

An aerial photograph of Kungsängen Centrum & Station. The image shows a dense urban area with various residential buildings, including several tall apartment blocks. A railway line with multiple tracks runs diagonally across the center of the image, crossing a body of water. To the left of the water, there is a marina with many boats docked. The surrounding landscape includes green fields, forests, and a few lakes. The overall scene is a mix of urban development and natural environment.

KUNGSÄNGEN CENTRUM & STATION

INNEHÅLL

Bakgrund och syfte	03	Referenser bebyggelse för småstadskaraktär	25	Ökat lokalt kundunderlag för centrum.....	45
Mål	04	Ny bebyggelse på torget (förslag 1).....	26	Hubbar och cykelstråk för fler hållbara transporter	46
NULÄGESANALYSER	05	Ny bebyggelse längs bussterminal (förslag 1)	27	Referenser till mobilitetshubbar	47
Tillgänglighet i gångnätet.....	06	Volymstudie Kungsängens entré (förslag 1).....	28	Effektiv parkeringslösning.....	48
Tillgänglighet i centrum.....	07	Volymstudie fyra kopplingar (förslag 1)	29	BTA förslag 1.....	49
Topografi och barriärer.....	08	Volymstudie Kungsängens torg (förslag 1).....	30	BTA förslag 2	50
Befolkningstäthet inom 500m.....	09	Nya bostadskvarter (förslag 2)	31	SCENARIER BUSSTERMINAL	51
Målpunkter	10	Volymstudie Kungsängens entré (förslag 2).....	32	Bussterminal – tre koncept.....	52
Barnens Kungsängen	11	Volymstudie tre kopplingar (förslag 2)	33	Bussterminal 3	53
Parker och grönområden.....	12	Volymstudie Kungsängens torg (förslag 2)	34	Bussterminal 5	54
Trygghet.....	13	KONSEKVENSPANALYSER	35	Bussterminal 7.....	55
Överblickbarhet Kungsängen station.....	14	Stärkta stråk och minskade barriärer.....	36	Utredda terminalskisser.....	56
Mobilitet.....	15	Tillgängligare och tydligare gångnät.....	37	Fortsatta utredningar	57
Skyddsavstånd till järnväg	16	Tillgängligare och tydligare centrum.....	38	MEDVERKANDE	
STRATEGIER OCH FÖRSLAG	17	Attraktivare och tydligare stationsentréer.....	39	Karin Svalfors, Upplands-Bro kommun (uppdragsgivare)	
9 Strategier för Kungsängen centrum.....	18	Tryggare centrum	40	Ulrika Gyllenberg, Upplands-Bro kommun	
Två förslag för Kungsängen centrum.....	21	Tydligare orienterbarhet	41	Malin Dahlhielm, Spacescape (ansvarig)	
Stärkta stråk och stadsrum (förslag 1)	22	En mångfald av mötesplatser	42	Moa Rydell, Spacescape	
Enköpingsvägen och förlängning av Kyrkvägen.....	23	Grönare centrum med ny park och gröna kopplingar.....	43	Louise Karlsson, Spacescape	
Nya byggnadskvarter (förslag 1)	24	Barnvänligare med gångfart och fler gröna platser	44	Sara Pinto, Spacescape	
				Helena Lundin Kleberg, Spacescape	
				Carl Chytræus, A&C konsulter	

BAKGRUND OCH SYFTE

BAKGRUND

I Kungsängen med omnejd bor idag cirka 16 400 personer, varav cirka 15 800 i själva tätorten. Det finns en ökad efterfrågan på bostäder i Kungsängen liksom ett ökat behov av fler arbetstillfällen. Redan idag är det mycket på gång i Kungsängen centrum där Kungsängens torg nyligen byggts om, nya bostäder är under uppbyggnad i området mellan Ringvägen, Enköpingsvägen och Centrumvägen och Utvecklingsplanen för Gröna dalen är antagen.

Kungsängen utgör en viktig kollektivtrafiknod i Upplands-Bro kommun. För att tillgodose en god tillgänglighet till kollektivtrafik för både befintliga och framtida bosatta i kommunen samt möta framtidens hållbarhetsmål där fler väljer hållbara resor, behöver bussterminalens kapacitet och funktion utökas och uppgraderas. Även infartsparkeringarna behöver utvecklas och effektiviseras. Ytorna nära stationen är till stor del redan ianspråktaga och mark behöver därför reserveras för de funktioner som behövs för framtidens kollektivtrafiknod.

Bussterminalens utformning är en avgörande förutsättning för hur pusslet tillsammans med övriga funktioner i stationsområdet kan läggas. De framtagna alternativen för disposition och lokalisering av en ny bussterminal är därför centrala i uppdraget och arbetet med att ta fram olika koncept för bussterminalen har gjorts i samverkan med Region Stockholms trafikförvaltning. Särskilt möte har hållits där även Trafikverket deltagit för att stämma

av förutsättningarna kring järnvägen och pendeltågsstationen.

Upplands-Bro kommun har tagit fram ett förslag till en fördjupad översiktsplan för Kungsängens tätort (FÖP KUNGSÄNGEN 2040, samrådshandling 2020-06-09). Den fördjupade översiktsplanen ska förtydliga förutsättningarna och inriktningen på den fysiska utvecklingen i Kungsängen på lång sikt. Förutom samrådshandlingen till den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen har även kunskapsunderlag i form av Kungsängen kulturmiljöer (2019-12-13), Handelsutredning Kungsängen centrum (augusti 2020), Trafik och tillgänglighetsprogram (2021-02-15) tagits fram.

För att få en bild av hur Kungsängens centrum kan utvecklas har Upplands-Bro kommun valt att ta fram en förstudie för området. Förstudien analyserar och konkretiserar hur nya kopplingar och stråk, ny bebyggelse, offentliga rum liksom en ny bussterminal kan utformas för att på bästa möjliga sätt utveckla och stärka Kungsängen centrum till en attraktiv plats för boende, besökare liksom för näringsidkare.

SYFTE

Syftet med förstudien är att beskriva hur Kungsängen på stuktornivå kan utvecklas på lång sikt. I rapporten redovisas dispositionen av möjlig ny bebyggelse, infartsparkering, nya kopplingar och offentliga rum samt en utökad bussterminal. Förstu-

dien behandlar en övergripande nivå och beskriver ej byggnaders och offentliga rums gestaltning.

Kriterier och utgångspunkter för förstudien har varit:

- Tidshorisont: 2040 med utblick mot 2050
- Stationsfunktioner: attraktiv och trygg resenärsmiljö, goda bytesmöjligheter, funktionell bussterminal, infartsparkering bil och cykel, tillgänglighet, service
- Rumslig upplevelse: välkomnande entré till Kungsängen, stationen en del av centrum, levande plats, god orienterbarhet, tillgängligt, tryggt, inkluderande, mötesplats
- Kopplingar: stråk för buss, gång och cykeltrafik, biltrafik, grönstruktur. Behov av att utveckla stråken mellan stationens båda entréer och centrum där sambanden mellan centrum, stationen och Mälaren beaktas särskilt.
- Barnperspektivet: trygghet, siktlinjer, tillgänglighet, orienterbarhet

Genom att ta fram olika alternativ för Kungsängen centrum och Kungsängens bussterminal studeras och utvärderas olika utvecklingsmöjligheter, vilka kan finnas med som underlag i kommunens fortsatta planeringsprocesser för Kungsängen. Förslagen har tagits fram i ett tätt samarbete med kommunens projektgrupp.

MÅL



Med utgångspunkt i beskrivningarna av utvecklingsinriktningen i FÖP KUNGSÄNGEN 2040 (samrådshandling 2020-06-09) har mål för Kungsängen centrum formulerats:

- >Tydliga kopplingar och god orienterbarhet till Kungsängen centrum och mellan viktiga målpunkter
- >Attraktiva mötesplatser för både boende och besökare
- >Barnvänliga och trygga stadsrum med plats för lek
- >Stärkt kundunderlag och fler butikslokaler för ett ökat serviceutbud i Kungsängen centrum
- >Tydligare kopplingar till Mälaren och en tillgänglig strandpromenad för alla
- >En attraktiv, effektiv och trygg resenärsmiljö för fler hållbara resor



Geografisk avgränsning för förstudien



NULÄGESANALYSER

TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET



Kartan beskriver en analys av gångnätet i form av en så kallad integrationsanalys. Integrationsanalysen fångar hur väl sammanhängande gatunätet är, och stråk med hög integration kan sägas vara stråk som är tydligt orienterande i området. Dessa stråk har också potential för höga gångflöden, om de kombineras med viktiga målpunkter. Stråk med låg integration innebär ofta att området upplevs som avskilt från andra delar av tätorten.

Enköpingsvägen spelar en viktig roll i gatunätet och har en stor potential för att binda samman gatorna i och kring centrum. Väster om centrum sticker Skolvägen, Kyrkvägen och Bydegårdsvägen ut som långa, viktiga stråk.

Att järnvägen och topografin skär av de södra delarna av Kungsängen från centrum syns tydligt i denna analys.

TILLGÄNGLIGHET I CENTRUM



I Kungsängen centrum sticker Centrumvägen ut som ett långt, viktigt stråk som kopplas samman med Kyrkvägen och Enköpingsvägen. Även Torget och Kyrkvägen på Kungsängens torg är viktiga stråk idag.

På grund av få och inte så gena kopplingar över och under järnvägen har gator som Strandvägen, Stationsbacken och Prästhagsvägen en mer lokal karaktär och ligger, trots sitt nära läge till gator med hög integration, avskilda från centrum.

TOPOGRAFI OCH BARRIÄRER



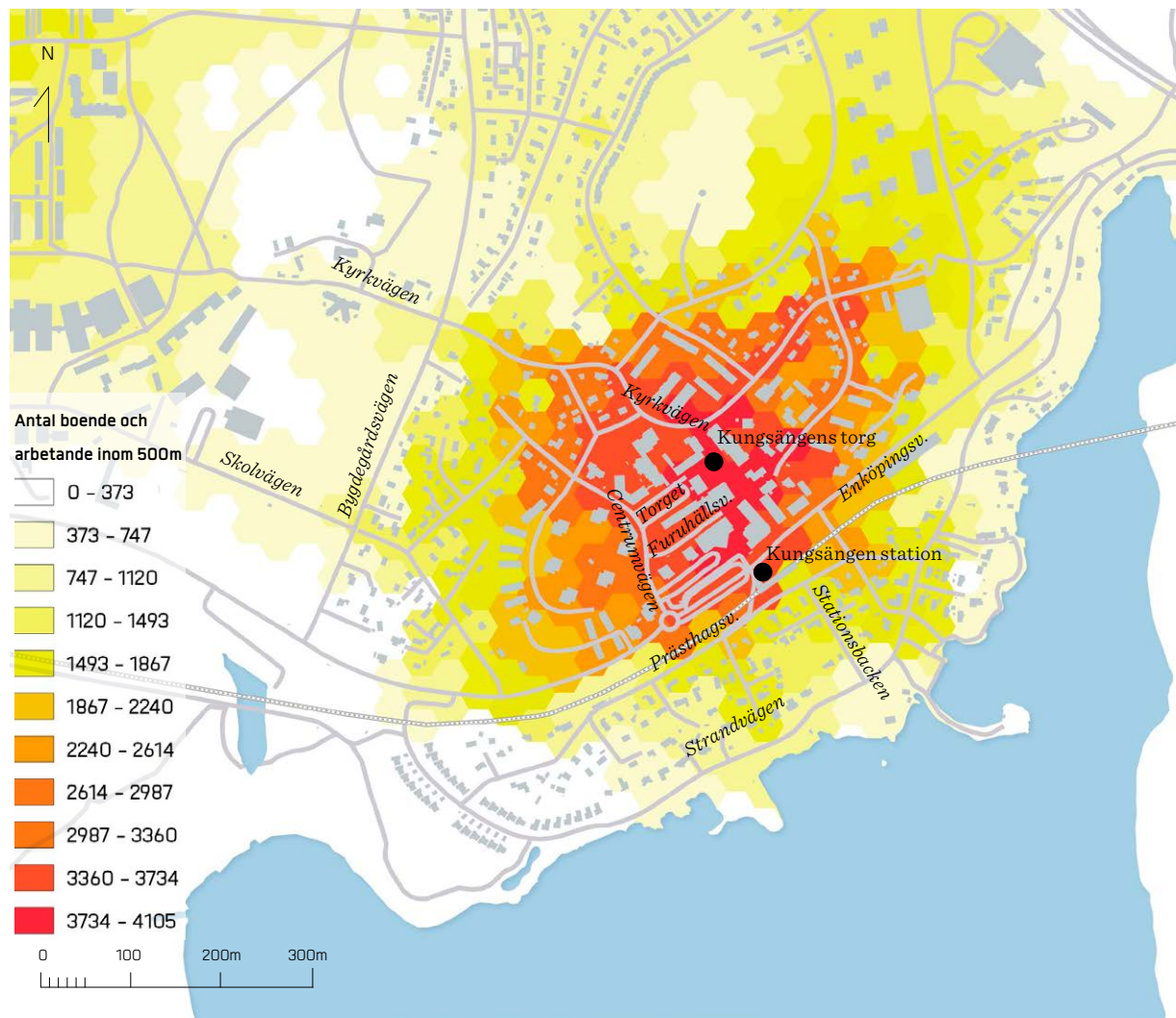
Kungsängen centrumns karaktär präglas av dess topografiska skillnader där dalgångar och höjder skapar ett varierat landskap med många utblickar. Trappor och gångbroar utgör viktiga kopplingar för att väva ihop Kungsängens olika nivåer och delar.

Topografin tillsammans med större infrastrukturer så som spårområdet begränsar dock delvis orienterbarheten liksom tillgängligheten till målpunkter inom tätorten. Ett exempel är kontakten till Mälaren som geografiskt ligger nära centrum men som kan vara svår att orientera sig till om en ej känner till området väl.



Fotovyer

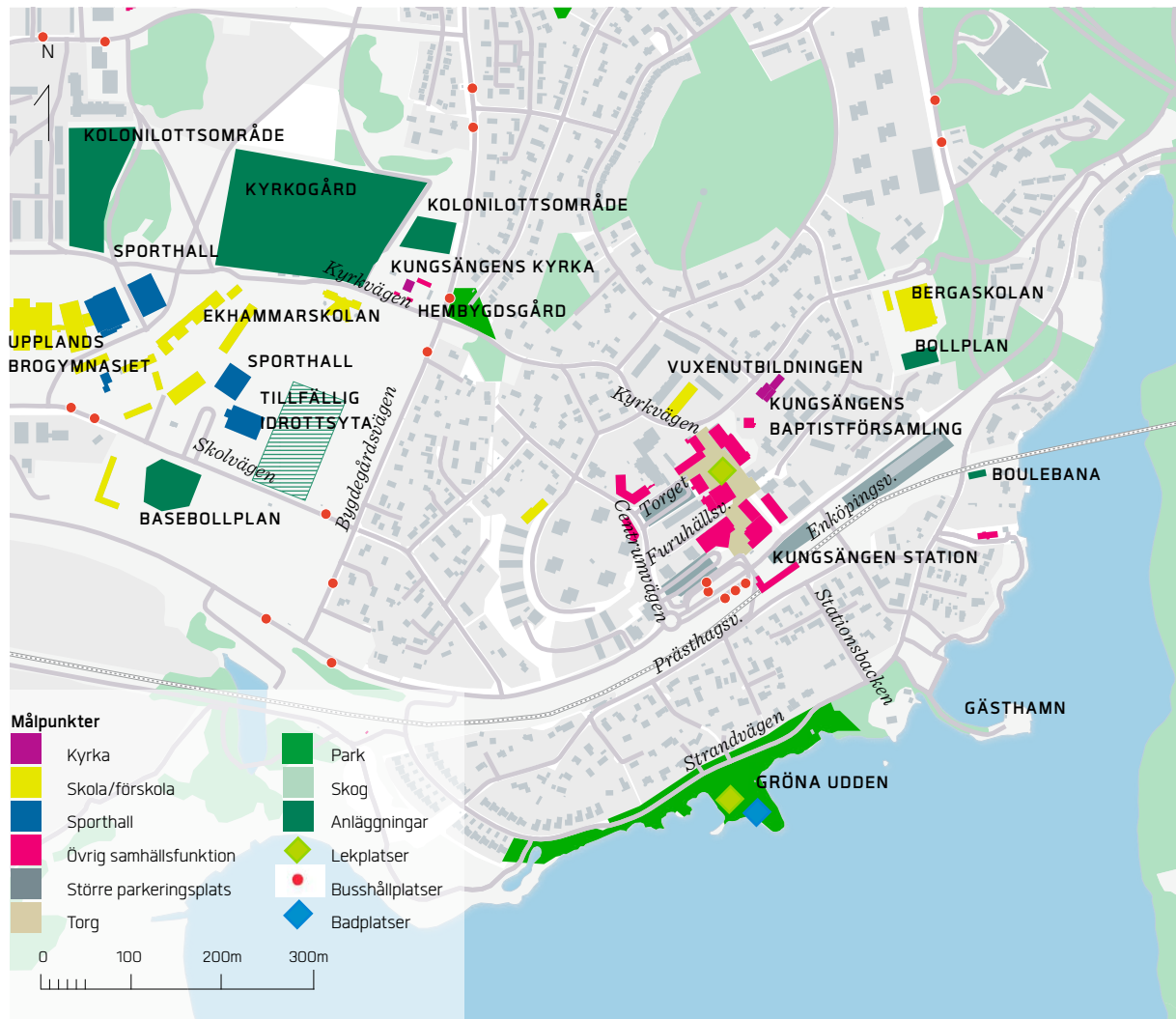
BEFOLKNINGSTÄTHET INOM 500M



Kartan beskriver befolkningstäthet, mätt som antal boende och arbetande inom 500 meter från varje "pixel" i bilden. Befolkningstätheten är kopplad till det lokala marknadsunderlaget som är viktigt för bärigheten för handel i Kungsängen centrum.

Analysen visar på högst befolkningstäthet kring centrum och längs med Kyrkvägen där kärnan med högst täthet av boende och arbetande återfinns på Kungsängens torg. Befolkningstätheten är låg söder om spårområdet och utanför Kungsängen centrum.

