSKOLOR OCH GRUNDSKOLOR

Enligt beräkningarna bedöms det finnas ett behov av 11 förskolor i centrala Upplands Väsby till 2040. Om man utgår ifrån den befintliga åldersfördelningen och andelen inskrivna förskolebarn innebär befolkningstillskottet att dessa förskolor i genomsnitt behöver ha plats för ca 60 barn. Enligt kommunens lokalförsörjningsplan planeras 5 nya förskolor med i plats för i genomsnitt drygt 120 barn i Centrala Upplands Väsby till år 2028, vilket skulle täcka nästan hela behovet till 2040 (Upplands Väsby kommun 2018 b).

Utifrån det befintliga utbudet av grundskolor bedöms det också finnas ett behov av tre nya grundskolor med ca 500 elever i vardera i centrala Upplands Väsby till 2040. Behovet är utöver den Engelska skolan som öppnar under 2020 med plats för ca 600 elever.

VÅRD- OCH OMSORG

Enligt beräkningen bedöms det finnas ett behov av två vårdcentraler och två äldreboenden i centrala Upplands Väsby till 2040. Det stämmer väl med vad som finns beskrivet i kommunens lokalförsörjningsplan (Upplands Väsby kommun 2018 b). Om man utgår ifrån den befintliga åldersfördelningen samt andelen med behov av äldreboende är behovet till 2040 totalt ca 75 nya platser. Dessutom bedöms det med samma förutsättningar finnas ett behov av ca 40 nya platser i grupp- eller serviceboenden enligt LSS i Centrala Upplands Väsby.

KOMMERSIELL SERVICE

SÄLLANKÖPSBUTIKER

Utifrån det befintliga utbudet finns det potential för ca 30 nya sällanköpsbutiker i centrala Upplands Väsby till 2040. Dock finns det flera osäkerhetsfaktorer som bör studeras vidare. Potentialen för antalet butiker kan bland annat variera beroende på butikernas storlek och centrumets framtida upptagningsområde.

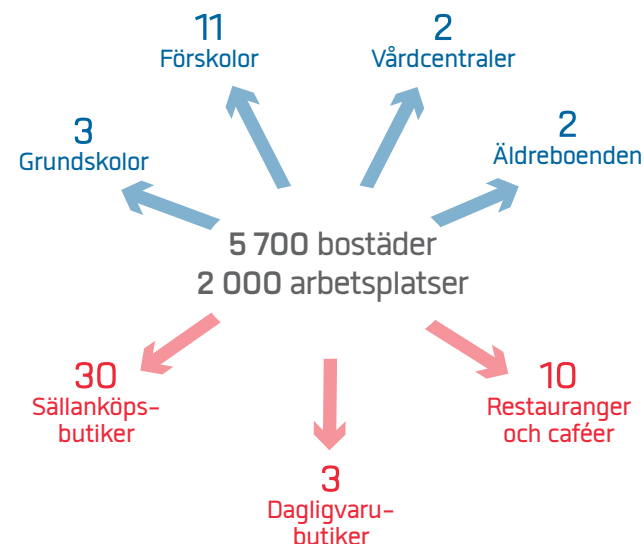
DAGLIGVARUBUTIKER

Utifrån det befintliga utbudet finns det potential för tre nya dagligvarubutiker i centrala Upplands Väsby till 2040. Det finns en stor variation bland dagligvarubutiker och antalet butiker det finns potential för beror förstas på butikernas storlek. Det exakta behovet bör studeras vidare.

RESTAURANGER OCH CAFÉER

Utifrån det befintliga utbudet finns det potential för ca 10 nya restauranger och caféer i centrala Upplands Väsby till 2040. Siffran stämmer väl överens med dagens utbud både i Upplands Väsby och i jämförbara stadsdelar.

Även lokaler för övrig kommersiell service som frisörer, gym och kemtvätt bör göras plats för i Väsby stationsområde till 2040.



UPPSKATTAT SERVICEBEHOV I CENTRALA UPPLANDS VÄSBY 2040

Illustration av servicebehovet i centrala Upplands Väsby till 2040 givet att det befintliga utbudet framskrivs i relation till den beräknade tillväxten av bostäder och arbetsplatser.

KULTURLOKALER

Med den växande befolkningen i centrala Upplands Väsby kommer behovet av olika typer av kulturlokaler också att öka. Messingen är idag Upplands Väsby centrala mötesplats för kultur och inrymmer en stor del av kommunens kulturlokaler. Till 2040 kommer lokaler sannolikt behöva tillkomma även i andra byggnader i närområdet. Lämpliga byggnader i pågående detaljplanearbete med plats för större kulturlokaler är terminalbyggnaden eller Optimushuset, den senare inhyser idag bland annat Väsby konsthall. Nyckeltalen som har använts för att uppskatta behovet av kulturlokaler är baserade på ett genomsnitt för Stockholms stad. Potentialen för kulturetableringar varierar förstås i olika delar av regionen men uppskattningen kan ses som en indikation för hur behovet kommer att utvecklas i Centrala Upplands Väsby.

BIOGRAF

I Messingen finns idag en biograf där biograföreningen Sober visar film varje vecka. Med 5 700 nya boende i området bör det enligt uppskattningen finnas potential att utöka biografen med upp till 100 sittplatser. Men eftersom det bara visas film i lokalen en gång i veckan i dagsläget och med tanke på att upptagningsområdet för biografier antas vara stort kommer sannolikt många av de boende välja att besöka större etablerade biografier i mer centrala lägen av regionen.

