



Väsby

Där färgstarka människor möts

VÄSBY ENTRÉ Stationsområdet

Från medborgardialog till planprogram

ÅTERKOPPLING DIALOGMÖTE
Kontoret för samhällsbyggnad



Upplands Väsby
kommun

FRÅN MEDBORGARDIALOG TILL PLANPROGRAM

Stationsområdet har redan genomgått en stor förändring. I dialogen framkom att invånarna tyckte att det har blivit bättre och att Väsby Entré/Stationsområdet ska bygga vidare på den trenden i området. Dialogdeltagarna var överens om att projektet Väsby Entré/Stationsområdet är ett positivt tillskott i utvecklingen av centrala Väsby.

Stationsområdet är stark förknippat med pendling och deltagarna hade många idéer om hur området kan bli mer attraktivt. Att ta vara på befintliga kvaliteter såsom Väsbyån, skapa bra förbindelser över järnvägen, utveckla parkmiljöerna och skapa fler verksamheter såsom restauranger och caféer var några idéer.



Järnvägsparken vid Upplands Väsby station

Meborgardialoger Väsby Entré/Stationsområdet

2010 – uppstartsdialog

Kvällsfika med samtal om stationsområdet samlade 35 deltagare. Deltagarna fick välja ut ett antal teman att diskutera i mindre grupper. Samtalen kom att fokusera på järnvägsbarriären, trygghet, identitet, Väsbyån och vad stationsområdet ska innehålla.

2011 – dialog i samband med att projektet Väsby Entré startar

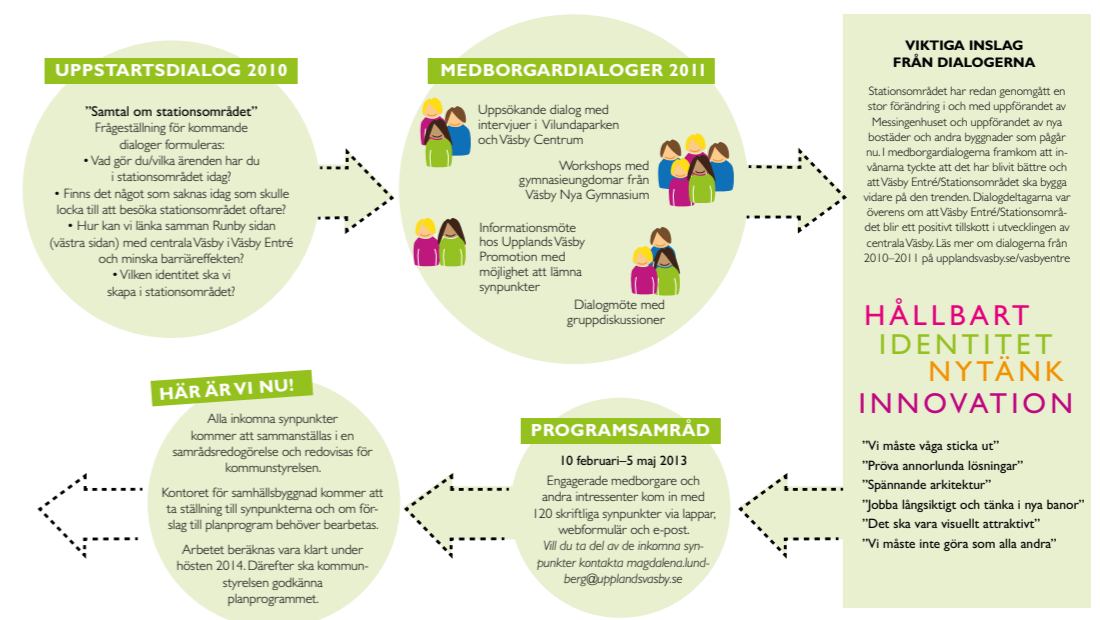
- Uppsökande dialog med intervjuer i Vilundaparken och Väsby Centrum.
- Workshops med gymnasieungdomar från Väsby Nya Gymnasium.
- Informationsmöte hos Upplands Väsby Promotion med möjlighet att lämna synpunkter.
- Dialogmöte med gruppdiskussioner i Mesningen.