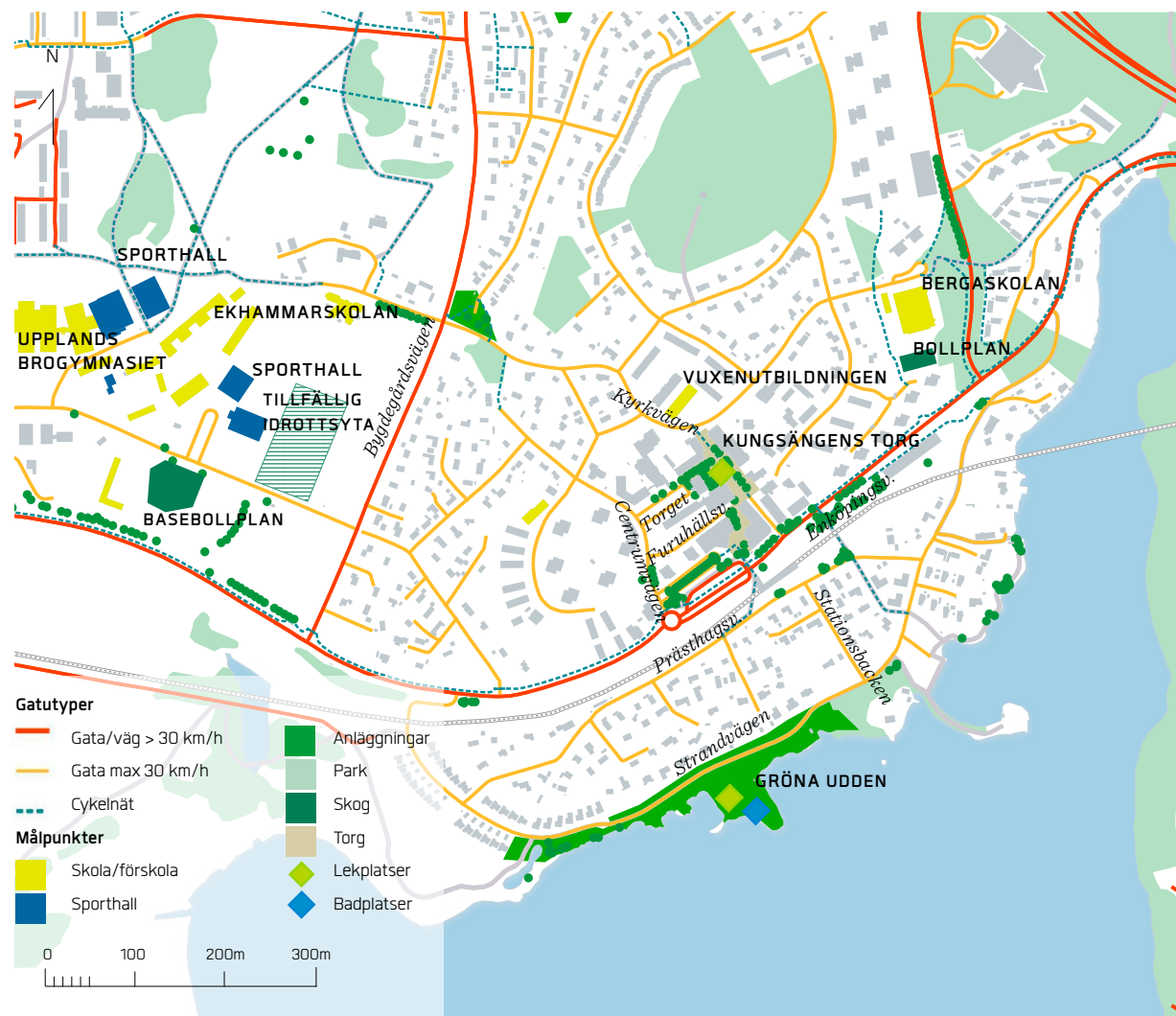
MÅLPUNKTER



Kartan beskriver målpunkter av olika slag i dagens Kungsängen. Dessa är koncentrerade till centrum längs Kyrkvägen samt väster om centrum i Kyrkvägens förlängning. I centrum domineras målpunkterna av offentlig och kommersiell service medan skolor och idrottsanläggningar finns samlade främst i de västra delarna av Kungsängen.

Längs Strandvägen finns målpunkter i form av grönska, badplatser och lekplatser.

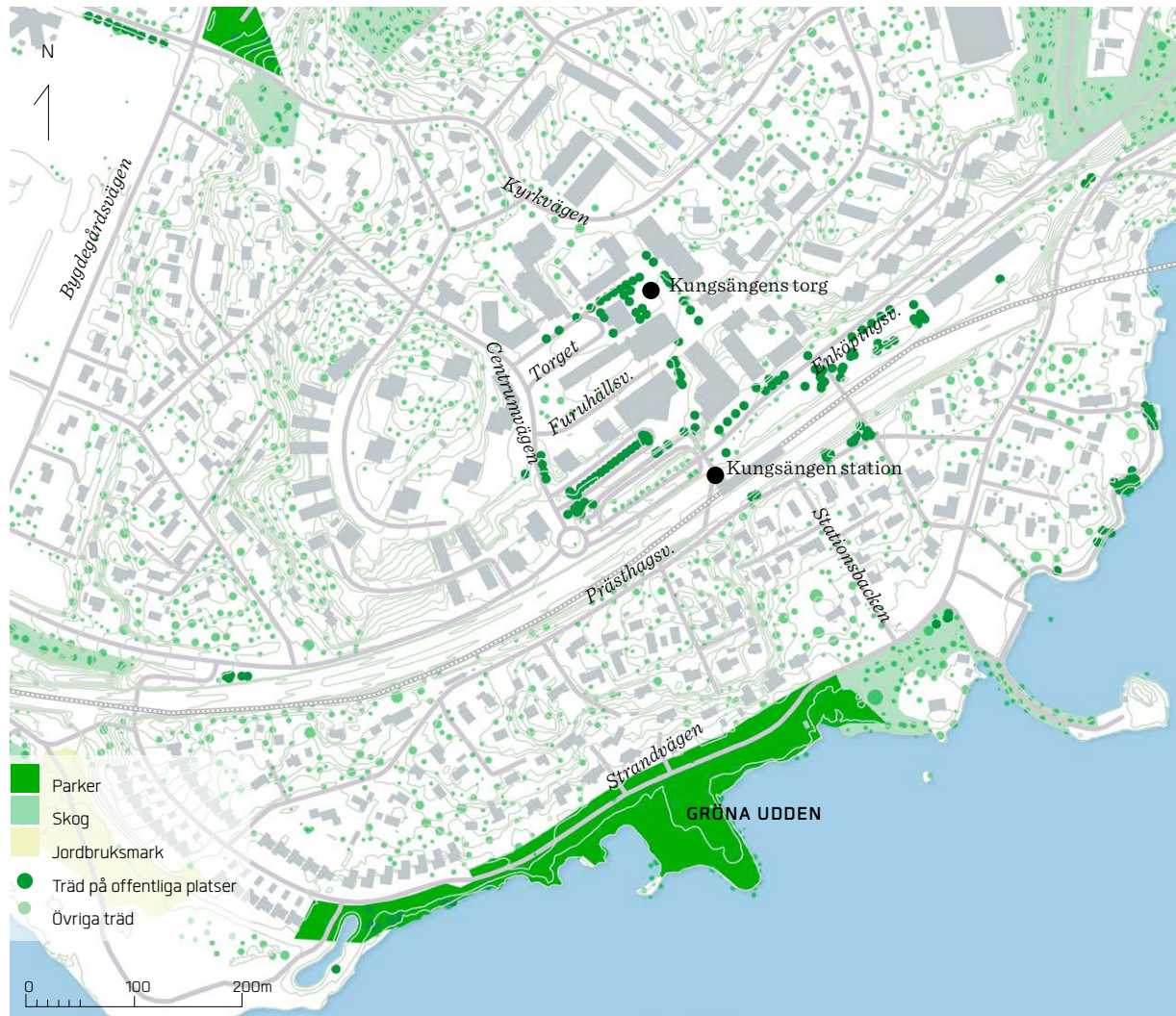
BARNENS KUNGSÄNGEN



Kartan visar ett antal aspekter som påverkar barns rörelse och vistelse i Kungsängen. Gator med höga hastigheter utgör barriärer, i synnerhet för barn. I det här fallet är framförallt Enköpingsvägen och spårområdet en sådan barriär som skiljer de norra och södra delarna av Kungsängen åt. I väster ligger Bygdegårdsvägen som en barriär. Resterande gatunät utgörs till stor del av gator med lägre hastigheter.

Målpunkter specifika för barn som skolor, platser för sport och lek finns framför allt väster om Kungsängens centrum och i söder vid Mälaren.

PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN



Kartan beskriver parker, grönområden och natur i Kungsängen och visar att det saknas offentliga parker och grönområden centralt i Kungsängen. Längs Strandvägen och Gröna udden finns ett vidsträckt parkområde som ligger separerat från Kungsängen centrum på grund av järnvägen.

TRYGGHET



Bilden visar en kartering över aspekter som påverkar den upplevda tryggheten på en plats. Byggnader med utåtriktade lokaler i bottenvåningen (aktiva fasader) skapar liv, aktivitet och belysning. Kontakt med bostäder via öppningar i fasad och fönster ökar tryggheten genom att skapa informell övervakning på platserna. Däremot upplevs ofta större parkeringsytor som otrygga att röra sig vid, framför allt nattetid.

Det finns en tydlig samling av aktiva fasader kring Kungsängens övre och nedre torg och längs delar av Centrumvägen. En del av bebyggelsen på torget har även bostäder i de övre våningarna.

Med undantag för vid rondellen så saknar Enköpingsvägen till stor del kontakt med bostäder och aktivitet. Vägen är enkelsidig och kantas av parkeringsytor, parkeringsdäck och murar. Samma gäller för stora delar av Furuhallsvägen och parkeringen vid dagens bussterminal.

Entréerna till Kungsängens pendeltågsstation ligger avskilda från kontakt med aktiva fasader förutom den norra entrén som i sig kan ses som en aktiv fasad. Norr om spårområdet saknas kontakt med bostäder. Den östra entrén under spåren vid Enköpingsvägen kan upplevas som mycket otrygg då den ligger omgiven av parkeringsytor och har långt till bostäder och aktivitet.

ÖVERBLICKBARHET KUNGSÄNGEN STATION



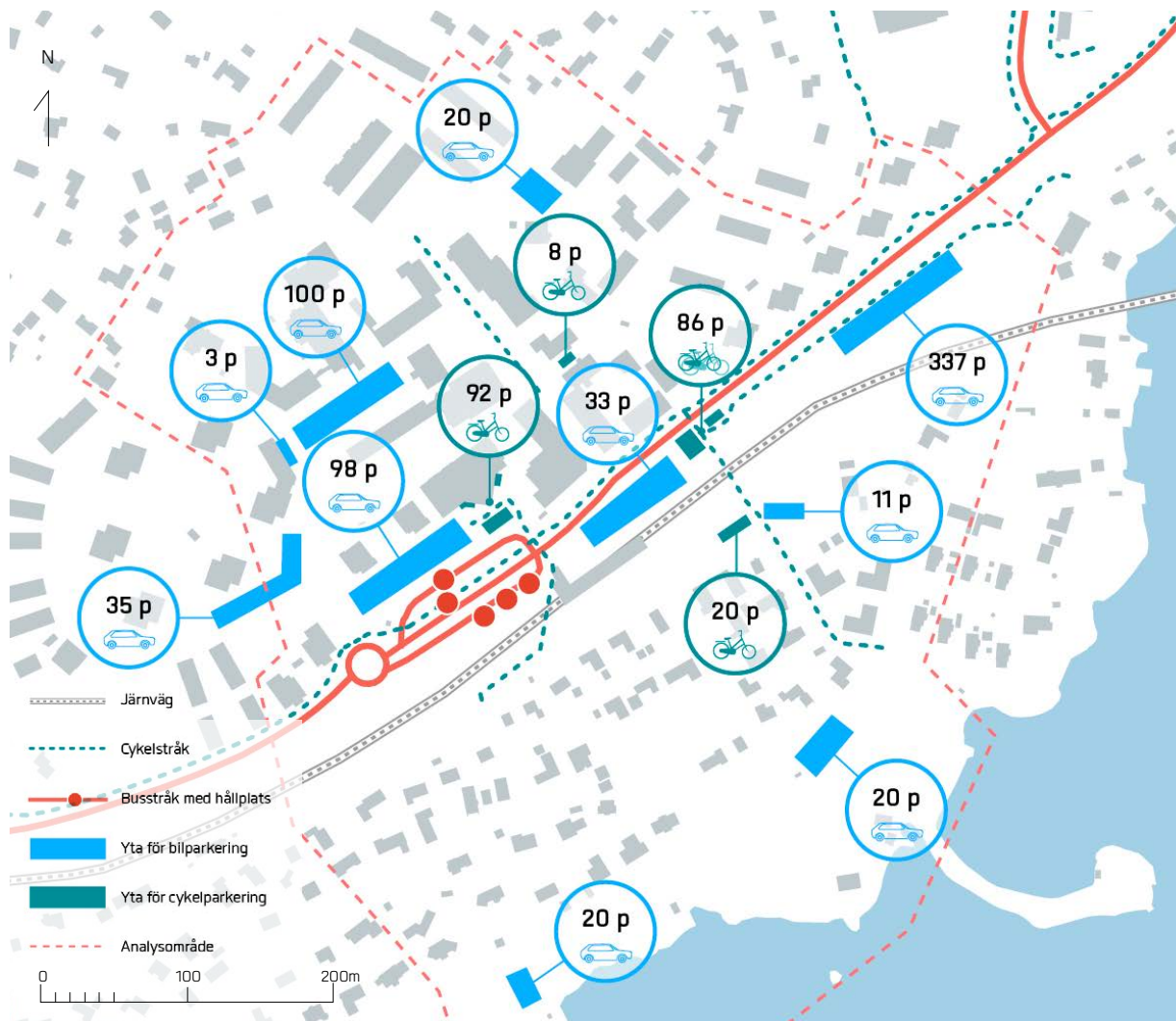
Bilden visar hur överblickbarheten ser ut från dagens pendeltågsentréer i Kungsängen. Överblickbarheten, dvs hur stora ytor som är möjliga att överblicka från en viss plats är viktig för att kunna orientera sig.

Det finns idag få visuella kopplingar mellan pendeltågets entréer och centrum, vilket påverkar orienterbarheten när man anländer till Kungsängen. Från den övre entrén till pendeltåget ser man en bit in mot det nedre torget och bussterminalen. Den östra passagen under spåren med trappor är smal och ger mycket dålig överblickbarhet. Passagen har ingen visuell koppling till centrum, och är begränsad av topografi och spårområdets murar på bägge sidor.

Entréerna söder om spårområdet har viss visuell koppling mot Mälaren, men på grund av topografi är överblickbarheten begränsad. Gångbron över spåren landar i ett snävt gaturum som saknar offentliga funktioner. På grund av järnvägens nedgrävda läge har man härifrån en god utblick mot dagens bussterminal.

- Entré till station
- Överblickbar yta (offentlig mark)

MOBILITET



Kartan visar antal bil- och cykelparkeringsplatser i Kungsängen centrum idag. Här redovisas ej boende-parkering.

Inom analysområdet finns ca 200 parkeringsplatser för cykel och ca 675 parkeringsplatser för bil.

SKYDDSAVSTÅND TILL JÄRNVÄG



Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom 30 meter från spårmit på närmaste spår. Avståndet innefattar ett allmänt skyddsavstånd med hänsyn till risk på 25 meter som Länsstyrelsen och Trafikverket båda har som inriktning och som möjliggör räddningsinsatser och minskar risk för personskador vid urspärning, samt ett tillägg på 5 meter som medger en viss utveckling av järnvägsanläggningen.

Skyddsavståndet är anpassat till vagnslängden och syftar till att skydda såväl resenärer som egendom från skada.

Skyddsavstånd från spårmit:

5m buffertzona för ev utveckling av järnvägen

15 m till köryta/väg/gc

20m till spår från parkering

30 m till spår bostäder och kontor

Avsteg från dessa kan göras om skyddsåtgärder i form av förstärkning av fasad, mur mm utförs.

An aerial photograph of a town situated along a large body of water. A railway line with multiple tracks runs diagonally through the center of the town. To the left of the tracks is a residential area with many houses and some taller apartment buildings. To the right is a more developed area with modern-looking houses and a marina with several boats. The town is surrounded by dense green forests. In the foreground, there is a grassy area and a small body of water. The text 'STRATEGIER OCH FÖRSLAG' is overlaid in white capital letters on the right side of the image.

STRATEGIER OCH FÖRSLAG

9 STRATEGIER FÖR KUNGSÄNGEN CENTRUM



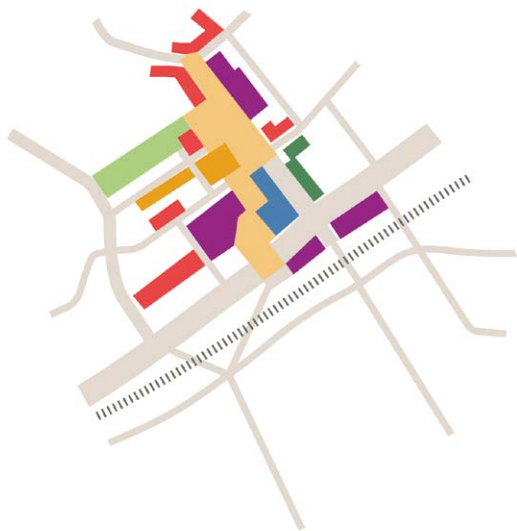
Stärka övergripande stråk och orienterbarhet genom tydligare kopplingar och med rumssskapande bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.



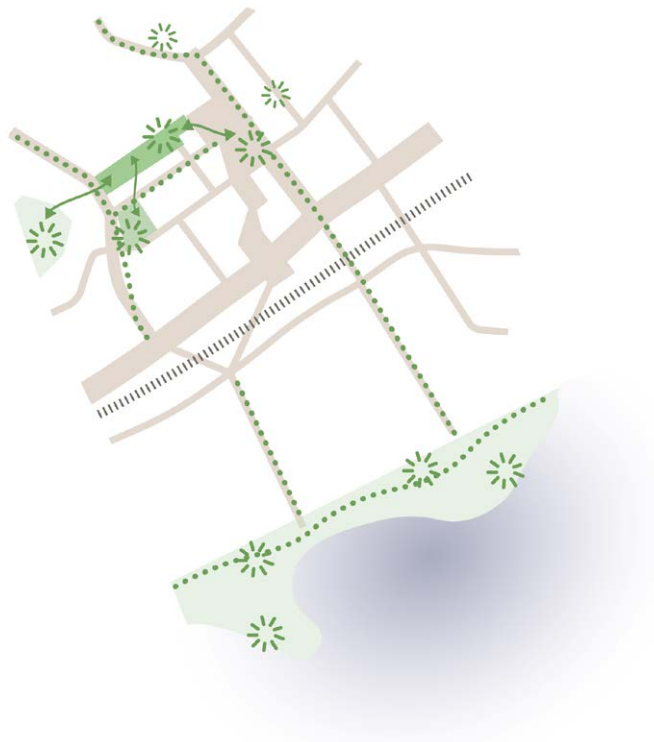
Minska barriärer genom fler kopplingar över och under spårområdet. Ge Enköpingsvägen fasader och funktioner liksom fler vertikala kopplingar för att integrera gatan som en del av centrum och bryta upp långa kvarter med nya tvärgående kopplingar.