Det ökade befolkningsunderlaget kan istället skapa potential för att utöka antalet visningar.

NYA BIBLIOTEKSLOKALER

Behovet av bibliotekslokaler uppskattas 2040 vara totalt ca 880 kvm. Upplands Väsby bibliotek ligger idag i Messingen, men i samband med utvecklingen av Väsby stationsområde planeras en flytt till nya lokaler på ca 1 300 kvm.

KULTURSKOLEPLATSER

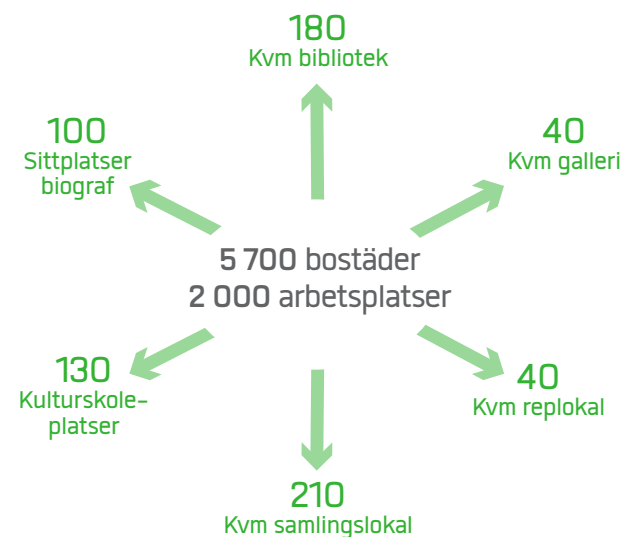
Upplands Väsby kulturskola har idag ca 900 elever för vilka undervisningen till största del sker i Messingen. Både utifrån det befintliga utbudet i Upplands Väsby och utifrån tidigare framtagna nyckeltal bedöms det finnas ett behov av mellan 110 och 130 ytterligare kulturskoleplatser till 2040.

SAMLINGS- OCH MÖTESLOKALER

Behovet av lokaler för möten och sammankomster som är bokningsbara genom kommunen ökar också med befolkningsunderlaget. 2040 uppskattas det finnas ett behov av ytterligare en lokal på ca 240 kvm.

ÖVRIGA LOKALER

Det finns en mängd övriga kulturlokaler som också behöver beredas plats för i planeringen av centrala Upplands Väsby. Bland dessa finns gallerier, utställningslokaler, replokaler och olika typer av scener.



UPPSKATTAT BEHOV AV KULTURLOKALER I CENTRALA UPPLANDS VÄSBY 2040

Illustration av behovet av kulturlokaler i centrala Upplands Väsby till 2040.