Sammanlagt deltog ca 150 personer i dialogerna.

Ställda frågor

- Vad gör du/vilka ärenden har du i stationsområdet idag?
- Finns det något som saknas idag som skulle locka till att besöka stationsområdet oftare?
- Hur kan vi länka samman Runbysidan (västra sidan) med centrala Väsby i Väsby Entré och minska barriäreffekten?
- Vilken identitet ska vi skapa i stationsområdet?

Från meborgardialog till programsamråd



Läs mer om hur arbetet gått till på upplandsvasby.se/vasbyentre

Återkoppling 2012

Informationsmöte i Messingen. En lägesrapport för projektet Väsby Entré/Stationsområdet samt resultatet av det tidigare dialogarbetet presenterades. Zaha Hadid Architects konstnärliga bearbetning av utvalda delar av Väsby Entré/Stationsområdet visades. Ett 50-tal personer fanns på plats för att lyssna och ställa frågor. Mötet direktsändes även på kommunens hem-sida med möjlighet att ställa frågor direkt. Läs mer på upplandsvasby.se/vasbyentre

Sammanfattning av lämnade synpunkter idéer och förslag

Väsbyborna uppgav att stationsområdet idag är starkt förknippat med pendling med buss, parkering av bil eller resa med tåg. Området uppgavs inte vara besökt i någon större utsträckning av andra anledningar. Dialogdeltagarna hade många olika idéer om hur man kan göra platsen mer attraktiv. De mest förekommande förslagen innehöll en mer framträdande Väsbyå och caféer längs med denna. Man ville också ha en utökad matkultur i området med fler restauranger och eventuellt en saluhall. Bio var högt efterfrägat både i detta projekt men också i andra utvecklingsprojekt i Väsby.

Utöver rekreativa förbättringar efterfrågades en bättre, mer välkomnande och bekväm stationsbyggnad. Man ville ha fler sittplatser, trevligare väntrum och en park i anslutning till stationsbyggnaden. Många hade åsikter om hur trafiksituationen kunde bli bättre i stationsområdet och det konstaterades att bilen har en viktig roll. Dels för att bidra till ökat kundunderlag, dels för att fler ska ha möjlighet att ta bilen till pendeln. Det ska vara enkelt och tillgängligt att parkera sin bil och det ska gärna finnas faciliteter. Det fanns önskemål från vissa håll om ett utökad antal parkeringar.

Man ansåg att området i stort ska ha egenskaper av att vara öppet, tryggt, tillgängligt, grönt och mer anpassat för barn. Det är viktigt att området är välbelyst och fräscht och att det sker dag- och kvällsaktiviteter i området för att öka rörelsen. Det framkom att ungdomar i Väsby har ett stort behov av en samlingsplats och stationsområdet pekades ut som en lämplig plats av såväl ungdomar som vuxna. Sammanfattningsvis efterfrågade väsbyborna en ny mötesplats för människor och företag i Väsby.

Järnvägen utgör idag en barriär mellan västra och centrala Upplands Väsby. En av Väsby Entrés stora

utmaningar är att minska barriären för att kunna skapa en attraktiv stadsmiljö och utveckla Väsby till den moderna småstaden. I dialogen diskuterades många lösningar på problemet och den lösning som förespråk-as var en ny bro. Väsbyborna upplever en passage under som negativ och hänvisar till dagens tunnel. En bro upplevs som tryggare. Det kom förslag om att kommersiella ytor kan läggas på bron för att göra den mer attraktiv. Från bron ville man kunna angöra per-rongen på ett smidigt sätt. Om bron skulle ta biltrafik eller bara vara en gång och cykelbro var otydligt. Broförslaget resulterade också i en diskussion om överdäckning av spårområdet. Förslag om park, be-byggelse och kommers på överdäckningen kom fram. Förslaget om överdäckningen syftade till att länka samman östra och västra sidan men också att reducera järnvägens inverkan på ljudmiljön. En mer sällan före-kommande idé var att gräva ner järnvägen.