Skapa attraktivare entréer till Kungsängen med fler kopplingar som ger en ökad tillgänglighet samt fler aktiva bottenvåningar för ökad attraktivitet och trygghet.



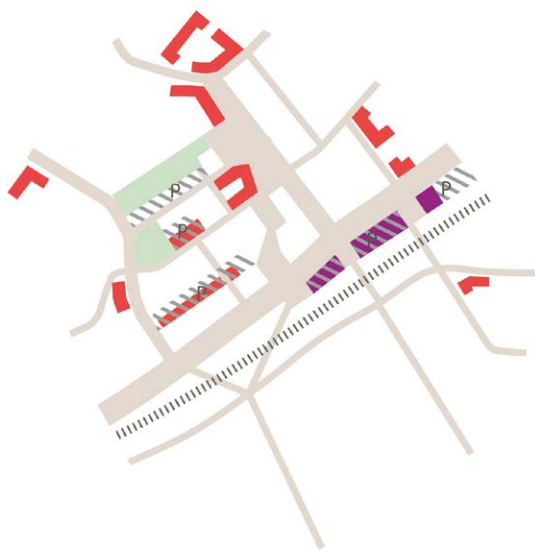
Utveckla ett pärlband av olika torgrum och mötesplatser där en variation av innehåll, funktioner, kvaliteter och uttryck erbjuder ett mångfacetterat utbud för olika åldrar, för både boende och besökare och vid olika tidpunkter och årstider.



Utveckla en ny central park och fler gröna platser i centrum samt stärka kopplingarna mellan befintliga grönområden i Kungsängen.



Komplettera befintliga bebyggelsetypologier med en småskalig men sammanhållen bebyggelse för att aktivera och tydliggöra viktiga offentliga rum samt för att utveckla Kungsängens centrums småstadskaraktär



Effektivare markanvändning i attraktiva, centrala lägen med fler bostäder och lokaler i strategiska lägen samt kompaktare bilparkeringslösningar för en långsiktigt hållbar planering.



Attraktivare kollektivtrafiknod med fler kopplingar, större ytor för fotgängare och en tydligare logistik för en ökad tillgänglighet, effektivitet och trafiksäkerhet.



Förenklad tillgänglighet för hållbara transporter genom en tydligare struktur för gående och cyklister, tryggare och attraktivare stadsrum samt ett ökat utbud av lättillgängliga mobilitetstjänster.

TVÅ FÖRSLAG FÖR KUNGSÄNGEN CENTRUM

Beroende av bussterminalens läge, utbredning och eventuell överdäckning förändras möjligheterna till exploatering. Med fokus på målsättningen att skapa en attraktiv och trygg entré och torgmiljö samt stärka kopplingarna till centrum och Mälaren, har två olika förslag baserat på förutsättningarna som ges av bussterminalens utbredning, tagit form. Förslagen är helhetslösningar där den nya bebyggelsen tydliggör, stärker och aktiverar de intilliggande offentliga rummen. Varje förslaget kvarter kan dock även ses som en pusselbit där det är möjligt att ”plocka” enskilda kvarter från respektive förslag.

I förslag 1 förutsätts att bussterminalen tar plats på en överdäckning över spåren alternativt att bussterminalen förläggs längs med Enköpingsvägen. I detta fall möjliggörs en exploatering i form av bostäder, lokaler och parkeringshus längs norra sidan av bussterminalen. Bebyggelsen bidrar med att skapa aktiva fasader med lokaler i bottenvåningen nära stationsentrén. I detta förslag ersätts nuvarande ICAs byggnad på Kungsängens torg med ett litet kvarter med bostäder och lokaler i bottenvåningen.

I förslag 2 tar bussterminalen plats på delar av nuvarande parkeringsyta (norr om nuvarande bussterminal). För att tillskapa fler bostäder centralt föreslås att både ”ICA-byggnaden” och ”Sparbanks-huset” ersätts med ett kvarter med bostäder och lo-

kaler i bottenvåningen. Det lite större kvarteret bidrar till att Kungsängens torg minskar något. För att skapa attraktivare entréer till Kungsängen centrum föreslås också att kommunhuset byggs om helt eller delvis för att få till aktiva fasader mot både stationsentrén liksom mot Enköpingsvägen och längs med den föreslagna rampen i förlängningen av Kyrkvägen.

Förslagen presenteras mer ingående på nästkommande sidor i rapporten.

Fördjupade beskrivningar och konsekvensanalyser (sid 35) utgår ifrån förslag 1.

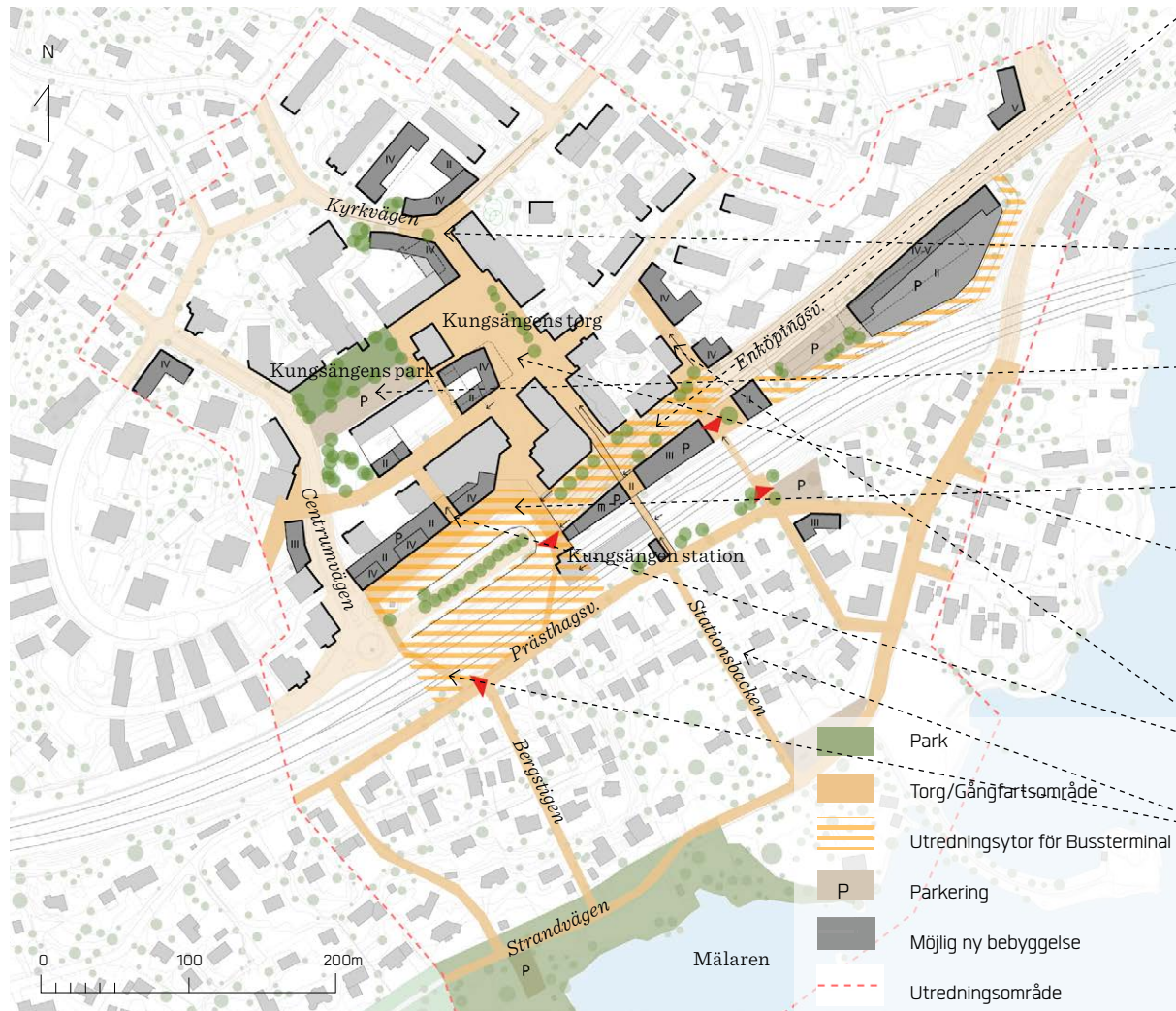


Förslag 1



Förslag 2

STÄRKTA STRÅK OCH STADSRUM (FÖRSLAG 1)



Enköpingsvägen utvecklas från att ha varit en barriär till att bli en attraktiv entré och naturlig del av Kungsängens centrum. Gatan har en ny sektion med generösare plats för gående och cyklister, flera vertikala kopplingar i form av trappor och hissar kopplar ihop olika nivåer och befintlig bebyggelse kompletteras med ny för att skapa ett tryggare och attraktivare stadsrum.

Norra entrén till torget tydliggörs med ny bebyggelse samt genom att Kyrkvägens sträckning justeras något

Ny park där hälften av den befintliga parkeringsytan längs med Centrumvägen omvandlas till en grön mötesplats

Kungsängens entré kring bussterminalen och pendeltågsstationen ramas in av nya fasader.

Kungsängens torg får en tydligare rumslig relation till stationen och till Mälaren, aktiveras med fler småskaliga lokaler i bottenvåningarna. De olika torgrummen får en mångfald av olika aktiviteter och utformningar.

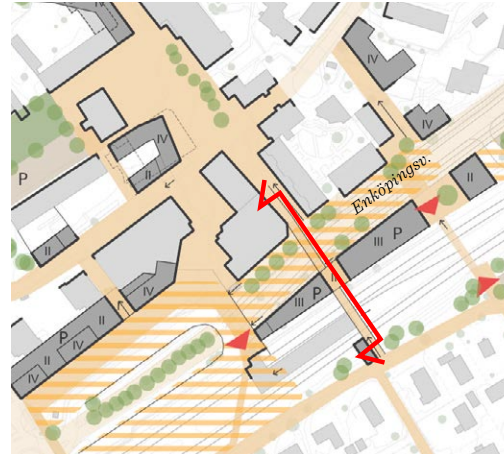
Fler och tryggare passager med fasader som skapar närvaro

Befintliga stråk stärks och förlängs från centrum mot stationen och vidare mot Mälaren. Kyrkvägen förlängs med en gång- och cykelbro vidare till Stationsbacken ner mot Mälaren (ett historiskt centralt stråk i Kungsängen). Centrumvägen förlängs i form av ett gång- och cykelstråk, över bussterminaldäcket och vidare via Bergstigen ner mot vattnet.

ENKÖPINGSVÄGEN OCH FÖRLÄNGNING AV KYRKVÄGEN



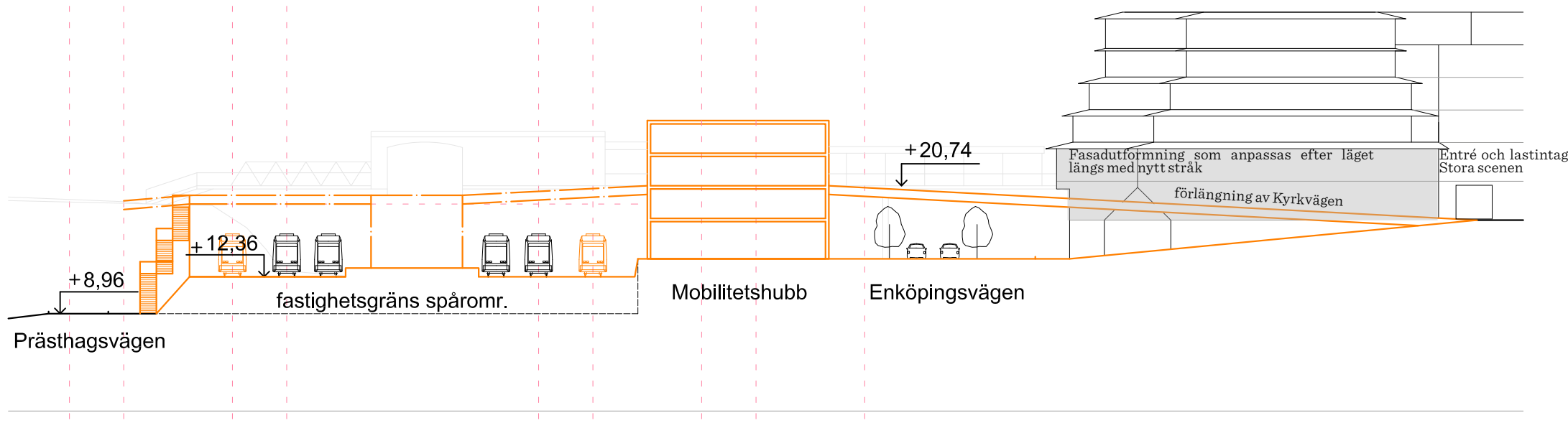
Volymstudie från Kyrkvägen/Kungsängens torg mot mobilitetshubben och Mälaren. Lastintag till Kulturhuset bör studeras närmare.



Kyrkvägen förlängs i form av en gång- och cykelbro över Enköpingsvägen vidare mot Stationsbacken mot Mälaren. Rampen från Kungsängens torg mot mobilitetshubben löper längs med kommunhusets fasad. Fasaden föreslås få en anpassad utformning där till exempel en ökad uppglasning ger möjlighet att skapa ett visst utbyte mellan stråket och lämplig verksamhet i kommunhuset.

En mobilitetshubb med cykel- och bilparkering samt andra mobilitets- och servicetjänster placeras i direkt anslutning till pendeltågsstationens uppgångar.

Enköpingsvägen får bebyggelse längs båda sidor och gatasektionen har generösa gång- och cykelbanor.



NYA BYGGNADSKVARTER (FÖRSLAG 1)



Den nya bebyggelsen är tänkt att komplettera den befintliga med en lite lägre skala (ca 4 våningar). Bebyggelsen ger ett tillskott av lokalt marknadsunderlag (fler lokalt boende och arbetare) och ska vara tydligt rumsskapande, ha aktiva bottenvåningar och bidra till Kungsängens småstadskarakter.

Nya kvarter (3-4 vån) med bostäder och lokaler som skapar aktiva fasader och tydliggör den norra entrén till centrum.

Nytt kvarter med bostäder och lokaler (3-4 vån) som delar upp torget i olika rumsligheter, men samtidigt öppnar upp med siktlinjer mellan torget och stationen.

Bebyggelse (2-5 vån) mot busstorget med bostäder och lokaler som bidrar till att skapa attraktiva och trygga stadsrum kring Kungsängens entré. I bottenvåningarna (2 vån) finns centumparkering, mobilitetsservice, lokaler, samt inlastning till matbutik.

Mobilitetshub (2-3vån) där olika typer av mobilitets- och vardagstjänster kan ta plats så som till exempel mobilitetsspooler, cykel- och bilparkering, serviceboxar, laddning, reparationsverkstad, låsbara skåp och miljöhus/återvinning.

Nya bostadskvarter (4-5vån) skapar fasader längs med Enköpingsvägen. Pendelparkering i två till tre plan finns under kvarterets gård vilken ramar in av ett högre plank mot spårområdet.

REFERENSER BEBYGGELSE FÖR SMÅSTADSKARAKTÄR



Fler bostadshus med lokaler i bottenvåningarna skapar mer liv och rörelse i centrum och ramar in och aktiverar Kungsängens viktiga stråk.

De nya byggnaderna har en skala på mellan 2-4 våningar (eventuellt enstaka byggnader i 5 våningar) och både kompletterar och samspelar med den lite högre punkthusbebyggelsen liksom den lägre lamellbebyggelsen.

Kungsängens gröna karaktär beaktas och utvecklas där de kvartersgemensamma gårdsmiljöerna är delvis öppna.

Fasaduttrycken föreslås varierade där material och färgskala inspireras av befintlig bebyggelse men även kompletterar befintlig arkitektur. En variation av fasaduttryck, en småskalig bebyggelse liksom en intimare skala på offentliga rum bidrar till att utveckla Kungsängens centrums småstadskaraktär.

NY BEBYGGGELSE PÅ TORGET (FÖRSLAG 1)



Volymstudie med vy mot Kungsängens tog



Nuläge Kungsängens torg

Nuvarande matbutik i en våning ersätts med ett kvarter i 4 våningar med lokaler i markplan och bostäder ovanpå. Det nya kvarteret ramar in torget och tillför fler verksamhetslokaler vilket stärker handelsklustret i Kungsängens centrum.

Befintlig bebyggelse (lokaler i en våning) i torgets norra del föreslås också ersättas med ett bostadshus i fyra våningar med lokaler i bottenvåningen.

Den nya bebyggelsens skala samspelar med befintlig lamell- och kvartersbebyggelse, ramar in torgrummet och bygger vidare på småstadskaraktären kring torget.

Rivning av befintlig bebyggelse bör alltid utredas och analyseras noggrant. För befintliga kvarter i mycket centrala lägen, med mycket låg exploatering, har bedömts att kunna nyttjas mer effektivt. I dessa fall rekommenderas att byggnaden ersätts med bebyggelse som nyttjar det centrala läget på ett bättre sätt, med fler bostäder samt lokaler i markplan.

Att förtäta i befintliga stadsmiljöer bevarar natur- och jordbruksmark vilket bör väga tyngre än att behålla befintliga, lågt exploaterade kvarter. Dessutom stärker en förtätning i centrala lägen underlaget för lokal handel, nyttjar befintlig närhet till service och kollektivtrafik samt bidrar till mer stadsliv i centrum.

NY BEBYGGELSE LÄNGS BUSSTERMINAL (FÖRSLAG 1)



Volymstudie med vy mot ny bebyggelse längs med bussterminalen.