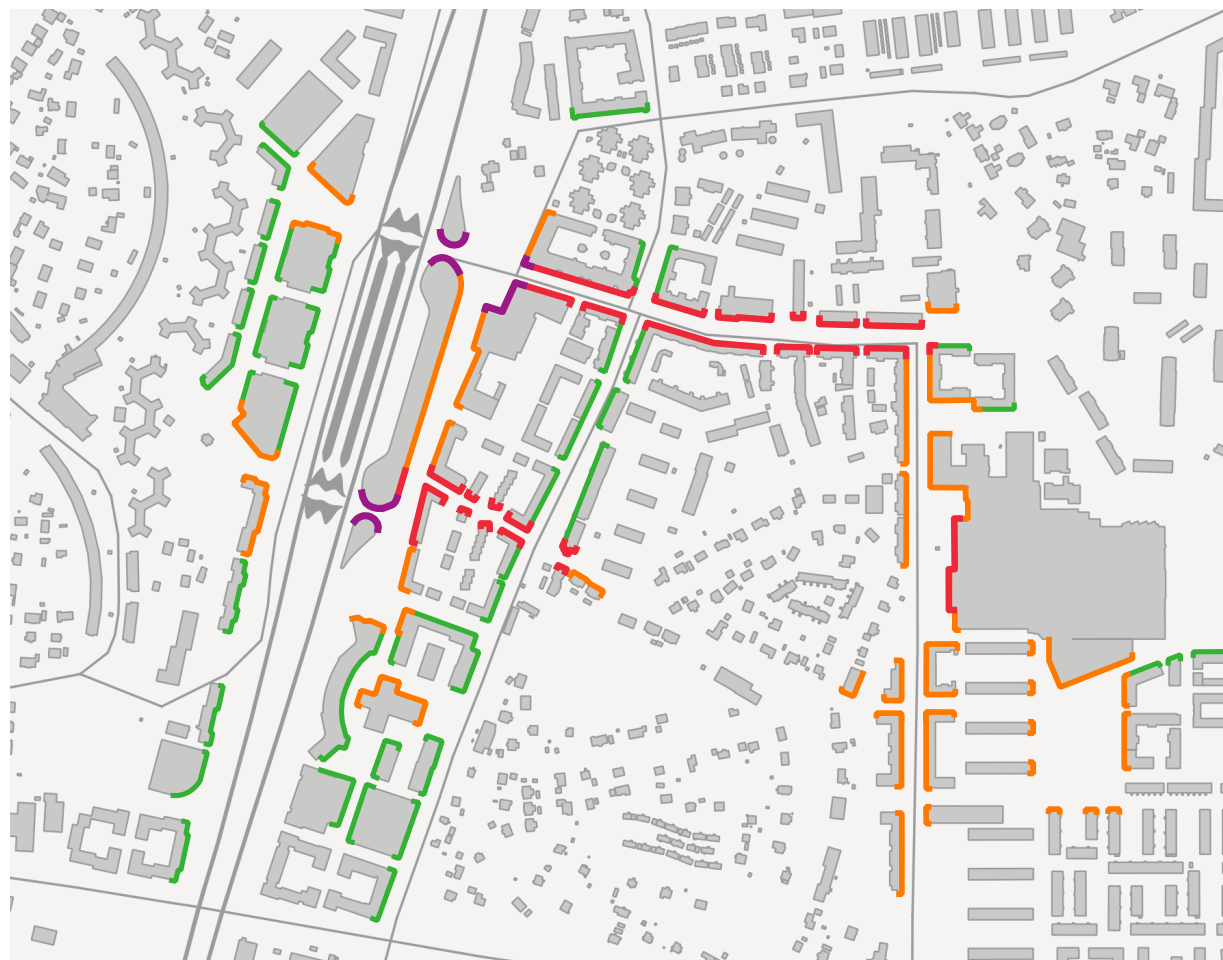
LÄGEN FÖR KOMMERSIELL SERVICE 2040

LÄGE	GÅNGFLÖDE	VERKSAMHET
A+	> 10 000 (inkl. bytesflöde)	Resenärsservice / kommersiell service
A	> 4 000	Kommersiell service
B	> 2 000	Blandning bostäder, kommersiell service och andra lokaler
C	> 1 000	Bostäder eller arbets- platser, enskilda lokaler

LÄGESPOTENTIAL FÖR LOKALER I GATUPLAN

Bedömningen baseras främst på prognostiserade gångflöden, men även cykelflöden, om det ligger längs ett huvudstråk eller en offentlig plats, hur lokalklimat på platsen är och hur stora trafikflödena har betydelse.

Det uppskattade behovet av kommersiell och offentlig service samt kulturlokaler är översiktlig. Bedömningen av lägespotentialen har därför gjorts främst baserat på lägets kvaliteter och inte på hur mycket lokalyta som bör finnas i varje givet läge. Mängden lokalyta som eventuellt kan eller bör tillskapas i befintlig bebyggelse är inte heller utredd. Potentialen i olika lägen beskrivs närmare på nästa sida.



LÄGESPOTENTIAL FÖR LOKALER I GATUPLAN

Störst lägespotential bedöms finnas i anslutning till pendelstationens östra entréer, följt av Centralvägen.

A-LÄGEN

I A-lägen bör bottenvåningarna utformas för publik verksamhet som butiker och restauranger. Stor andel glasad fasad skapar kontakt mellan gatan och verksamheten i byggnaden. Läge A+ är de absolut mest befolkade och centrala platserna, här bör verksamheter med höga omsättningskrav lokaliseras.

I anslutning till de östra entréerna till broarna finns mycket stora bytesflöden, här bör mindre serviceenheter som kiosker och caféer prioriteras och placeras så att framkomligheten för resenärerna inte påverkas negativt. Östra stationstorget bedöms vara det mest centrala läget i Väsby stationsområde 2040. I Övrigt finns störst potential längs Centralvägen, men även i anslutning till Väsby Centrums entré på Dragonsvägen. Längs Kullavägen/Plangatan finns stor flödespotential men öster om Optimusvägen saknas i princip bebyggelse som kan inhysa lokaler.



A-LÄGEN

I A-lägen bör det finnas en stor andel kommersiell service.

B-LÄGEN

I B-lägen bör bottenvåningarna innehålla en blandning av bostäder, arbetsplatser, kommersiell service och andra lokaler. Stor andel glasad fasad skapar kontakt mellan gatan och verksamheten i byggnaden.

Bland B-lägen finns lokala och övergripande stråk som Industrivägen och Dragonvägen. Även en rad torg och offentliga platser bedöms utgöra B-lägen. Bland dem finns Västra stationstorget och platsen vid södra bron väster om spåren, platsen i södra änden av Industrivägen och kring Optimushuset. Potentialen i Optimusområdet bedöms generellt bli större om det nya biblioteket placeras där. Även kring Blå parken och Blå torget i Fyrklövern i anslutning till Väsby Centrums södra entré finns potential för blandade bottenvåningar som motsvarar B-läge.



B-LÄGEN

I B-lägen bör det finnas en blandning av bostäder, arbetsplatser, kommersiell service och andra lokaler.

C-LÄGEN

Bottenvåningarna i C-lägen innehåller främst bostäder, vissa kvarter innehåller även kontor eller andra arbetsplatser. Det finns en viss gångflödespotential och potential för enstaka lokaler för publika verksamheter som handel och restauranger. Bland C-lägena finns bland annat Optimusvägen och delar av Optimusområdet samt Stadsgatan och Ladbrovägen väster om spåren.

I lägen där kommersiella lokaler inte lämpar sig i lika hög grad bör andra typer av lokaler istället övervägas, det kan handla om offentlig service, kulturlokaler, föreningslokaler eller mindre kontor.



C-LÄGEN

I C-lägen finns det potential för enstaka kommersiella verksamheter.



LEVANDE STADSMILJÖ

ATT MÄTA LEVANDE STADSMILJÖ

VAD SKAPAR FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EN LEVANDE STADSMILJÖ?

”Levande stadsmiljö” är ett begrepp som flitigt används i planeringsdokument och stadsbyggnadsdebatt. Alla vill skapa levande platser, men alltför ofta misslyckas vi med detta i nya stadsmiljöer.