Områdets identitet kopplades samman med bebyg-gelse men också med komplettering av grönt och kommersiella verksamheter. Flera olika förslag om karaktären på bebyggelsen kom fram. Man var överens om att bygga stad, men det fanns delade meningar om hushöjder och täthet. En attraktiv mötesplats var starkt sammankopplat med områdets identitet. Det var viktigt att ha i åtanke att stationsområdet är det första som människor möts av när de kommer med tåget. Därför behövs en välkomnande atmosfär som visar upp Väsby från sin bästa sida.

Mål för Väsby Entré

Det övergripande målet: Skapa en ny stadsdel och utveckla stationsområdet till en av kommunens bärande centrumpunkter.

Väsby tar sitt ansvar i regionen. Stockholmsregionen har uttalade mål om framsynt tillväxt, hållbar i alla avseenden: socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Väsby ligger centralt i den norra regiondelen och har därmed en nyckelroll. Väsby medverkar till att de regionala målen infrias genom sina pågående utvecklingspro-jekt inom bostadsbyggande, arkitektur, infrastruktur, näringsliv och utbildning. Ett av projekten är Väsby Entré.

- En kapacitetsstark och komplett kommunika-tionsnod med egen identitet
- En tät och funktionsblandad stad med utvecklade stråk
- En stad som bidrar till en hållbar utveckling



En medborgardialog hölls under hösten 2011 i syfte att samla in tankar och idéer om hur Väsbyborna använder och vad de tycker om stationsområdet idag och hur de vill att platsen ska utvecklas. Ett "ordmoln" är en bild med ord där ordens storlek beror på hur frekvent de använts i den text ordmolnet berör, ju större ord desto fler gånger är ordet nämnt i texten.

Från dialog direkt till planprogram

Trafik & parkering

I dialogen hade många åsikter om hur trafiksitua-tionen kunde bli bättre i stationsområdet och det konstaterades att bilen har en viktig roll. Dels för att bidra till ökat kundunderlag, dels för att fler ska ha möjlighet att ta bilen till pendeln. Det ska vara enkelt och tillgängligt att parkera sin bil och det ska gärna finnas faciliteter. Det fanns önskemål från vissa håll om ett utökad antal parkeringar.

I kommunens trafikstrategi 2010, trafikplan 2013 och strategisk kommunplan 2005–2020 fastslås att gång- och cykeltrafiken ska främjas och en ökad rörlighet mellan de östra och västra delarna av kommunen ska eftersträvas. Ett väl fungerande samspel mellan alla trafikanter och trafikslag krävs. Trafiksäkerhet för gå-ende och cyklister samt framkomlighet för kollektiv-trafik och biltrafik är prioriterat. I lokalvägnätet är god framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter och liten påverkan av biltrafiken på omgivningen primära mål.

Kommunens parkeringsstrategi och trafikplan lägger fast att väsbybornas parkeringsbehov för cykel och bil ska tillgodoses på ett stadsbyggnadsmässigt och miljö-mässigt högkvalitativt sätt. Parkeringen ska utformas och lokaliseras så att fler än idag väljer kollektivtrafik

framför bil, vilket bland annat innebär en kraftfull satsning på infartsparkering för både cykel och bil. Detta är i första hand ett kommunalt ansvar tillsam-mans med SLL Trafikförvaltningen och Trafikverket. På den östra sidan om järnvägen behålls det befintliga gatunätet. På den västra sidan går Ladbrovägen idag intill järnvägen. Ladbrovägen föreslås få en ny anslut-ning till Målarvägen via verksamhetsområdena söder om Målarvägen. Anslutningen möjliggör en framtida väganslutning till Njursta.