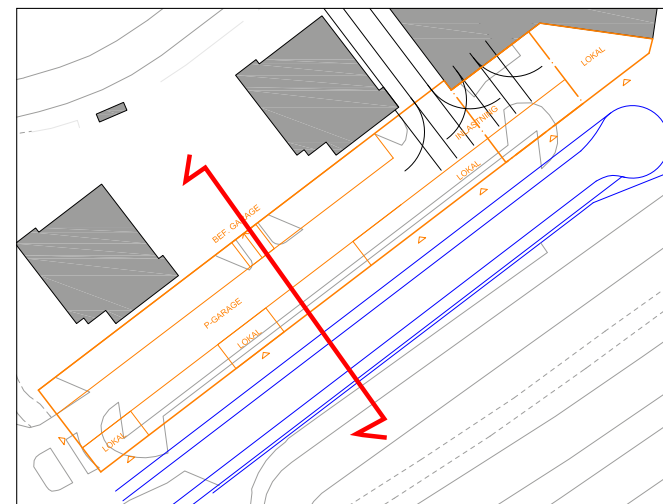
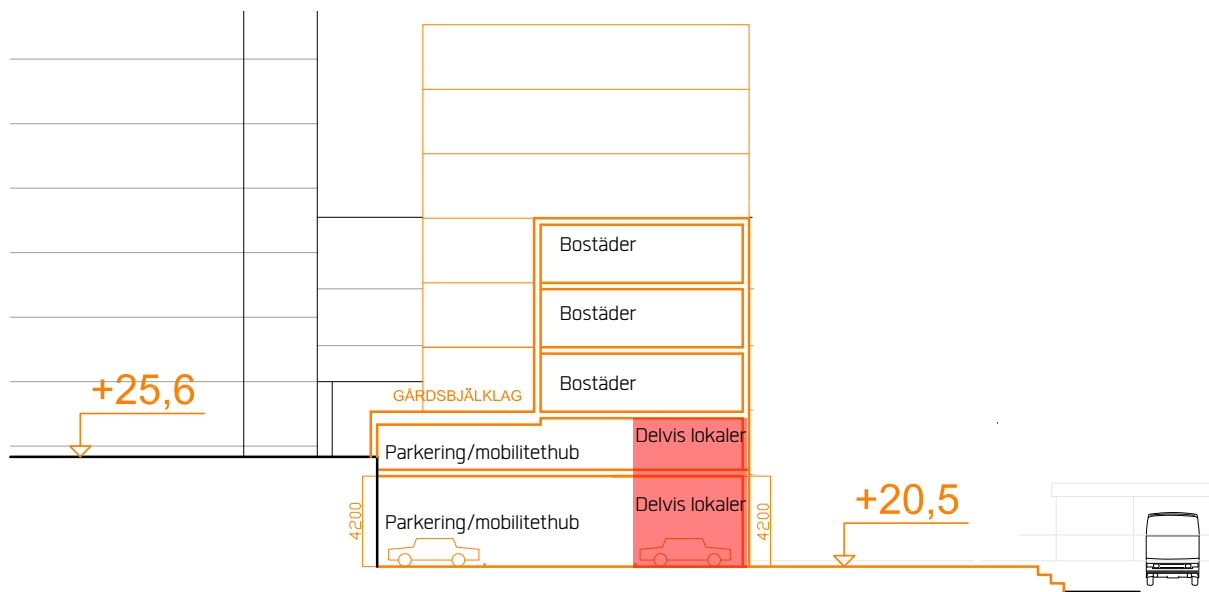


Nuläge bussterminalen/Kungsängens entré

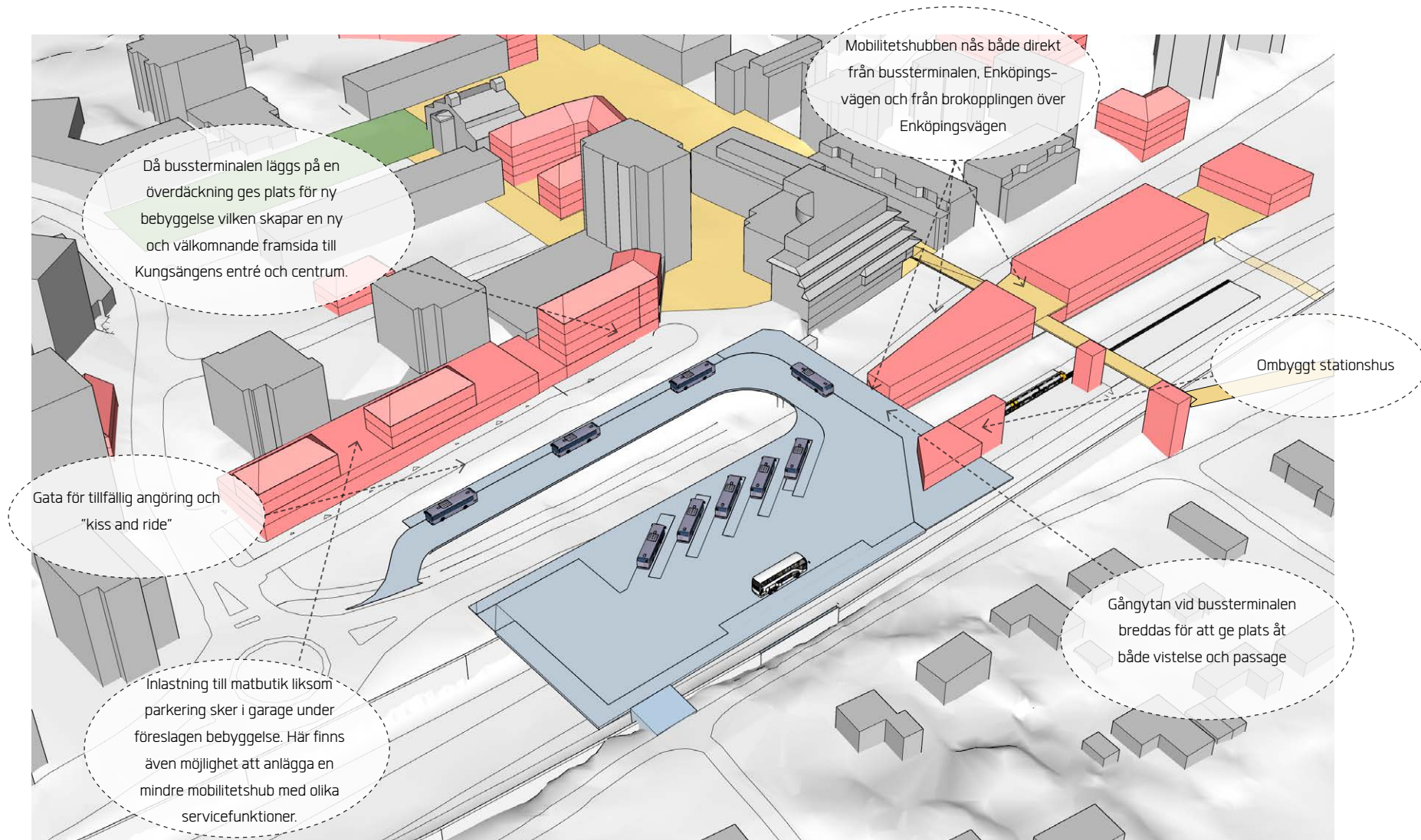
Delar av befintlig parkering bebyggs med bostäder, lokaler samt parkeringsgarage i två plan.

Bussterminalen får aktiva fasader vilka skapar en attraktiv framsida mot busstorget samt skapar trygghet under dygnets mörkare timmar.

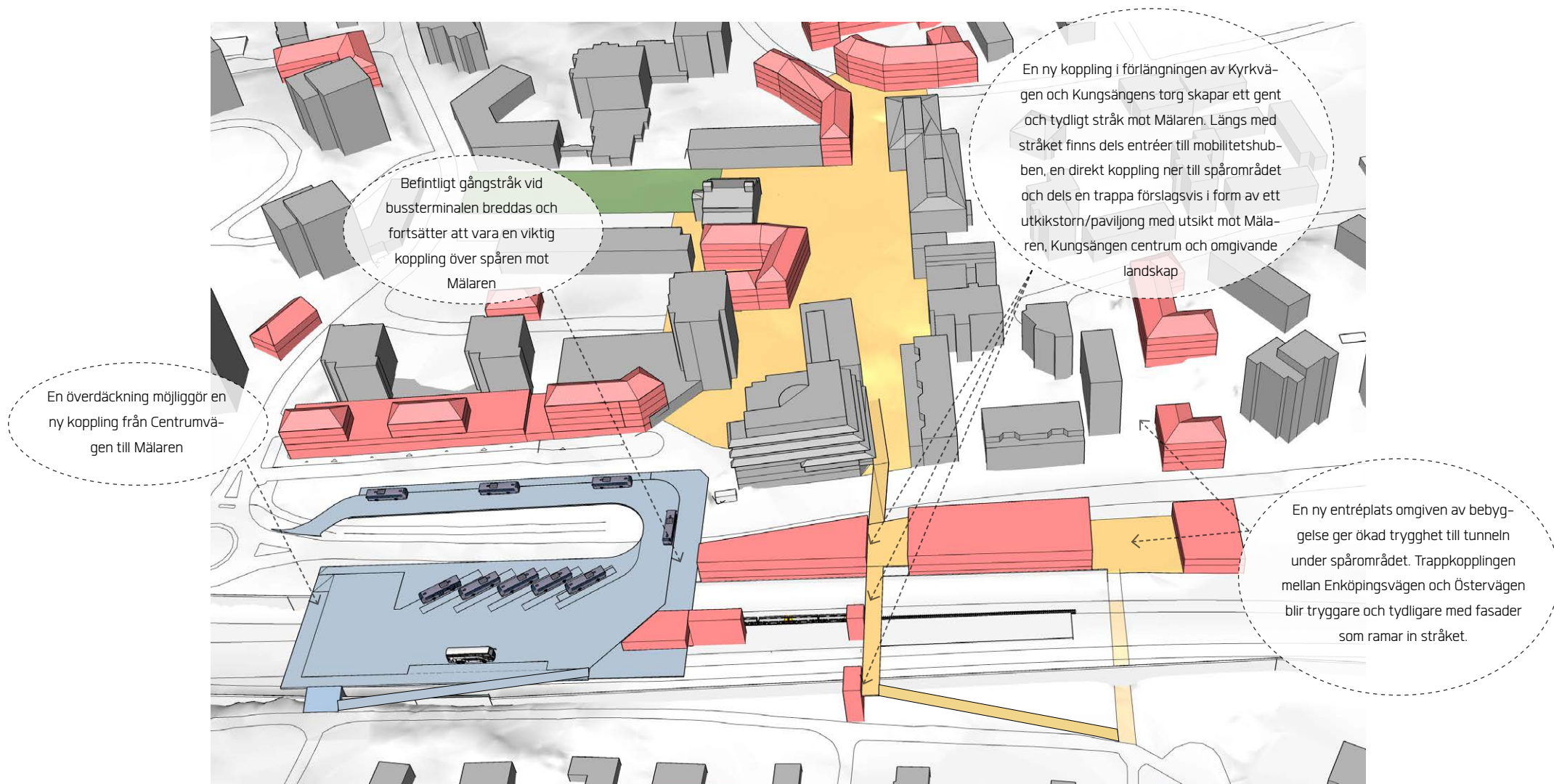
Inlastningen till nuvarande matbutik löses interiört via parkeringsgaraget alternativt flyttar upp till Furuhällsvägen (inlastning via Furuhällsvägen kan dock vara svårt att lösa på ett effektivt och arbetsmiljömässigt bra sätt och bör därför utredas vidare).



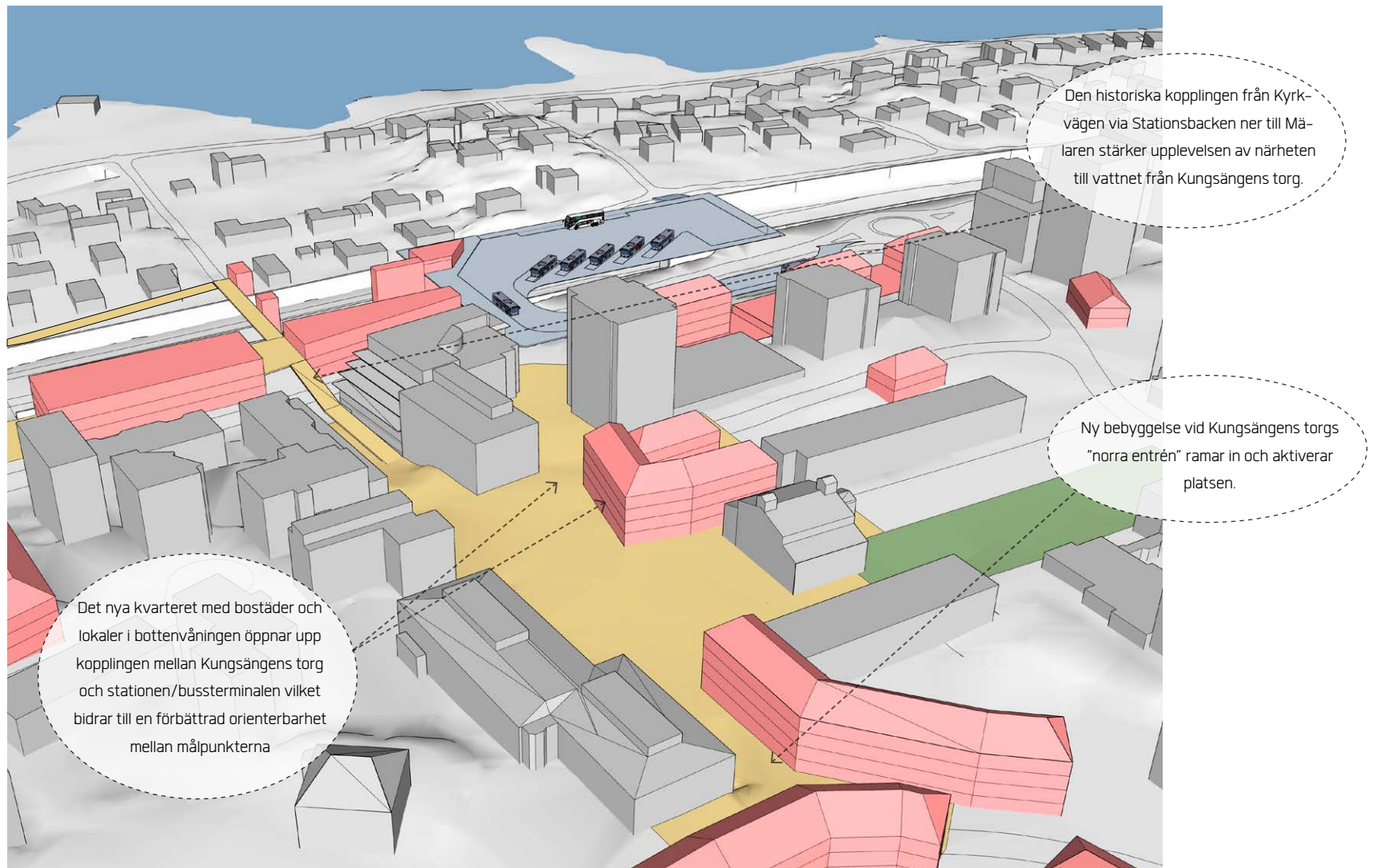
VOLYMSTUDIE KUNGSÄNGENS ENTRÉ (FÖRSLAG 1)



VOLYMSTUDIE FYRA KOPPLINGAR (FÖRSLAG 1)



VOLYMSTUDIE KUNGSÄNGENS TORG (FÖRSLAG 1)



NYA BOSTADSKVARTER (FÖRSLAG 2)

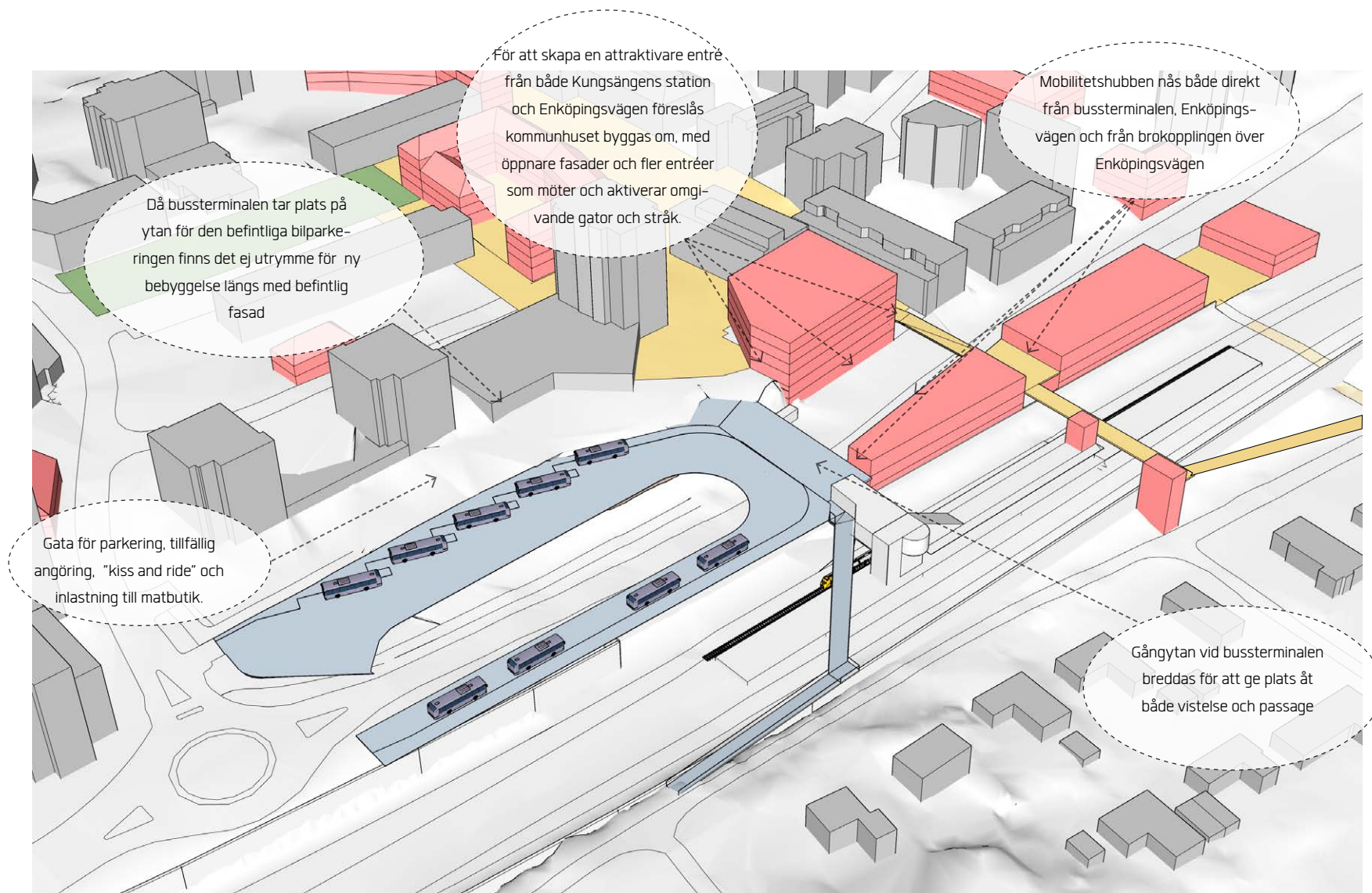


I förslag 2 tar bussterminalen plats på delar av nuvarande parkeringsyta (norr om nuvarande bussterminal).