Under 2019 genomförde Spacescape på uppdrag av Jernhusen en studie för att utveckla kunskapen om vad som skapar förutsättningar för att en plats ska upplevas som levande (Jernhusen, 2019). För att kunna svara på det studerades trettio centrala platser i Stockholm, Göteborg och Malmö.

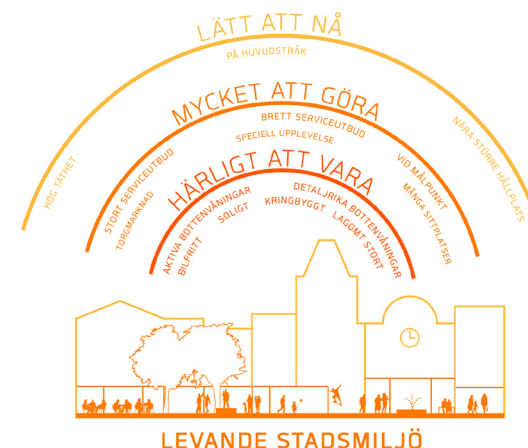
Totalt har 1 500 personer på platserna intervjuats om hur levande de upplever platsen på en skala mellan 1 och 10. Detta har gett ett stadslivsbetyg för varje plats. Platserna användning, utformning och läge i staden har sedan studerats. Bland annat har observationer av flöden och människor som stannar på platsen genomförts, omkringliggande täthet och anslutande stråk analyserats och platsernas utformning vad gäller till exempel ljusförhållanden, bebyggelse, träd och sittplatser registrerats. Analysen visar att det finns ett antal platskvaliteter som påverkar hur levande en plats upplevs.

STADSLIVSINDEX

Baserat på sambandsanalyser har ett stadslivsindex utvecklats, ett verktyg för att utvärdera både befintliga och planerade platser. De faktorer som bidrar till en levande stadsmiljö kan kategoriseras som vad som gör det *lätt att nå* en plats, att det finns *mycket att göra* på en plats och att det är *härligt att vara* på en plats.

Att platsen är lätt att nå handlar bland annat om att den ligger vid ett huvudstråk, att den ligger i ett område med hög täthet och att det är nära till bra kollektivtrafik. Att det finns mycket att göra på platsen handlar bland annat om att det finns ett stort utbud av butiker, restauranger och kultur; att det finns sittplatser; att många stannar till på platsen och att det finns någon speciell upplevelse, till exempel en lekvänlig fontän. Att det är härligt att vara på platsen handlar om platsens upplevelsemässiga kvaliteter. Det handlar bland annat om att platsen är lagom stor, inte har för mycket biltrafik och att fasaderna på de omkringliggande platserna är utformade på ett attraktivt sätt.

Alla faktorer mäts och sammaräknas till ett index som indikerar hur levande en plats är. Faktorerna finns i tabellen på nästa sida.



STADSLIVSINDEX

Stadslivsindex är en indikatormodell för att utvärdera levande stadsmiljö. De faktorer som bidrar till en levande stadsmiljö kan kategoriseras som: Lätta att nå - mycket att göra - härligt att vara.

INDIKATORER BESKRIVER POTENTIALEN FÖR LEVANDE STADSMILJÖ

Ett antal indikatorer har tagits fram för att ge en indikation på hur levande en plats kan upplevas. Indikatorerna har olika värden, och har därmed olika vikt i indexet. Indexet beräknas som summan av varje indikatorns värde.

I analysen av olika platser i Väsby stationsområde har inte alla indikatorer kunnat mätas eller uppskattas, indexet beräknas då istället baserat på övriga indikatorer. De som inte är med i beräkningen är markerade med grå text i tabellen till höger.



STUREPLAN I CENTRALA STOCKHOLM

Stureplan är en av de mest levande platserna i Stockholm och får 76 i stadslivsindex.

	KVALITET	VÄRDE	BESKRIVNING
LÄTT ATT NÅ	HÖG ELLER MYCKET HÖG TÄTHET	6 / 12	Över 150 personer per hektar i närområdet / Över 400 personer per hektar i närområdet. Personer-boende och arbetande.
	VID HUVUDSTRÅK	8	Långa gena stråk som knyter ihop olika delar av staden passerar platsen.
	NÄRA STÖRRE HÅLLPLATS	8	Entrén till en större hållplats (t.ex. spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg, välanvänd stombuss) nås inom 300 meter från platsen.
MYCKET ATT GÖRA	STORT SERVICEUTBUD	8	Fler än 40 butiker, kaféer, restauranger, kultur- och serviceverksamheter per hektar.
	BRETT SERVICEUTBUD	6	Minst 3 olika typer av kategorierna Butiker, Kaféer och restauranger, Kultur och Service.
	VID MÅLPUNKT	6	Entrén till en viktigt målpunkt ligger vid platsen (t.ex. galleria, kulturhus, konferenscenter, biograf, arena, järnvägsstation)
	TORGMARKNAD	4	Torghandel på platsen minst 5 dagar i veckan.
	SPEIELL UPPLEVELSE	4	Minst ett föremål som lockar till aktivitet eller skapar en speciell upplevelse t.ex. lekbar skulptur, fontän, jätteschackspel eller säsongsrelaterad upplevelse i form av träd- eller blomsterplantering
HÄRLIGT ATT VARA	MÅNGA SITTPLATSER	6	Minst 1000 offentliga sittplatser (bänkar, sittvänliga trappor etc.) och uteserveringsplatser per hektar.
	AKTIVA BOTTENVÅNINGAR	8	Minst 75 % av bottenvåningarna kring platsen innehåller publika verksamheter (butiker, restauranger, kaféer, kulturverksamheter, hotelllobby etc.).
	DETALJRIKA BOTTENVÅNINGAR	8	Minst 75 % av bottenvåningarna kring platsen uppfyller följande kriterier: Små enheter, många entréer (15-20 st per 100 m), detaljrik utformning (vertikal artikulering, relief, fina material).
	KRINGBYGGT	6	Minst 60 % av platsens omkrets består av byggnader.
	BILFRITT	8	Minst 75 % av platsens markyta är bilfri (fri från trafik med personbilar).
	SOLIGT	4	Minst 50 % av platsen är solbelyst vid vårdagjämning kl 12.
	LAGOM STORT	4	Platsen är mindre än 0,75 hektar.
STADSLIVSINDEX	100		