Det föreslagna gatunätet bygger på trafikplanens principer att integrera gång- och cykeltrafik med bil och kollektivtrafik, men i så hög uträckning som möjligt med separata gång- och cykelbanor. Gång- och cykelstråken i området ska förstärkas med hänsyn till framkomlighet, säkerhet och miljö. Broarna över järnvägen är avsedda enbart för gång- och cykeltrafik. Idag har tåget 15 000 av- och påstigande passagerare dagligen. En stor andel stiger om till buss. Bussarna har 9 000 av- och påstigande dagligen. Stationen är en stor bytespunkt mellan tåg och buss. Planeringen tar höjd för att resandeströmmarna fördubblas till någon gång under 2020-talet. Den föreslagna bussterminalen på östra sidan är möjlig att angöra från alternativa kollektivtrafikstråk som trafikplanen pekat ut. På västra sidan möjliggörs angöring till stationen med buss-

hållplatslägen på eller i anslutning till Ladbrovägen. Gatunätet möjliggör vändning för bussarna.

Bro över istället för tunnel

I medborgardialogen förekom många önskemål om en mer framträdande Väsbyå, caféer längs med denna och rekreativsmöjligheter. I dialogen diskuterades också den barriär järnvägen utgör och många lösningar på problemet lyftes upp. Den lösning som förespråkades mest var en ny bro. Väsbyborna upplever en passage under som negativ och hänvisar till dagens tunnel. En bro upplevs som tryggare. Idag finns två passager över/under järnvägen inom programområdet avsedda för gång- och cykeltrafikanter, en tunnel och en bro. Inför programförslaget har en ny passage över eller under järnvägen studerats. Dagens befintliga tunnelpassage, i Centralvägens förlängning, föreslås ersättas med en bro för gång- och cykeltrafik, som vi kallar den norra bron. En bro bedöms vara fördelaktig ur ett stadsmässigt, trygg-



Referens: Älvsjö resecentrum: – exempel på en väderskyddad gång- och cykelbro över spårområdet som förbinder busstation med pendeltågstation.



Ovan t.v. Exempel på utformning av norra bron över spårområdet. En öppen bro som skapar en överblick och kontakt mellan den östra och den västra sidan. Trapporna förbinder bron med torget och har placerats centralt i Centralvägens siktlinje. Tillsammans med en gång- och cykelramp (nederst i bild) och bussterminal med rulltrappor (till vänster i bild) skapas flera valmöjligheter för gångtrafikanter. Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.

hetsmässigt, geotekniskt och ekonomiskt perspektiv. Att reducera barriäreffekten är en viktig aspekt. Med en bro länkas sidorna också samman tydligare, rent visuellt. Programförslaget visar trappor, hissar och ramper där tillgänglighetskrav är uppfylla för gående och cyklister. Den föreslagna bron lokaliserar i Centralvägens förlängning för att skapa en tydlig och naturlig länk mellan den östra och den västra sidan. Nuvarande stationshus (stationshus, posthus och godsmagasin) kommer att behöva flyttas eller rivras. Bankes bro, som ligger vid perrongernas södra del, ska finnas kvar som gång- och cykellänk mellan den västra och den östra sidan. Om den befintliga bron kan behållas eller om en ny bro ska byggas kommer att studeras i ett senare skede. Det exakta läget på bron är därför inte fastställt. Nya entréer (spärrlinjer) till tågplattformarna föreslås på den nya norra bron och på Bankes bro. De befintliga tunnelpassagerna tas bort. Utformning och exakta lägen kommer att studeras vidare.



Referens: Stratford, London – exempel på öppen gångbro över järnvägen som ger en tydlig kontakt mellan båda sidor om järnvägen. Skärmar på broarna ger intrycket av byggnadsfasader och skärmar av spårområdet.



Referens: Stratford, London – exempel på väl tilltagna ytor för trappor som leder upp till bron över spårområdet. Trapporna fungerar som kommunikationsyta såväl som sittplats med utsikt över ett torg.