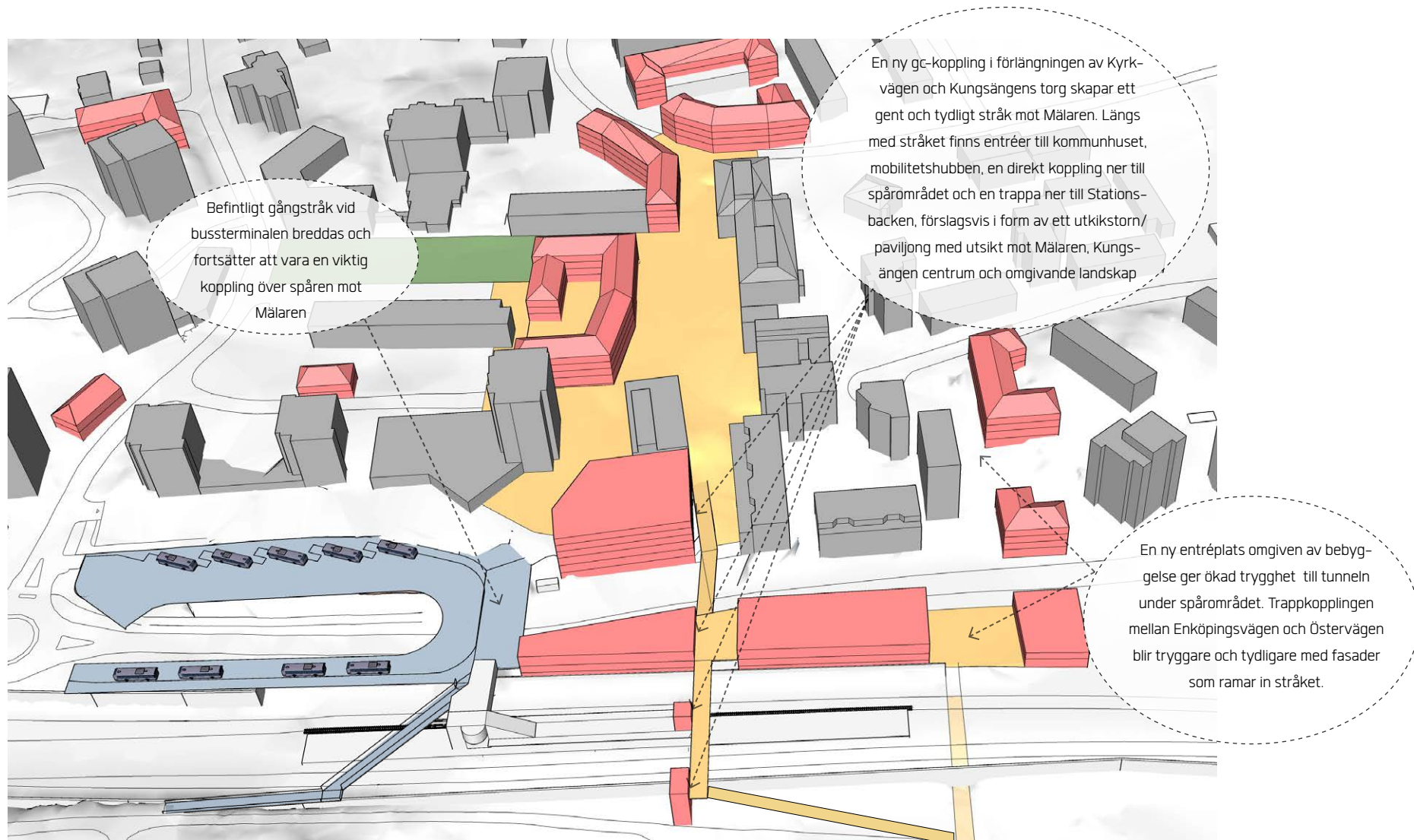
För att tillskapa fler bostäder centralt föreslås att både "ICA-byggnaden" och "Sparbankshuset" ersätts med ett kvarter med bostäder och lokaler i bottenvåningen.

För att skapa attraktivare entréer till Kungsängen föreslås också att kommunhuset byggs om helt eller delvis för att få till aktiva fasader mot både stationsentrén liksom mot Enköpingsvägen och längs med rampen i förlängningen av Kyrkvägen.

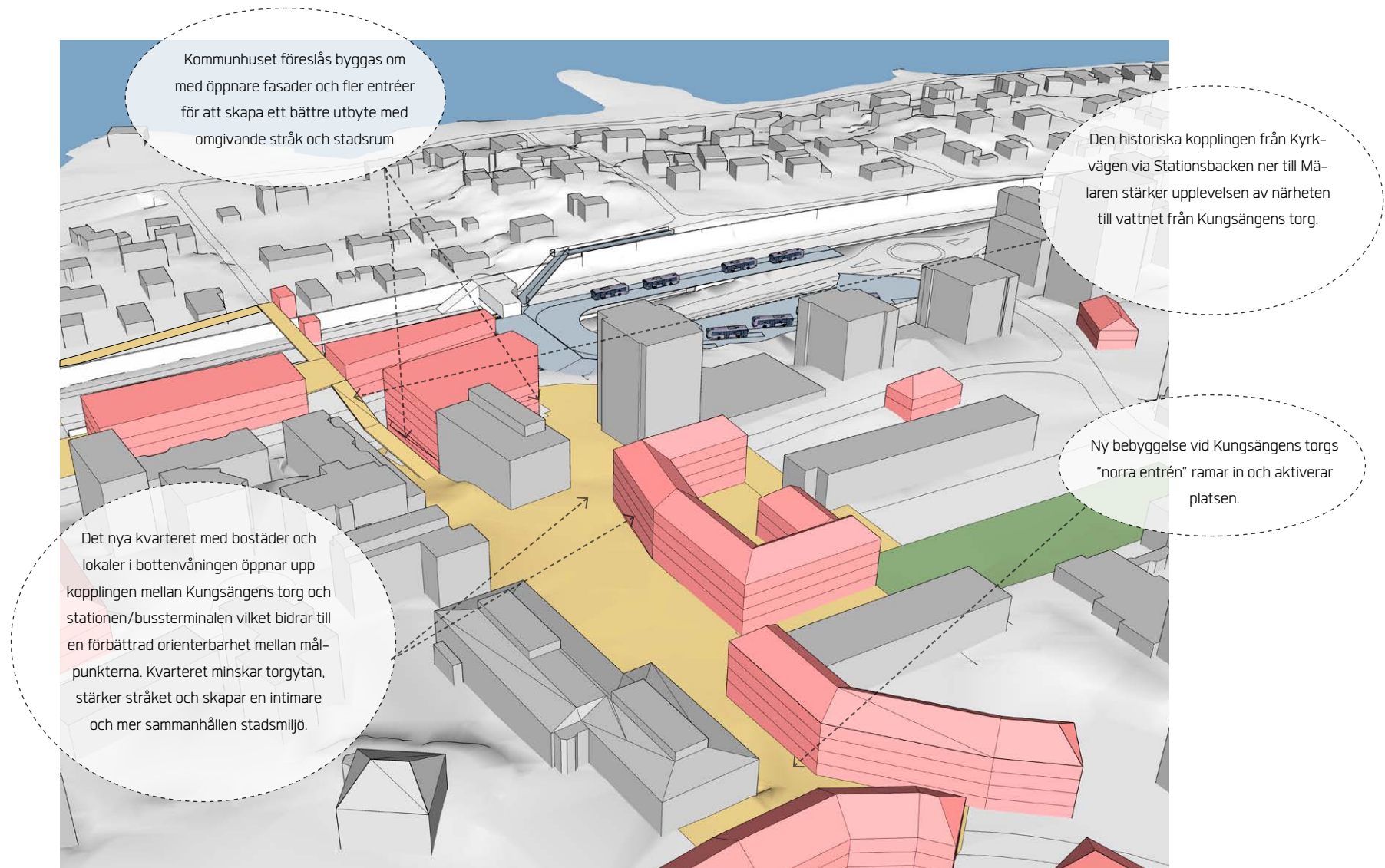
VOLYMSTUDIE KUNGSÄNGENS ENTRÉ (FÖRSLAG 2)



VOLYMSTUDIE TRE KOPPLINGAR (FÖRSLAG 2)



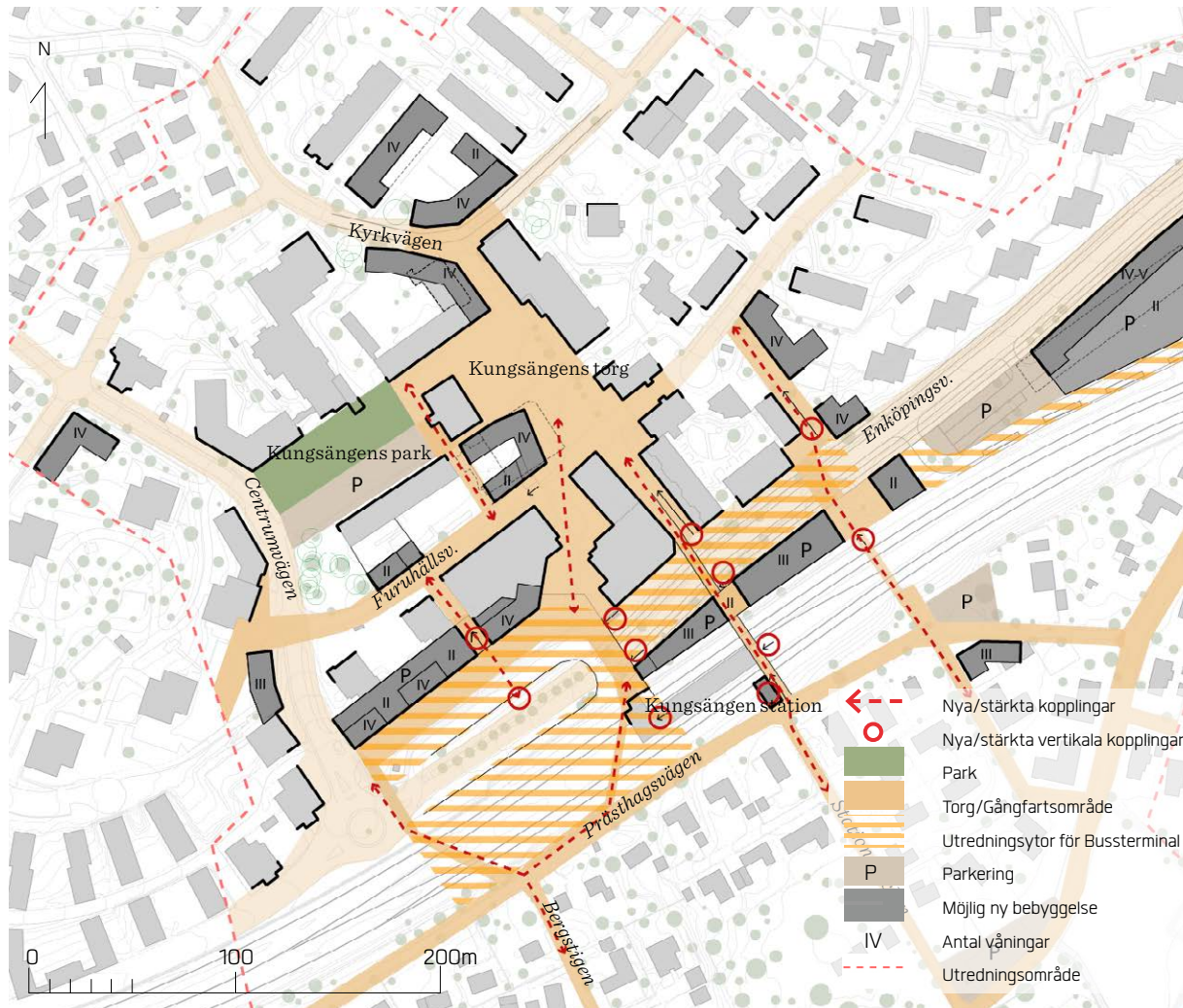
VOLYMSTUDIE KUNGSÄNGENS TORG (FÖRSLAG 2)



An aerial photograph of a city landscape. A railway bridge with multiple tracks spans a body of water, connecting a densely wooded area in the foreground to a city center. The city features a mix of residential buildings, including several tall apartment blocks, and is interspersed with green spaces and trees. A marina with many boats is visible on the left side of the water. The background shows more urban development and distant hills.

KONSEKVENSANALYSER

STÄRKTA STRÅK OCH MINSKADE BARRIÄRER



Fler strategiskt placerade vertikala kopplingar stärker relationen mellan Enköpingsvägen och bussterminalen, stationen liksom Kungsängens torg.

Nya kopplingar liksom befintliga kopplingar som stärkts skapar ett närmare samband mellan Kungsängens centrum och Mälarens rekreativa miljöer.

Långa befintliga kvarter bryts upp med tvärkopplingar vilka skapar fler möjliga passager och kopplingar mellan olika delar av centrum.



Fotomontage över volymstudie från Kyrkvägen/Kungsängens torg mot mobilitetshubben och Mälaren.

TILLGÄNGLIGARE OCH TYDLIGARE GÅNGNÄT



En integrationsanalys över förstudieförslag 1 tillsammans med planerna för Korsängen visar att gatorna kring centrum stärks genom fler kopplingar över järnvägen och nya tvärkopplingar inom centrum.

Flera gator kring Korsängen får ökad betydelse när flera långa stråk kan förbindas tack vare områdets topografiska förutsättningar.

Söder om spårområdet ser vi att bland annat Strandvägen och Prästhagsvägen bättre kopplas upp till Kungsängens centrum genom fler passager över spårren.



Integrationsanalys över nuläget (se s. 6 för större bild).

TILLGÄNGLIGARE OCH TYDLIGARE CENTRUM



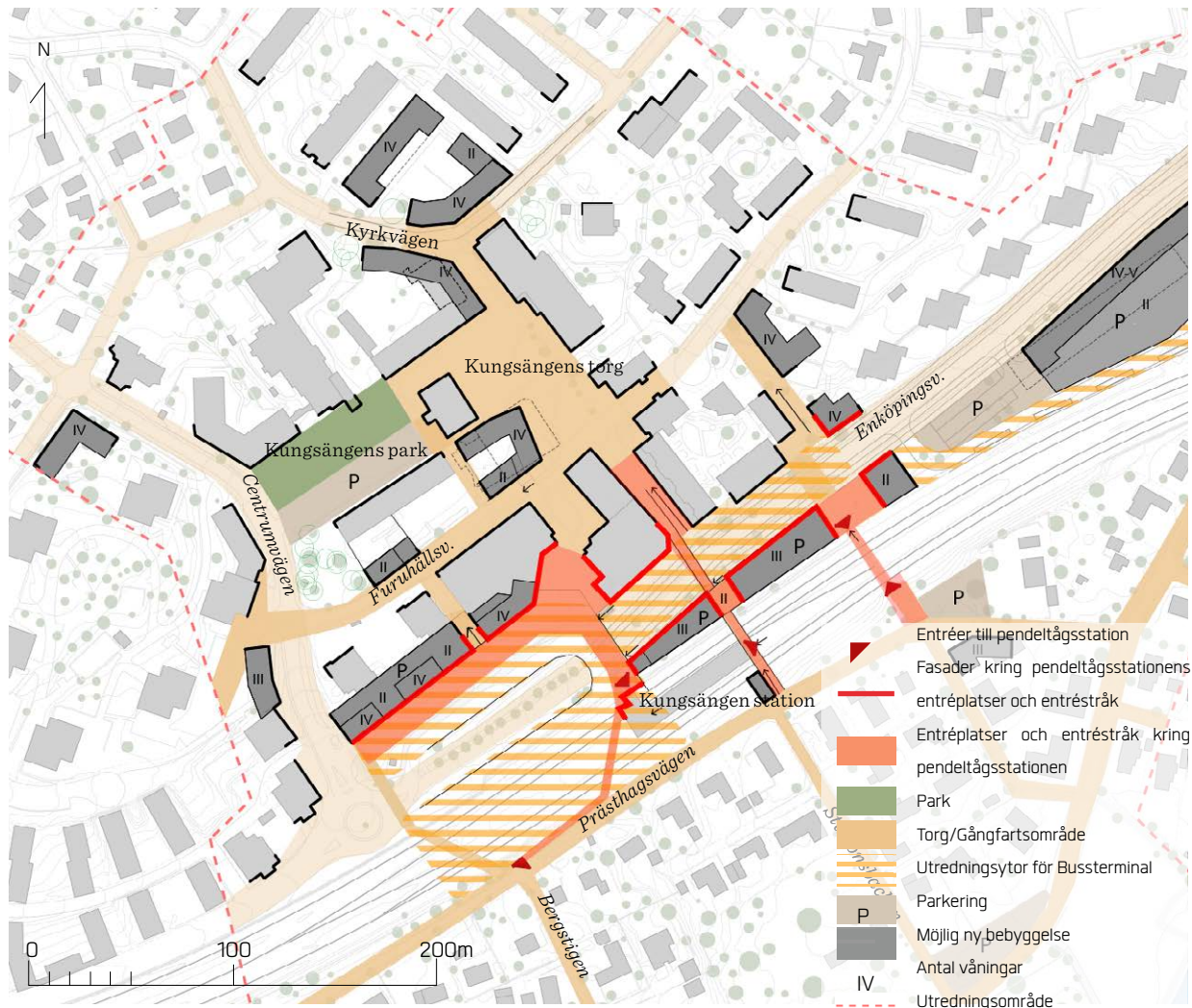
I Kungsängen centrum är Centrumvägen och Kyrkvägen som förbinder Enköpingsvägen med Bygdegårdsvägen viktiga orienterande stråk. Samtliga gator kring stationen och torget får ökad integration, mycket på grund av deras förlängningar över järnvägen. Antal kopplingar över järnvägen i centrala Kungsängen fördubblas och avståndet mellan dem minskar drastiskt till i snitt 60 meter.

Observera att analysen visar förslag 1 med en överdäckning över järnvägen, utan överdäckning finns ej kopplingen inringad i svart.