INDIKATIONER FÖR BERÄKNING AV STADSLIVSINDEX

De indikatorer som inte kunnat mätas eller uppskattas i analysen av Väsby stationsområde är markerade med grå text.

STADSLIVSINDEX 2040

LÄTT ATT NÅ

Väsby Stationsområde är det mest centrala området i Upplands Väsby. Närheten till stationen och den höga tätheten i området gör att alla analyserade platser får ett högt värde. Platserna som ligger i anslutning till Centralvägen eller Industrivägen får ett högre värde för att de ligger vid huvudstråk.

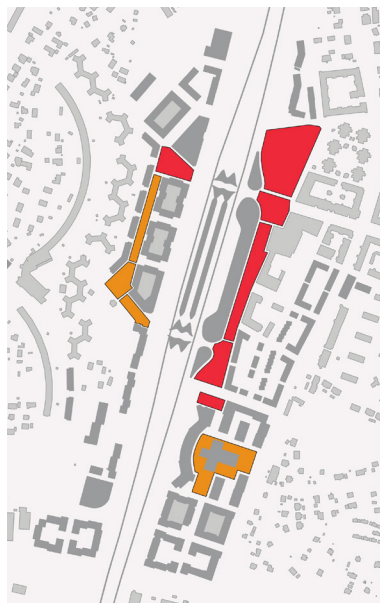
MYCKET ATT GÖRA

De platser som ligger i anslutning till stationen får ett högre värde då de ligger vid en målpunkt, Västra stationstorget och Industrivägen som dessutom ligger i anslutning till Messingen får ett brett utbud i form av både restauranger, kultur och service. De platser som har ett vattendrag eller fontän har också fått poäng för speciell upplevelse.

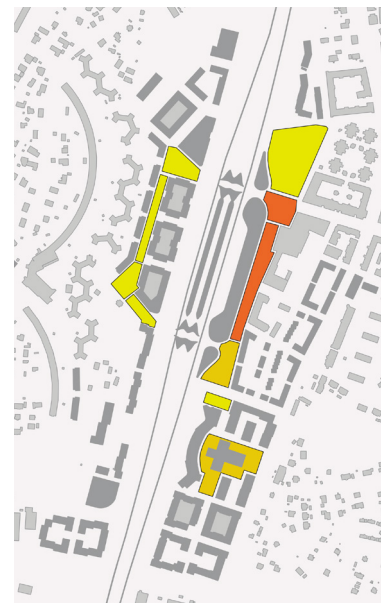
HÄRLIGT ATT VARA

De mindre och mer kringbyggda platserna upplevs som härligare att vara på och får därför högre värde i indexet. Torg och parker får högre värde för att de till största del är bilfria, även Västra stationstorget bedöms vara till största delen bilfritt. Platser med mycket hög lägespotential för kommersiella lokaler i gatuplan får också ett högre värde för aktiva fasader.

LÄTT ATT NÅ



MYCKET ATT GÖRA



HÄRLIGT ATT VARA



INDEX

- > 70
- 60 - 70
- 50 - 60
- 40 - 50
- 30 - 40
- < 30

Indexvärde för de indikatorer som kan kategoriseras som Lätt att nå, Mycket att göra respektive Härligt att vara för ett antal platser i Väsby stationsområde 2040.

ÖSTRA STATIONSTORGET ÄR PLATSEN MED STÖRST POTENTIAL FÖR EN LEVANDE STADSMILJÖ 2040

Västra stationstorget bedöms vara den plats som upplevs som mest levande i Väsby stationsområde 2040. Torget ligger både i anslutning till stationsentrén och till Centralvägen som är det mest integrerade och befolkade stråket. Förutom stationen så är Messingen en stor målpunkt och platsen har potential både för ett brett serviceutbud och en stor andel aktiva fasader. Dessutom kommer torget sannolikt vara till stor del bilfritt, en fontän mitt på torget bidrar med en speciell upplevelse.

Övriga platser som får ett högt stadslivsindex är Industrivägen och Västra stationstorget. Bland annat har de närheten till en målpunkt och huvudstråk gemensamt. Väster om spåren finns de platser som får lägst stadslivsindex. Stadsgatan utgör varken ett huvudstråk eller ligger i anslutning till någon stor målpunkt, ett brett serviceutbud och speciella upplevelser saknas också. Platsen vid södra stationsentrén ligger visserligen i anslutning till en målpunkt men är varken kringbyggd eller bilfri.

INNEHÅLL, UTFORMNING OCH AKTIVITETER KAN SKAPA MER LEVANDE PLATSER

Väsby stationsområde är det mest centrala området i Upplands Väsby, vilket gör att alla platser är relativt lätta att nå enligt kriterierna i stadslivsindexet. Pla-

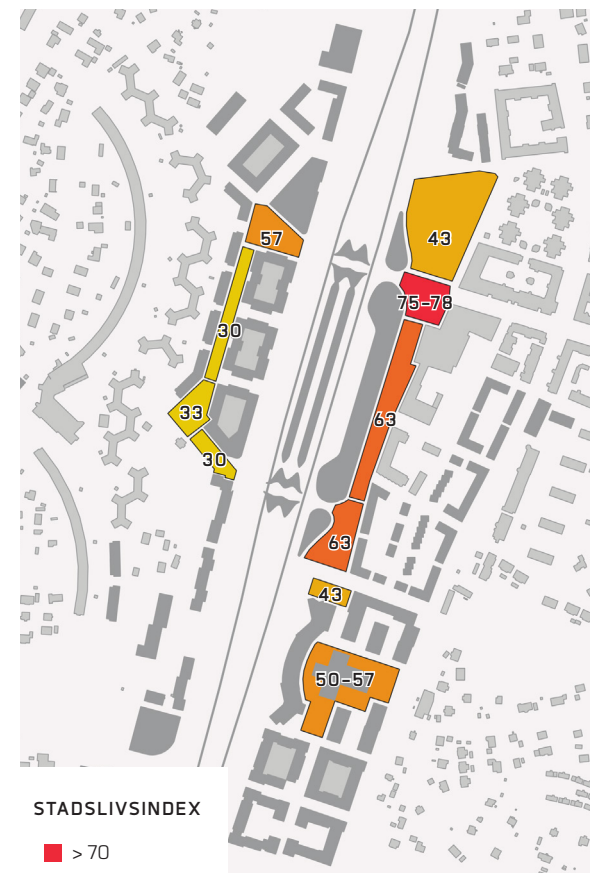
nernas gatustruktur bidrar också i viss utsträckning till att vissa platser och stråk får större potential för gångflöden och kommersiell service i gatuplan än andra. Platsernas innehåll och utformning är sedan avgörande för att ta vara på den potential som läget skapar. Innehåll och utformning är i sammanhanget ett relativt enkelt redskap för att bidra till en mer levande stadsmiljö.

Analysen av alternativa lokaliseringar av en publik kulturverksamhet belyser hur innehållet i byggnaderna kan påverka stadsmiljön. En större publik kulturlokal i Optimushuset skulle innebära en större målpunkt som Optimusområdet annars saknar. Värdet för *Mycket att göra* skulle då stiga från 31 till 54 och det totala stadslivsindexet från 50 till 57.

Det finns också några indikatorer som kan vara svårt att planera för i ett tidigt skede men som är betydelsefulla för att skapa levande platser. Bottenvåningarnas fasader utgör det offentliga rummets väggar, och utformningen av fasaden spelar stor roll för hur vi upplever platsen. Fontäner, skulpturer och planteringar på torg och i parker samt torghandel och uteserveringar är andra kvaliteter som kan bidra till en levande stadsmiljö men som ofta bestäms i ett senare skede.

Om det exempelvis kommer att finnas torghandel och många sittplatser på Västra stationstorget, vilket det bör finnas stora möjligheter för, kommer värdet för *Mycket att göra* stiga från 69 till 79 och det totala stadslivsindexet från 75 till 78.

STADSLIVSINDEX



STADSLIVSINDEX

- > 70
- 60 - 70
- 50 - 60
- 40 - 50
- 30 - 40

Totalt stadslivsindex för ett antal platser i Väsby stationsområde 2040.

DISKUSSION

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Platsens centralitet, täthet och orienterbarhet påverkar lägets potential för gång- och cykelflöden, för handel och service i gatuplan och för en levande stadsmiljö. Det formar platsens karaktär och grad av offentlighet och dess utformning och innehåll bör anpassas till och ta till vara på detta. Utformningen av stadsmiljö och bebyggelse samt innehåll och aktiviteter på platsen kan stötta olika lägen på olika sätt och kan vara ett effektivt sätt att skapa potential för mer levande stadsmiljö.

SKAPA UTRYMME FÖR STORA RESENÄRS-FLÖDEN

De nya broarna länkar effektivt samman de olika sidorna av spåren i Väsby stationsområde. Den norra bron utgör en naturlig förlängning av Centralvägen och här förväntas det finnas störst gångflöden i hela centrala Upplands Väsby. Dessutom tillkommer mycket stora bytesflöden av resenärer mellan pendeltågsstationen och bussterminalen. Risken för trängsel i rusningstid är sannolikt stor, vilket bör beaktas vid utformningen av stationsentréer och anslutande stråk. Tillräckliga utrymmen för resenärsflöden bör utredas närmare.

UTFORMA MÅNGFUNKTIONELLA GATURUM LÄNGS HUVUDSTRÅK

De stråk som är lokalt och regionalt orienterbara samt har potential för stora gångflöden får en mycket offentlig prägel. Det är viktigt att dessa stadsrum

utformas så att de upplevs som trygga och att det finns tillräckligt utrymme för alla trafikslag.