Integrationsanalys över nuläget (se s. 7 för större bild).

ATTRAKTIVARE OCH TYDLIGARE STATIONSENTRÉER

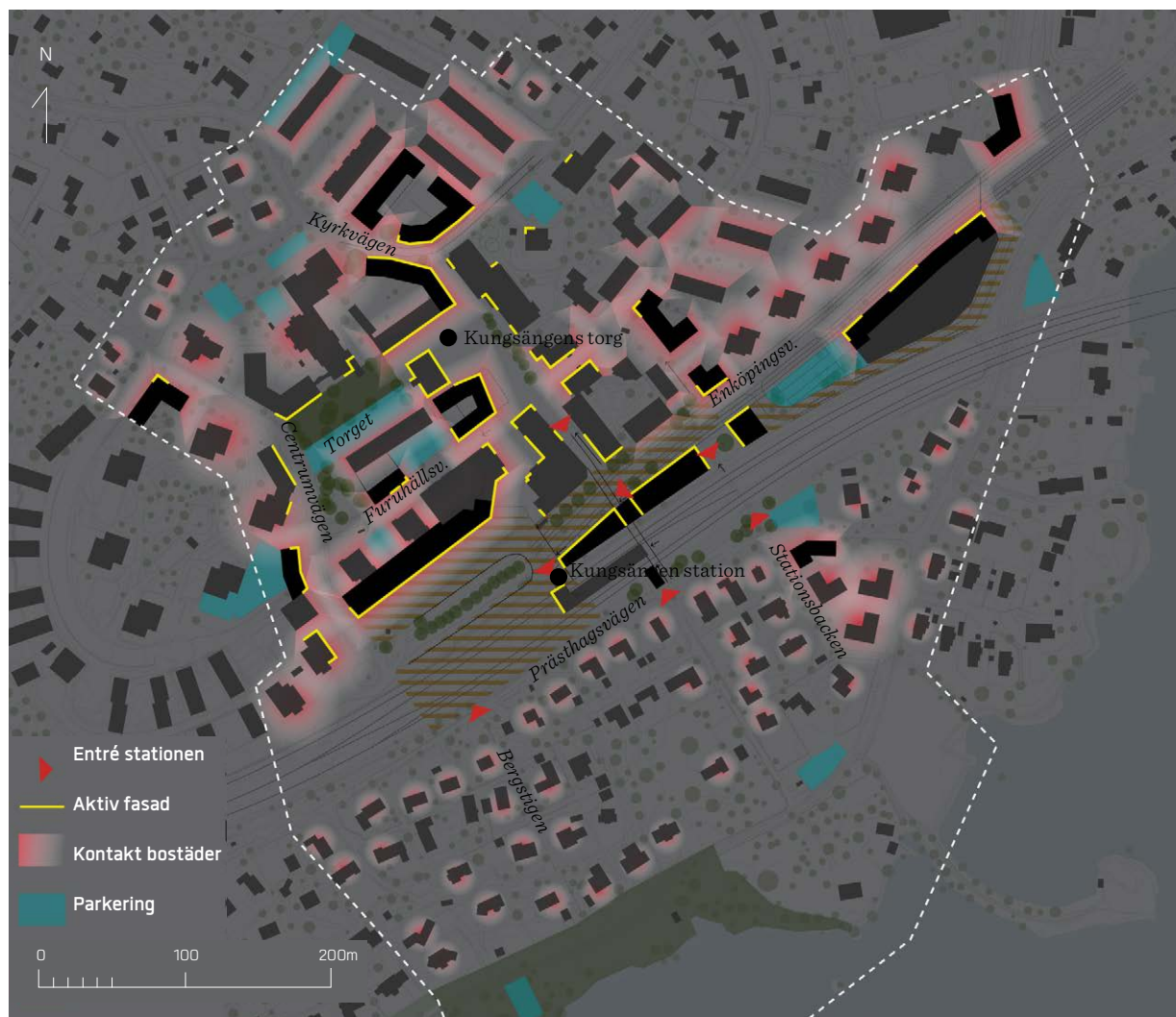


Kungsängen stations olika entréer får omgivande stadsmiljöer som är väl gestaltade och där fler fasader med aktiva bottenvåningar ger ökad attraktivitet, trygghet liksom bidrar till att stärka Kungsängens välkomnande karaktär.



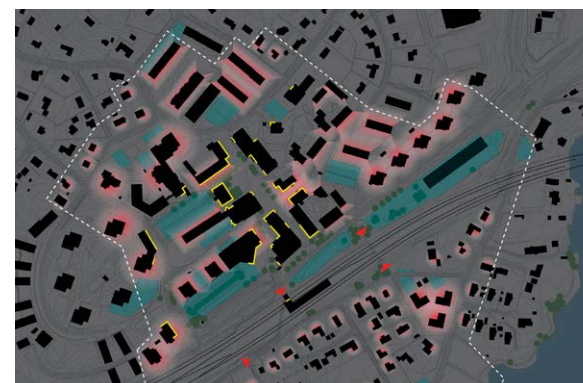
Volymstudie med vy mot ny bebyggelse mot bussterminalen.

TRYGGARE CENTRUM



Befintlig bebyggelse i Kungsängen centrum kompletteras med bostäder med lokaler i bottenvåningen strategiskt placerade längs de större stråken. De stora markparkeringarna längs Enköpingsvägen ersätts av mobilitetshubbar med aktiva bottenvåningar samt bostadsbebyggelse som gör gatan i större utsträckning dubbelsidig och ökar den informella övervakningen.

Terminalen och pendeltågsstationen kantas av aktiva fasader och bostadsbebyggelse som bildar en förlängning av Kungsängens torg. Kungsängens torg inramas av aktiva fasader och framsidor tack vare den nya bebyggelsen på torget och i norra delen av Kyrkvägen. Längs Centrumvägen bidrar små tillskott av bostäder till att aktivera gatan ytterligare och öka tryggheten. Även den östra passagen under spåren aktiveras genom ett tillskott i form av bostadsbebyggelse på den tidigare markparkeringen.



Trygghetsanalys över nuläget (se s. 13 för större bild).

TYDLIGARE ORIENTERBARHET



Bilden visar hur pass överblickbara de olika entrésituationerna till pendeltågsstationen är i förslaget.

Med en stor ökning av antal möjliga entréer till Kungsängen station ökar orienterbarheten mellan stationen och centrum markant.

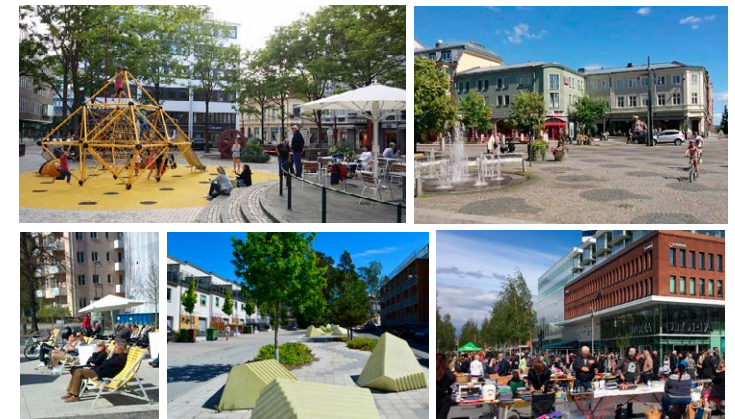
Enköpingsvägen kantas av flera entrélägen som också är överblickbara från Kungsängens torg.

Den tillkommande kopplingen över spåret i Kyrkvägens förlängning gör en stor skillnad för orienterbarheten till stationen. En eventuell överdäckning skulle skapa större överblickbara terminalytor som sammanbinder området söder om spårområdet.



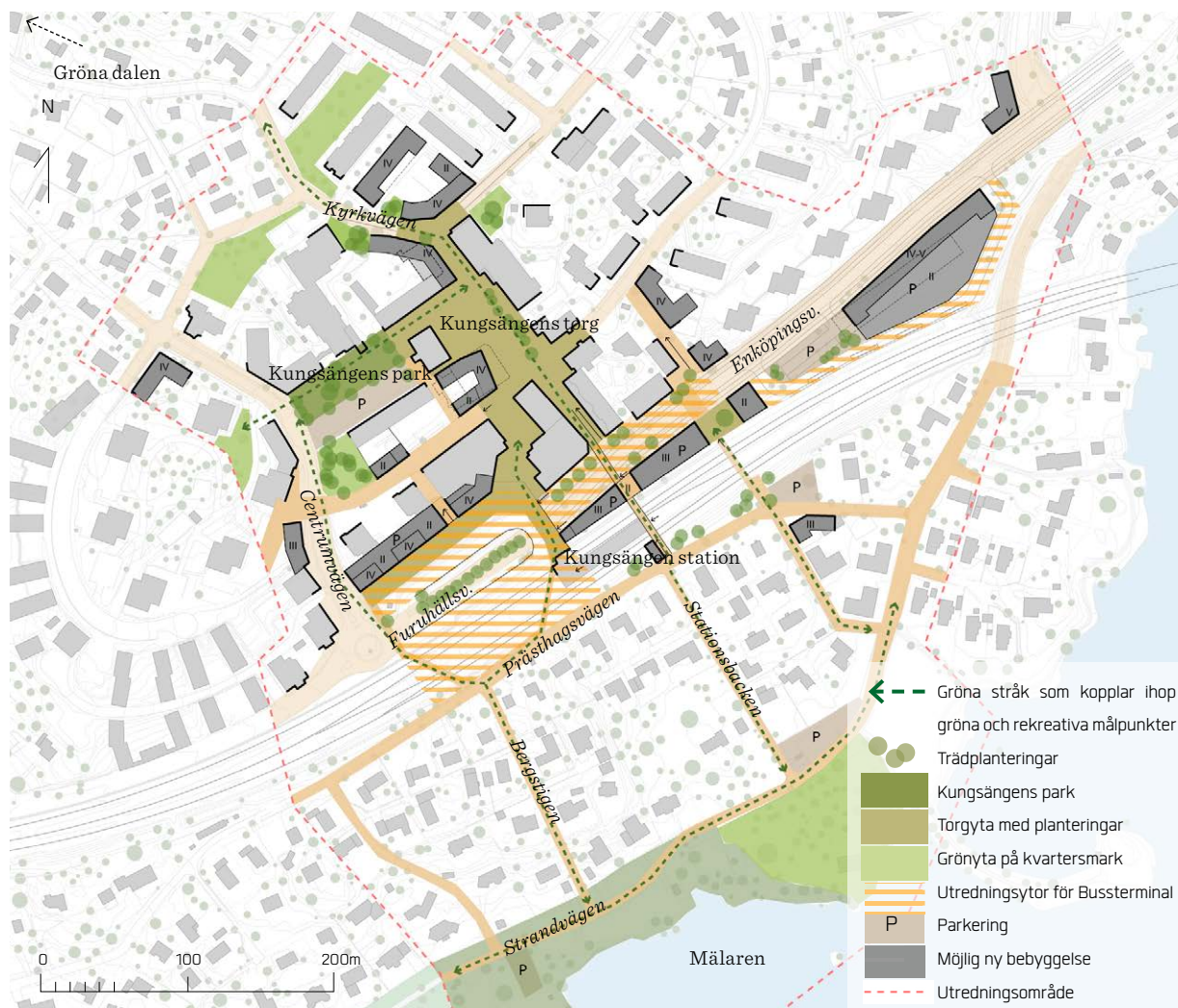
Överblickbarhetsanalys över nuläget (se s. 14 för större bild).

En viktig aspekt för en livskraftig handel är att kunder väljer att besöka platserna ofta och att de vill stanna länge på platsen. Ur den aspekten spelar attraktiviteten i de offentliga rummen en avgörande och viktig roll.



KONSEKVENSANALYSER / 42

GRÖNARE CENTRUM MED NY PARK OCH GRÖNA KOPPLINGAR



Att stärka den gröna strukturen i städerna är viktigt dels för att skapa attraktiva och hälsofrämjande offentliga rum men också för att skapa resilienta miljöer som klarar framtidens klimatförändringar.

Fler planteringar, fler träd tillsammans med fler gröna ytor som delvis ersätter nuvarande hårdgjorda asfaltsytor, skapar ett grönare och mer klimattåligt centrum. Nya och befintliga kopplingar mellan Kungsängens park och torg (med planteringar och träd) liksom rekreationsområdet vid Mälaren skapar möjlighet för fler rekreativa och gröna promenader i och kring Kungsängen centrum. I det större perspektivet blir även kopplingen mellan Mälaren och rekreations- och aktivitetsområdet i Gröna dalen tydligare.

Parkiden är möjlig att testa i så kallad placemaking (se sid 55) där en tillfällig utformning och funktion prövas och utvärderas i relation till tidigare användning (i detta fall den befintliga parkeringsytan).



Enkel vystudie mot Kungsängens park.

BARNVÄNLIGARE MED GÅNGFART OCH FLER GRÖNA PLATSER

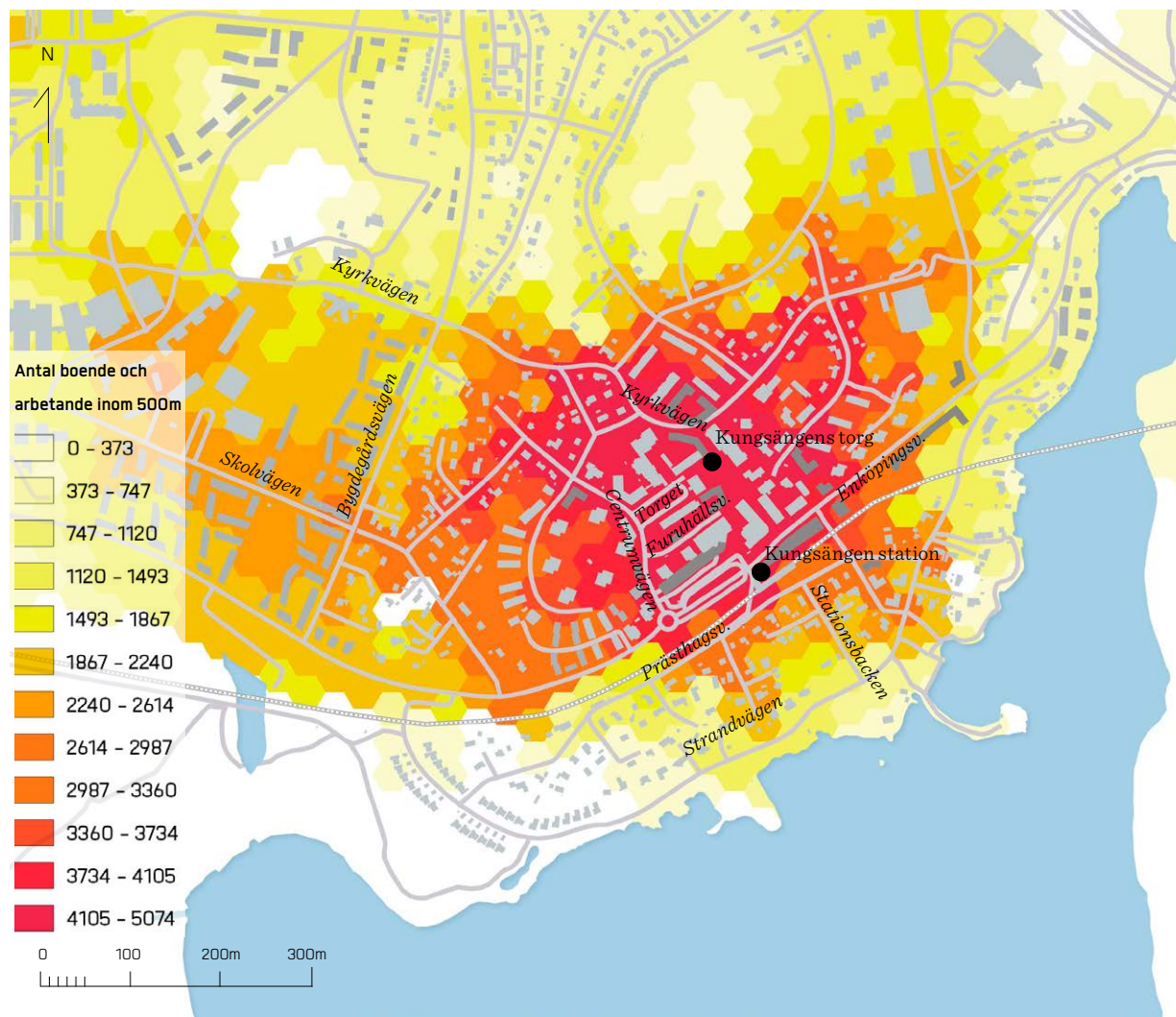


Kartan visar målpunkter och aspekter som påverkar barns rörelse i Kungsängen.

Den nya parken i centrum tillför plats för lek och grönska på en tidigare hårdgjord och bildominerad plats.

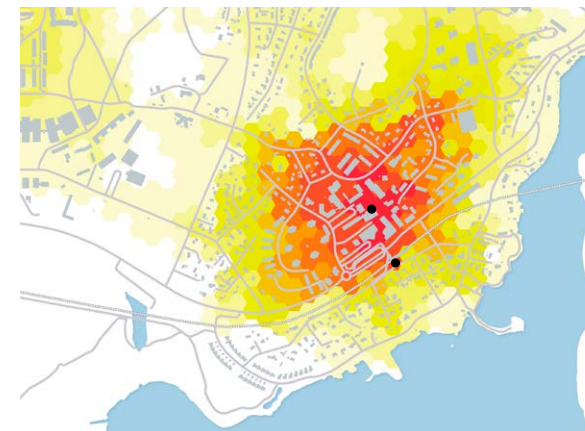
Torget tydligare form knyts samman med parken och skapar ett större sammanhängande område där biltrafik saknas eller rör sig på gåendes villkor, vilket ökar tryggheten och säkerheten för barn i centrum.