Längs Centralvägen och Dragonvägen är orienterbarheten god både lokalt och regional. Det finns också stor gångflödespotential och förutsättningar för handel och service i gatuplan. Båda gatorna har en stor cykelflödespotential och är del både av huvudcykelnätet och busslinjenätet. Här måste alltså många funktioner samsas på samma yta. Trottoarerna bör vara breda nog för gående att mötas och att stanna upp vid skyltfönster, uteserveringar eller busshållplatser utan att det upplevs som trångt samtidigt som framkomlighet för cyklister och busstrafik säkras. Längs Industrivägen kommer terminalfunktioner och tät busstrafik behöva kombineras med ett brett serviceutbud och en levande stadsmiljö.

UTRED PLANGATANS FRAMTIDA UTVECKLING

Kullavägen och Plangatan kommer framöver utgöra en genare länk än idag från stationen till Väsby Centrum och Fyrklövern. Placeringen av den södra pendeltågsentrén och den tillkommande tätheten i området bidrar också till en stor gångflödespotential. Men den befintliga bebyggelsen längs Kullavägen är inte anpassad för en hög grad av offentlighet, eller för att ta till vara på potentialen för lokaler i gatuplan. I arbetet med den framtida utvecklingen av Väsby stationsområdet rekommenderas därför möjligheterna för ny bebyggelse längs Plangatan att utredas.

UTFORMA BOTTENVÅNINGAR I SAMSPEL MED LÄGETS POTENTIAL

Det finns olika stor potential för etableringen av bärkraftig kommersiell service i olika lägen. I de lägen där potentialen är stor som i anslutning till pendeltågsstationen och längs huvudstråk som Centralvägen och Dragonvägen bör den tas till vara av verksamheter med krav på stor omsättning. Men även offentlig service som ska vara lättillgänglig för en stor del av allmänheten bör finnas i centrala och lättorienterade lägen. I sollägen mot bilfria torg och parker lämpar sig restauranger eller caféer med uteservering.

Lokaler i bottenvåningarna bidrar till mer attraktiva och upplevelserika gaturum och en finskalig blandning. I lägen där kommersiella lokaler inte lämpar sig i lika hög grad bör därför andra typer av lokaler övervägas. Det finns stora behov av lokaler för olika typer av kulturverksamheter, men också andra föreningslokaler, mindre kontor och lokaler för hantverkare. Även de verksamheter som inte kan konkurrera om de bästa lägena kan bidra till att skapa en mer upplevelserik och attraktiv stadsmiljö.

SKAPA POTENTIAL FÖR LEVANDE PLATSER I OLIKA TYPER AV LÄGEN

Även om lägets potential kan vara svårt att påverka är en noggrant utformad och innehållsrik stadsmiljö ofta ett effektivt sätt att skapa levande platser. Bottenvåningarnas utformning är mycket betydelsfull för hur levande vi upplever stadsmiljön. Det är genom bottenvåningen som en byggnad möter det offentliga rummet. Verksamheter som skapar attraktiva målpunkter under hela dagen och kvällen bidrar de till att fler människor rör sig på platsen.

Uteserveringar och torghandel bör finnas på centrala platser som Östra stationstorget. Men sittmöjligheter i soliga lägen och detaljrika fasader i mänsklig skala kan skapa en upplevelserik miljö även där potentialen för kommersiella verksamheter är mindre, exempelvis längs Optimusvägen eller Stadsgatan. Konst, fontäner, planteringar eller andra speciella upplevelser kan också bidra till en mer levande stadsmiljö.

LÅT INNEHÅLLET I OPTIMUSHUSET BIDRA TILL ETT MER LEVANDE OMRÅDE

En större målpunkt som Optimusområdet annars saknar skulle skapa större flöden av utomstående in i området, höja potentialen för kommersiell service i gatuplan och bidra till ett mer levande Optimusområde. Om en större publik kulturverksamhet lokaliseras i Optimushuset samtidigt som Väsby konsthall finns kvar kan det kulturella centret i Upplands Väsby utvidgas från Messingen till Optimusområdet.



PLANERING FÖR EN RESILIENT STAD

TRANSPORTER, HANDEL OCH SERVICE I ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Planering handlar om att forma framtiden och dess byggda miljö. För att göra det behöver vi också kunna förutse effekterna av vad vi planerar. I denna studie av Väsby stationsområde år 2040 har konsekvenserna av den planerade utvecklingen analyserats utifrån ett stadsbyggnads- och stadslivsperspektiv. Bedömningar om olika förutsättningar och behov har gjorts utifrån vad vi vet idag. Men konsekvenserna av utveckling kan bero på en mängd olika faktorer som präglas av stor osäkerhet. Vi lever just nu i en tid då framtiden framstår som mer osäker än på länge, samtidigt som samhällsplaneringens roll för att nå klimatmålen framstår som allt mer betydelsefull. Inte minst bedöms omställningen till mer resurseffektiva transportsystem av allt fler som en avgörande faktor som kan komma att få stor påverkan på vårt resande och på hur vi planerar våra städer. i FN:s globala hållbarhetsmål lyfts också behovet att ändra hur vi producerar och konsumerar varor fram. Hur det uttalade behovet av mer hållbart resande och minskad konsumtion kommer påverka stadsmiljön i framtiden städer är svårt att förutse. Kanske kommer handel och service minska i stadsmiljön, eller också kommer trenden skifta från externa köpcentrum till fördel för mer transporteffektiva stadsmiljöer med handel och service inom gångavstånd.

Under det senaste decenniet har handeln dessutom genomgått den största omvandlingen sedan snabbköpens etablering och framväxten av köpcentra på 60-talet och framåt. Utvecklingen av e-handeln har tagit allt större andelar av den fysiska handeln och det mesta tyder på att utvecklingen kommer att fortsätta. Detta påverkar såklart potentialen för lokaler i gatuplan i den framtida stadsmiljön, men hur mycket är i dagsläget svårt att bedöma. Konkurrensen från e-handeln är mindre för dagligvaruhandeln och framförallt för restauranger, caféer och övrig kommersiell service som istället har ökat i andelar i svenska stadskärnor de senaste åren.

EN RESILIENT STADSMILJÖ KLARAR STORA SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR

När denna rapport skrivs under våren 2020 genomgår dessutom världen en global pandemi som på många sätt kan komma att påverka våra vanor, resmönster och stadsliv. Det är svårt att i dagsläget förutspå hur följderna av Covid-19 kommer att förändra våra städer på kort och lång sikt.

Den pågående pandemin är ett exempel på hur oförusedda skeenden radikalt kan förändra förutsättningarna och livet i våra städer. Det finns alltid osäkerheter med planering och framtidsprognoser, men vi ser på våra äldre städer att de har en förmåga att klara sig igenom stora samhällsförändringar. Det behov av mötesplatser som städer utgör kommer

finnas kvar, men exakt hur stadsmiljö och byggnader utnyttjas kan komma att förändras. Att kunna välja mellan olika färdmedel och kunna gå och cykla till vardags skapar förutsättningar för mer hållbara transporter, men också ett robustare och mer flexibelt transportsystem. För att kunna möta framtidens utmaningar bör också utformningen av gator och offentliga platser ge utrymme och möjlighet för olika användningsområden över tid. Likaså bör ny bebyggelse ha gatuplan med golvnivåer och takhöjd som medger olika användningar, såväl lokaler som bostäder. Den stadsmiljö vi skapar idag kommer finnas kvar en lång tid framöver. Planering för en resilient stadsmiljö som medger förändringar genom flexibel användning är sannolikt en långsiktig framgångsfaktor.



FN:S GLOBALA MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

Det kan komma att krävas stora och snabba omställningar som kommer att påverka stora delar av samhället för att uppnå de 17 globala målen.

VIDARE STUDIER

Stadsanalysen av Väsby stationsområde är gjord på en strukturell och översiktlig nivå och med en bred inriktning. På flera områden skulle mer djupgående studier ge värdefulla insikter och ytterligare underlag till den vidare planeringen. Några förslag på vidare studier är följande:

TRAFIKANALYS

Hur ska trygga trafikmiljöer säkras, vilka trafikfunktioner bör prioriteras i olika lägen och hur kan gaturum bäst anpassas för behovet av mångfunktionella huvudgator?

RESVANEANALYS

Hur påverkar utvecklingen i Väsby stationsområde bilinnehav och resvanor hos Upplands Väsbybefolkning?

STATIONSMILJÖANALYS

Hur kan bytespunktens olika funktioner och utrymmesbehov för en effektivt kollektivtrafik bäst kombineras med målen om en attraktiv och levande stadsmiljö?

HANDELSANALYS

Hur stora är lokalbehoven för olika segment av säl-lanköpshandel, dagligvaruhandel, restaurang och café samt övrig kommersiell service och hur ser den regionala konkurrensen ut 2040?

FRIYTEANALYS

Hur påverkas de boendes friytetillgång av utvecklingen och vilka rekreativa kvaliteter finns det behov av i området?

TRYGGHETSANALYS

Hur kan säkerställas att stationsmiljön, stadsmiljön och innehåll i området bidrar till att skapa trygghet under dygnets alla timmar?

PLACEMAKING

Hur kan placemakingevents skapa en delaktighet som förankrar processen hos allmänheten, stärker platsens identitet och underlättar projektets genomförbarhet?

KÄLLFÖRTECKNING

KÄLLFÖRTECKNING

Ewing, R. & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American planning association*

Grahn, P & Stigsdotter, U. (2003). Landscape planning and stress. *Urban Forestry and Urban Greening*

Göteborgs stad et al. (2016). Värdeskapande stadsutveckling: Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen.

Jernhusen (2019). Värdeskapande stadsutveckling: En studie av trettio citymiljöer i Stockholm, Göteborg och Malmö samt analysverktyget Stadslivsindex

Legeby, A. (2013). Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology).

Region Skåne et al. (2019). Stadskvaliteter i Skåne: Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i fem skånska tätorter

Region Stockholm et al. (2012). Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen

Region Stockholm (2016). Resvanor i Stockholms län 2015

Spacescape (2017). Barkarbystaden gångflödesanalys: Analyser av gångflöden i Barkarbystaden och Veddesta.

Spacescape (2018). Enkla planindikatorer för trafik: Modeller för bilinnehav, bilresor, kollektivtrafikresor, cykelresor och gångresor.

Stockholms stad (2014). Bostadspotential i Stockholm

Stockholms stad (2018). Samlingsplatser och andra möteslokaler i Stockholm.

Upplands Väsby kommun (2018 a). Sammanfattande PM trafik och resefunktioner: För detaljplanen för Östra Runby med Väsby stationsområde - Samrådshandling oktober 2018.

Upplands Väsby kommun (2018 b). Strategisk lokal-försörjningsplan 2018-2028.

Upplands Väsby kommun (2018 c). Väsby stad 2040: Översiktsplan för Upplands Väsby kommun.

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se