ÖKAT LOKALT KUNDUNDERLAG FÖR CENTRUM



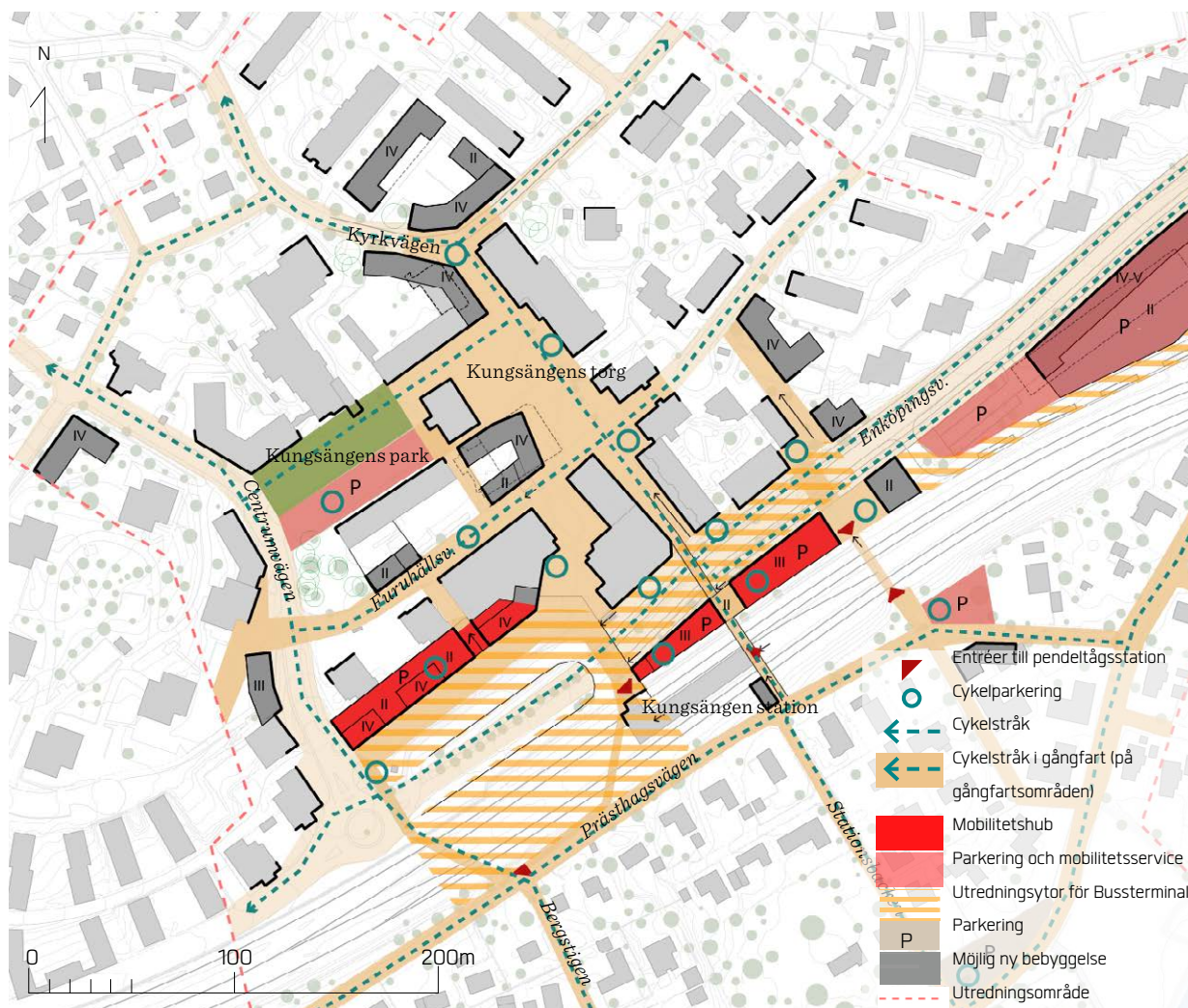
Analysen visar på en stor ökning av antal boende och arbetande med förslag 1 i förstudien och övrig planerad bebyggelse i Kungsängen. Trots en stor förtätning väster om centrum i Korsängen bibehålls befolkningstäthetens kärna på Kungsängens torg, på grund av den tillkommande bebyggelsen i centrum och de förbättrade kopplingarna i och kring centrum.

I analysen tillkommer en täthet som inte återfinns i Kungsängen idag, vilket har potential att stärka underlaget för service i centrum. En stor del av föreslagna bebyggelse kan sägas ha goda förutsättningar för lokaler i bottenplan, både bostadsbebyggelse som den längs Kyrkvägen och bebyggelsen som föreslås framför bussterminalen samt servicebyggnader som mobilitetshubben.



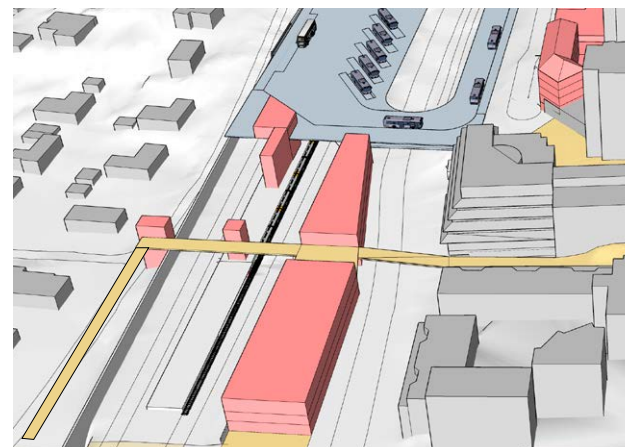
Täthetsanalys över nuläge (se s. 9 för större bild).

HUBBAR OCH CYKELSTRÅK FÖR FLER HÅLLBARA TRANSPORTER



För att åstadkomma en hållbar stadsutveckling är en effektiv markanvändning kring Kungsängens centrum och station av stor vikt. Genom att placera cykel- och bilparkeringar i mobilitetshubbar i 2-4 våningar nyttjas marken mer effektivt samtidigt som närheten till service och kollektivtrafik bibehålls. En mobilitetshubb med direkt närhet till kollektivtrafik gör det enklare att välja hållbara resor och förenklar vardagens ärenden med bland annat serviceskåp, cykelmek, sopsortering mm.

Mobilitetshubbarna är både ett viktigt steg för att stödja en långsiktigt hållbar utveckling men är också viktiga för utvecklingen av Enköpingsvägen som en naturlig del av Kungsängens centrum.



Volymstudie mobilitetshub längs med Enköpingsvägen och med fasad mot bussterminalen

REFERENSER TILL MOBILITETSHUBBAR



Mobilitetshubb Flustret, Vallastaden Linköping

Cykelpool, parkering, bilpool, solceller, transformatorstation och bredbandsnod, sopsugsterminal, miljörum/återvinningsstation, biltvätt, biodling, grön vägg, butikslokal, utlämningsstation, hyrcykelsystem för elcyklar.



Mobilitetshubb Kv Masthusen, Västra hamnen Malmö

Bostäder, förskola, mobilitetshubb.
(Realiseras under 2022-2023)



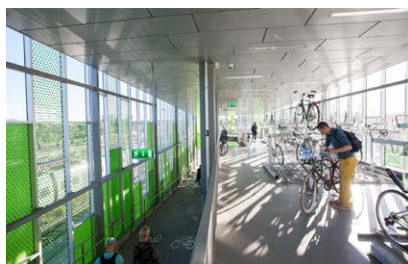
Wooden parking house and mobility hub, Aarhus

Publika funktioner såsom gym, galleri och café. Balkonger och trappor med grönska som bildar en "grön vägg".
(Ej realiserat)



Smart mobility hub, Stuttgart

(Ej realiserat)



Cykelparkeringshus, Älvsjö resecentrum

Del av Älvsjö resecentrum som binder samman stadsdelstorget med ny bussgata och pendeltågstation och utgör en förstärkt länk över det breda spårområdet till Stockholmsmässan.



Park'n'play, Köpenhamn

Parkeringsgarage med lekplats på taket.



Strängnäs resecentrum

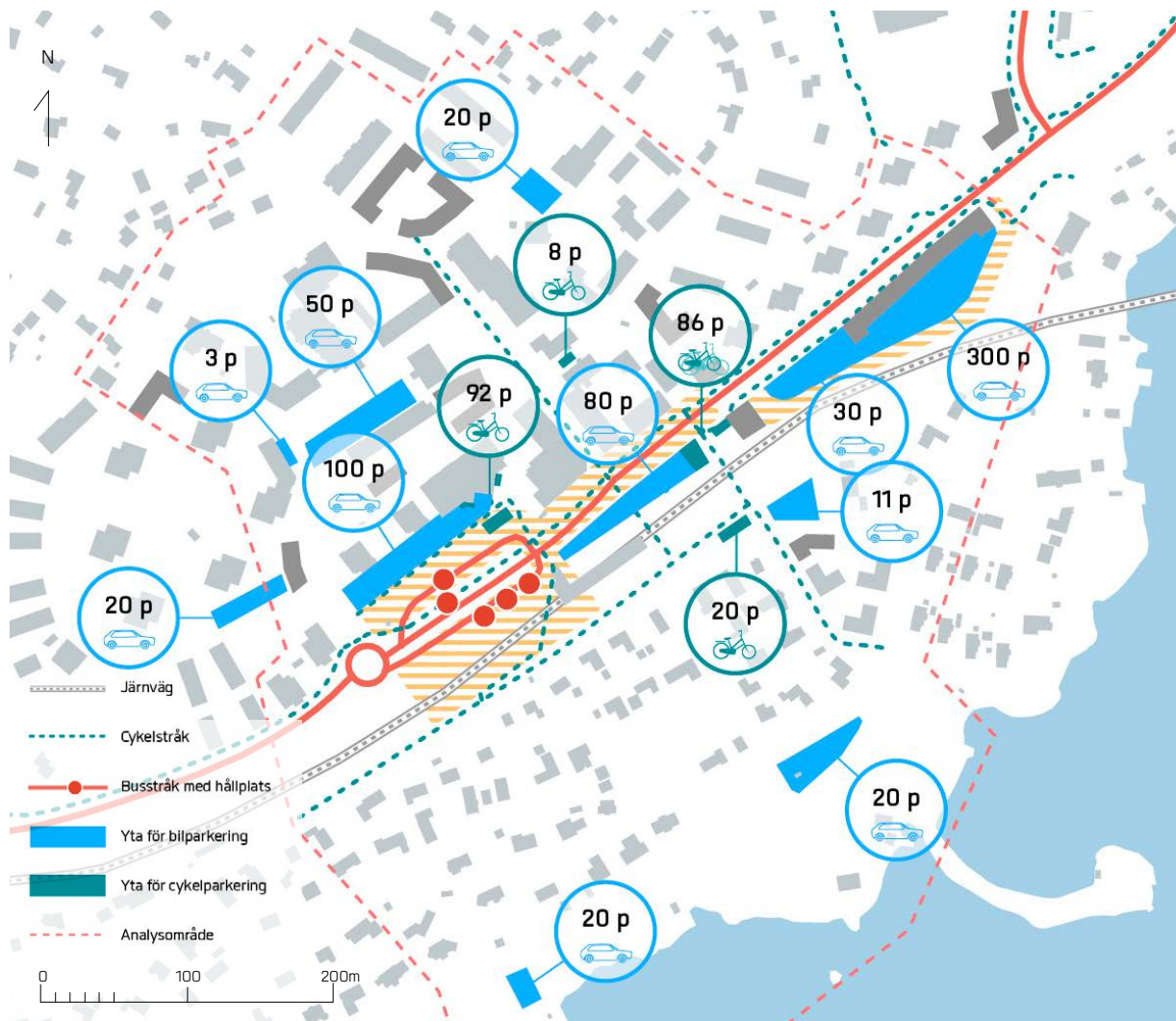
Resecentrumet placeras sig över ett nytt dubbelspår och rymmer vänthall, kiosk och annan offentlig verksamhet. Omvandlingen av stationsområdet syftar till en säkrare passage mellan bussar, tåg och garage.



Mobilitetshubb Dansmästaren, Uppsala

Parkering, bilpool, hyrbil, laddning, cykelparkering, cykelpool, lokaler.

EFFEKTIV PARKERINGSLÖSNING



En effektiv markanvändning i centrala lägen är en viktig faktor för att skapa en hållbar utveckling och attraktiva stadsrum. Större sammanhängande parkeringsytor kan även uppfattas som otrygga och oattraktiva.

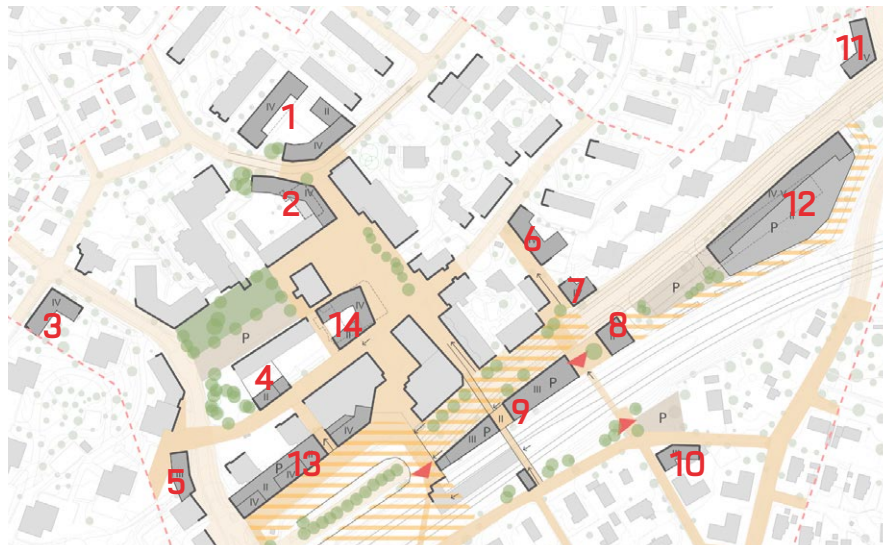
Genom att bygga parkeringsgarage i ett par våningsplan effektiviseras markanvändningen vilket i sin tur ger plats för en park i Kungsängens centrum liksom plats för fler bostäder.

Totalt antal bilparkeringar i förslagen är ca 655 (nuläge 675 st). Observera att detta inte inkluderar boendeparkering, som löses på kvartersmark inom respektive kvarter.

Antalet cykelparkeringar ökar jämfört med idag och finns placerade både i mobilitetshubben men också på torgen, parken och längs med gator och stråk.

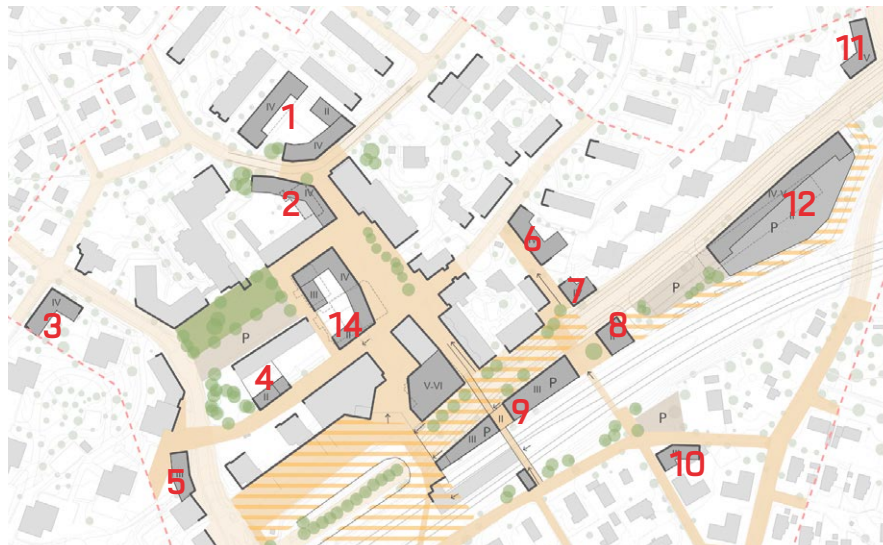
BTA FÖRSLAG 1

Kvarter	BTA total	BTA lokaler	BTA bostäder	BTA p-garage bost	Antal p (25m2/p)	BTA p-garage offentlig	
1	7000	700	6300	1800	72		
2	3100	800	2300	500	20		
3	2400		2400	600	24		
4	400		400	*			*parkering löses på befintlig parkeringsyta inom kvarteret
5	1100	200	900	*			*parkering löses på mark
6	2700		2700	1700	68		
7	1100	200	900	200	8		
8	400	400					
9	5100	1000		4100		2500	
10	1300		1300	*			*parkering löses på mark
11	2100		2100	400	16		
12	6400	600	5800			7500	
13	3000	800	3100	2500		2500	
14	2700	800	1900				
TOTALT	38800	5500	30100			12500	



BTA FÖRSLAG 2

Kvarter	BTA total	BTA lokaler	BTA bostäder	BTA p-garage bost	Antal p (25m2/p)	BTA p-garage offentlig	
1	7000	700	6300	1800	72		
2	3100	800	2300	500	20		
3	2400		2400	600	24		
4	400		400	*			*parkering löses på befintlig parkeringsyta inom kvarteret
5	1100	200	900	*			*parkering löses på mark
6	2700		2700	1700	68		
7	1100	200	900	200	8		
8	400	400					
9	5100	1000		4100		2500	
10	1300		1300	*			*parkering löses på mark
11	2100		2100	400	16		
12	6400	600	5800			7500	
14	5300	1200	4100	1000	40		
TOTALT	38400	5100	29200			10000	





SCENARIER BUSSTERMINAL

BUSSTERMINAL - TRE KONCEPT



ÖVERDÄCKNING

En terminallösning där större delen av terminalen förläggs på en överdäckning över spårområdet. På detta sätt skapas fler kopplingar över spåren samtidigt som ny bebyggelse med mer yteffektiv parkering i bottenvåningen föreslås på centumparkeringen.



LÄNGS ENKÖPINGSVÄGEN

En terminallösning som till stor del utnyttjar befintlig infrastruktur genom att förlägga bussterminalen på två olika nivåer, sammanbundna av vertikala kopplingar. Bussterminal föreslås längs med det befintliga däck och längs Enköpingsvägen. Med denna lösning möjliggörs bebyggelse på centumparkeringen.



PÅ PARKERING

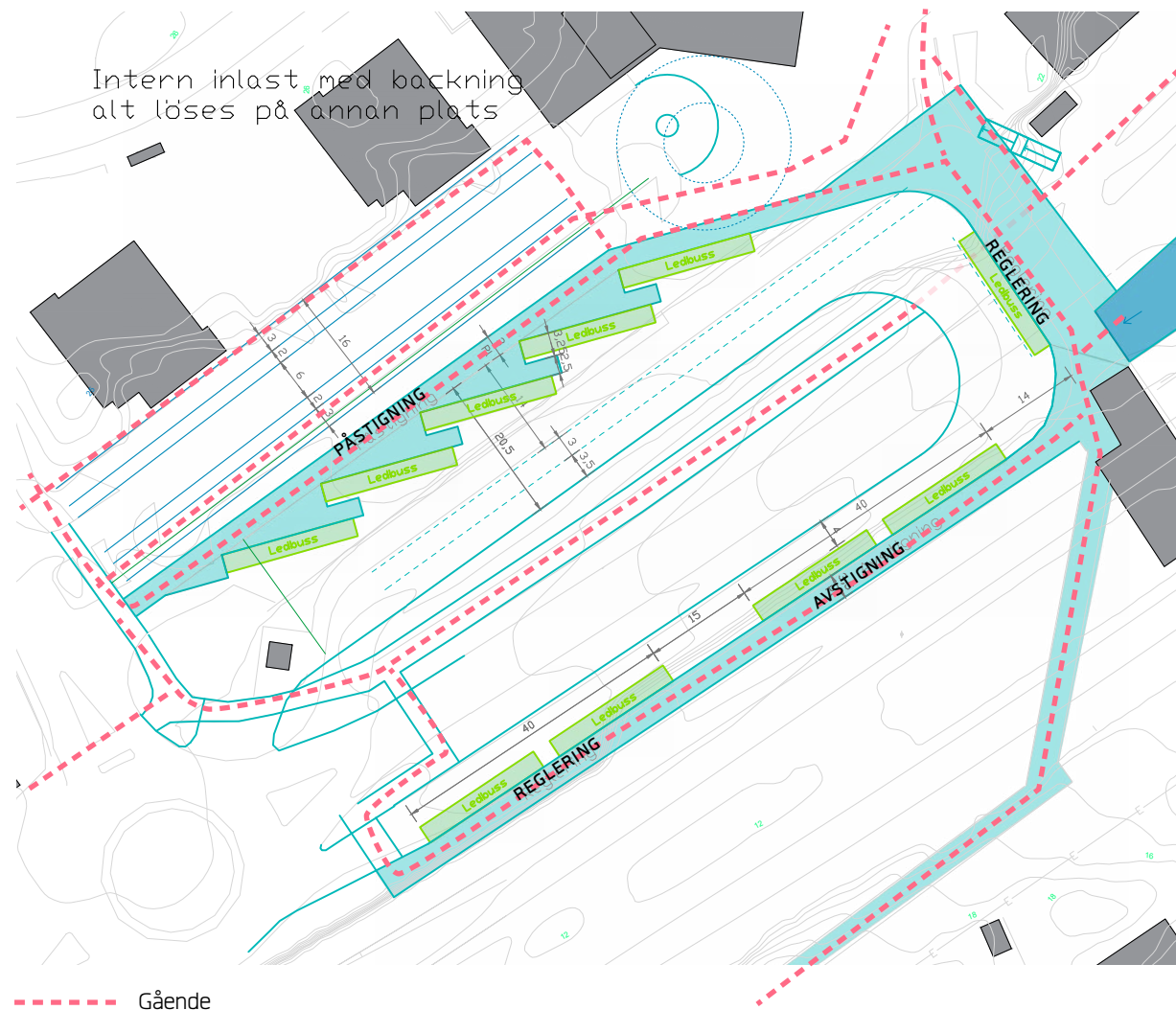
En terminallösning som breddar den befintliga terminalen mot den befintliga centumparkeringen framför punkthusen på Furuhällsvägen. Den södra delen av terminalen behåller sin befintliga utformning.

STRUKTURPLAN FÖRSLAG 1

STRUKTURPLAN FÖRSLAG 2

PÅ PARKERING

BUSSTERMINAL 3



RESENÄRSPERSPEKTIV

- + Överblickbar terminal, god orienterbarhet
- + Sammanhängande påstigning nära torg, behöver ej korsa körbana
- + Dubbelsidig kiss and drive*

STADSRUMSPERSPEKTIV

- + God överblickbarhet och orienterbarhet till centrum
- + Påstigning närmast centrum
- + Dubbelsidig trottoar på gata, plats för vistelse
- + Plattform ansluter till gångbana
- Ingen exploatering möjlig
- Tvärkoppling mellan Enköpingsvägen och Furu-hällsvägen ej möjlig
- Stor höjdskillnad mellan terminal och gata pga ut-grävning

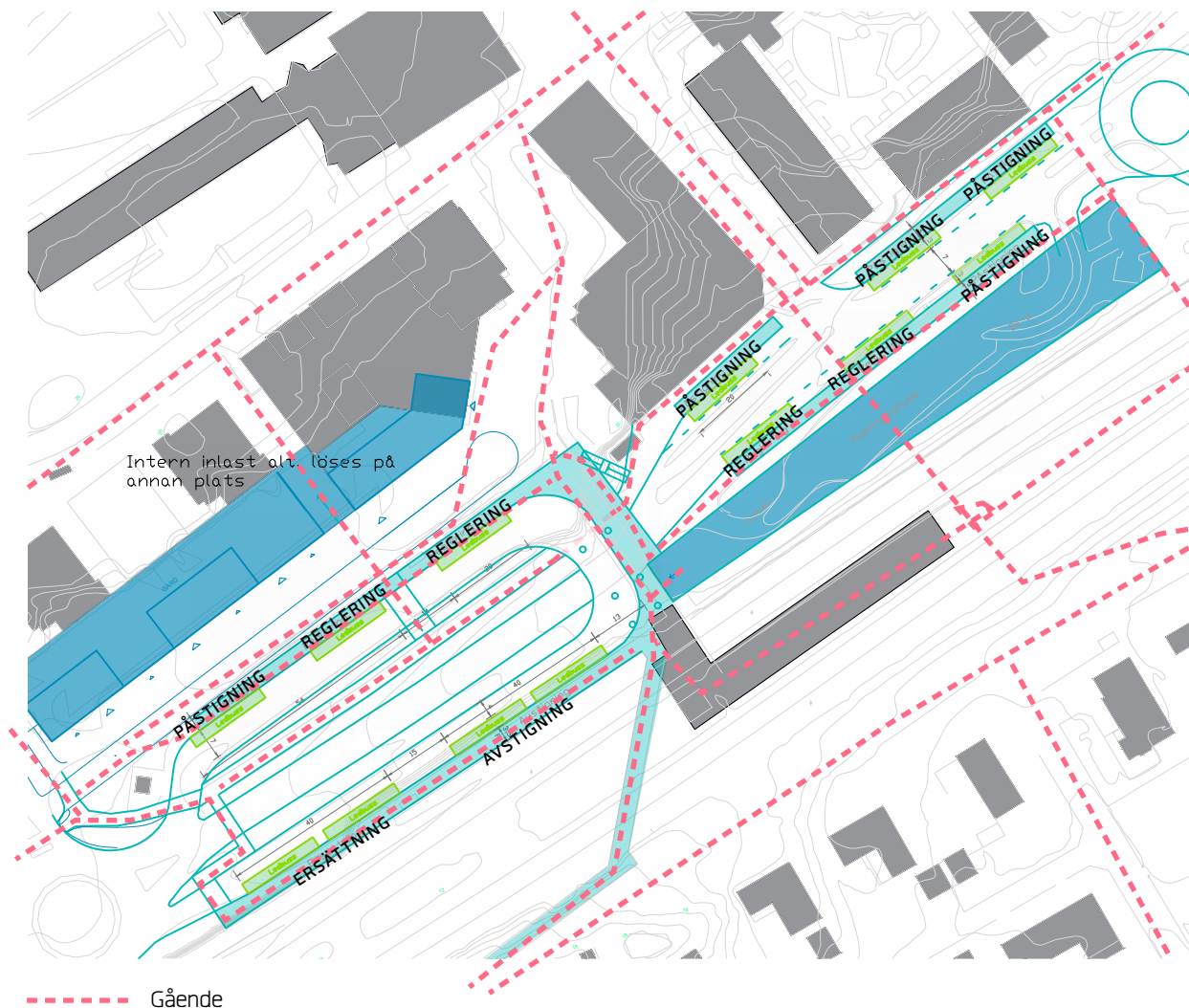
TERMINALPERSPEKTIV

- Bussar behöver köra ett varv för reglering/paus
- Reglering bör inte stackas
- Ersättning och paus på annan plats
- Trångt vid reglerplats på kortsida

* Angöring för hämtning och lämning
SCENARIER BUSSTERMINAL / 53

LÄNGS ENKÖPINGSVÄGEN

BUSSTERMINAL 5



RESENÄRSPERSPEKTIV

- + Påstigning längs Enköpingsvägen aktiverar östra entrén och passagen till pendeltåg
- Nivåskillnader ger sämre överblickbarhet och orienterbarhet
- Längre avstånd vid omstigning

STADSRUMSPERSPEKTIV

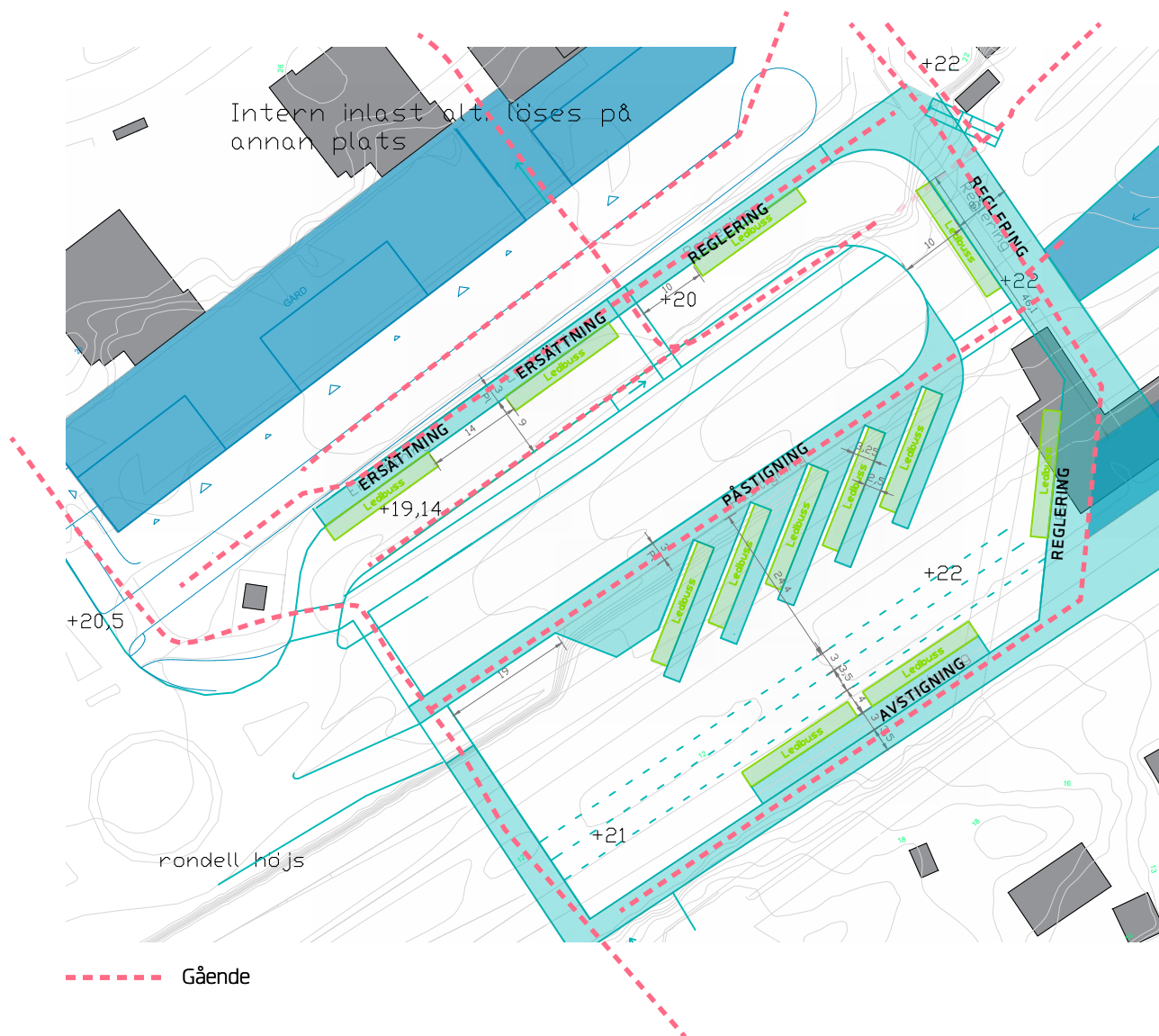
- + Centrum exponeras från fler hållplatslägen
- + Exploatering möjlig, aktiva fasader
- + Hållplatser aktiverar Enköpingsvägen
- + Tvärkoppling mellan Enköpingsvägen och Furu-hällsvägen möjlig
- Ny rondell längs Enköpingsvägen

TERMINALPERSPEKTIV

- + Yteffektivt och billigt med terminal längs gator
- + Ersättningsplatser ryms (ej paus)
- Sekundärentré behöver byggas om pga större flöde
- Längre körvägar för bussar
- Ej robust för framtida utökning

ÖVERDÄCKNING

BUSSTERMINAL 7



RESENÄRSPERSPEKTIV

- + Överblickbar terminal, god orienterbarhet
- + Sammanhängande påstigning nära pendeltåg

STADSRUMSPERSPEKTIV

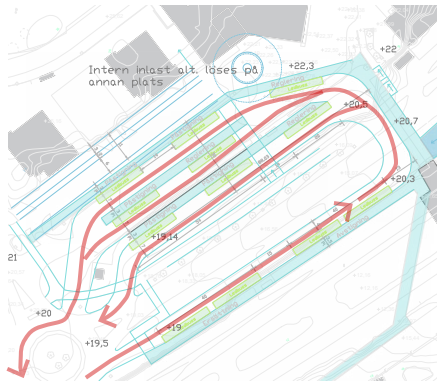
- + Överdäckning skapar fler kopplingar över spårområdet
- + Exploatering möjlig, aktiva fasader
- + Tvärkoppling mellan Enköpingsvägen och Furu-hällsvägen möjlig
- Däckets höjd skapar utmaningar för tillgänglighet vid gångkoppling över Enköpingsvägen och mot Prästhagsvägen

TERMINALPERSPEKTIV

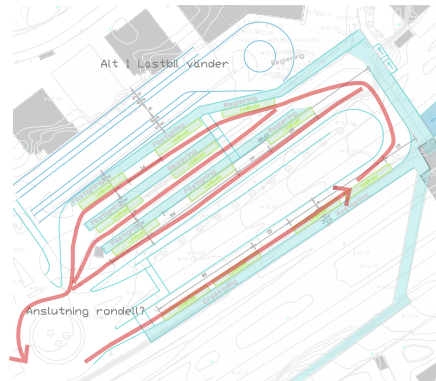
- Dyrt däck
- Bussar behöver köra ett varv för reglering/paus
- Befintligt stationshus bör byggas om

UTREDDA TERMINALSKISSER

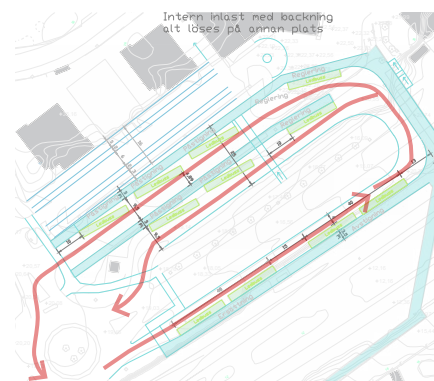
TERMINAL 1 - LN1 ALT A



TERMINAL 1 - LN1 ALT B



TERMINAL 2 - SN1



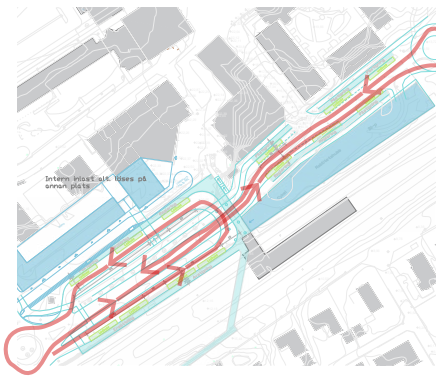
TERMINAL 3 - BN1



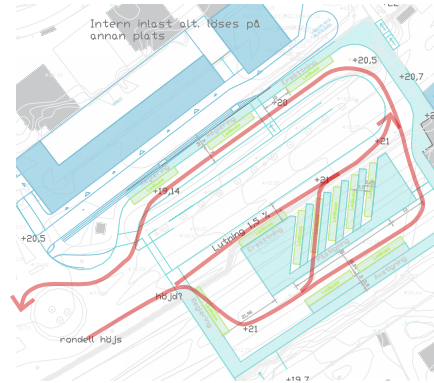
TERMINAL 4 - BÖ2



TERMINAL 5 - ENKÖPINSVÄGEN



TERMINAL 6 - LS 1



TERMINAL 7 - BÖ



Samtliga utredda terminalskisser beskrivs närmare i Bilaga 1.

FORTSATTA UTREDNINGAR

Övergripande utredningar:

- Tillgång till parker och grönytor. Hur ser parktillgången ut i Kungsängen centrum och i Kungsängen i stort?
- Vad tycker Kungsängen-borna? Dialog om stationsmiljön idag och eventuellt om alternativa utvecklingar. Dialog om Kungsängen centrum och eventuellt alternativa utvecklingar.

Bebyggelseutredningar:

- Utreda möjligheterna för Coops inlastning
- Förprojektering av byggnadskvarter med integrerat parkeringsgarage
- Förprojektering på brokoppling över Enköpingsvägen
- Prövning av rivningslov för berörda fastigheter

Trafikala utredningar:

- Utreda möjligheten att utveckla befintlig pendeltågsentre i östligt läge
- Förprojektering av bussterminaler för att säkerställa alla mått och bussupställningsplatser

- Åtgärdsbehov för att minska hastigheter på befintliga gator i Kungsängen

-Studera effekter på att sänka hastigheten på Enköpingsvägen

-Parkeringsutredning - hur ser det framtida behovet ut?

-SOS (Säkerhets- och skyddsplan) för spårområde

-Riskanalys för byggnation vid spårområde

-In- och slutmätning av spår

-Kostnadsutredning för överdäckning

Tidiga och tillfälliga åtgärder:

-Använda temporära omvandlingar för att testa nya gatuutformningar (referens smartagator.se)

-Använda placemaking* för att testa olika innehåll och användning på de olika torgen och parken - låt Kungsängens boende delta!

* Placemaking är en metod för platsutveckling. Metoden används både för att på lång sikt utveckla en plats och för att på kort tid göra direkta förändringar på plats. Placemakingmetoden grundas helt på att använda lokala, mänskliga behov och erfarenheter för att utveckla en gemensam offentlig plats för att stärka lokala relationer och verka för social hållbarhet. Till hjälp används befintliga aktörer som redan är etablerade på platsen, så som butiksägare, kulturutövare och övriga aktörer. (referens pps.org)