Väsbyån och parkmiljöer

I medborgardialogerna identifierades befintliga värden och nya efterfrågades. Väsbyån tillsammans med parker och kulturhistoriskt intressanta miljöer ska framhävas och integreras med nya värden i stationsområdet. Även samlings- och mötesplatser efterfrågades i dialogerna och stationsområdet sågs som en viktig plats för detta.

Ett väl utformat stadsrum, såsom gator, torg och parker utgör den absoluta grunden för arbetet med att skapa mötesplatser i staden. Ett rum som inte utesluter utan möjliggör gränsöverskridande möten. En levande stadsmiljö och ett levande gaturum är synonymt med ett befolkat stadsrum. Väl utformade torg, platsbildningar och parker, kontinuerligt sammanhängande för att åstadkomma attraktiva och upplevelserika mötesplatser i stadens rum.

Väsbyån är en viktig men delvis dold kvalitet för området. Den föreslås lyftas fram och göras mer tillgänglig. Idag är Väsbyån öppen i Järnvägsparken men kulverterad under den befintliga bussterminalen. Ån föreslås öppnas upp och synliggöras. Närheten till vattnet kan förstärkas genom trappor och gradängar. Längs med Industrivägen föreslås Väsbyån bli ett tydligt inslag i gaturummet. Hur ån ska passera torget måste detaljstuderas. Detta kommer utredas vidare inför kommande detaljplanearbete. Om de tekniska förutsättningarna inte medger en öppen fri lösning bör en konstgjord lösning sökas. Väsbyån har starkt varierande nivå under året.

En genomtänkt strategi krävs för att utveckla och bevara grönstrukturen i området och för att beakta de naturvärden och rekreativa värden som grönstrukturen skänker. Parkerna och grönstråken nyttjas av boende i närområdet men kan också utvecklas till centrala parker för både besökare och väsbybor. Förslaget är att Järnvägsparken öppnas upp och görs mer tillgänglig för allmänheten. Parken ligger centralt i anslutning till stationen på östra sidan. Parken har funnits sedan lång tid tillbaka och är en kulturhistoriskt värdefull miljö. Parken rymmer bland annat Henriksborg och Villa Korpkulla. Ån ska vara ett centralt inslag i parken. Den föreslagna byggnaden i östra delen av parken ska bli en del av Järnvägsparken. Runby hage har sedan 1980-talet fungerat som en samlingsplats för Valborgsmässofirande. Förtätningen av området innebär att en ny samlingsplats för väsbyborna måste sökas.

Det finns två skogspartier som innehåller värdefull skog samt fornlämningar på västra sidan. Dessa föreslås bevaras, men delar av skogen föreslås tas i an-

språk för ny bostadsbebyggelse. Det södra skogspartiet angränsar till Runby gård (hembygdsgården) och består av ett större sammanhängande fornlämningsområde samt värdefull skog med många så kallade jätteträd. Förslaget innebär också att skogspartierna utvecklas och öppnas upp, bland annat genom att stigar anläggs i området. Skogspartierna och fornlämningsområdet föreslås ingå i det föreslagna upplevelsestråket på den västra sidan.

Mer aktiviteter i stationsområdet

I dialogen framkom flera önskemål om att det ska finnas mer aktiviteter och butiker i stationsområdet. Man ville bland annat ha en utökad matkultur med fler restauranger och eventuellt en saluhall. Bio var högt efterfrågat både i detta projekt men också i andra utvecklingsprojekt i Väsby.

En stad kännetecknas bland annat av hög täthet där människor som bor och arbetar i staden gör den levande och trygg under dygnets alla timmar. Där förutsättningarna för ett livskraftigt butiks- restaurang-, kultur- och service utbud finns ska sådana verksamheter eftersträvas för att göra staden till en attraktiv plats. Väsby Entrés geografiska läge i den centrala delen av Väsby ger goda grundförutsättningar för att infria visionen om en modern småstad. Stationen verkar idag som en motor och genererar rörelse till och från stationsområdet.

Tillsammans med bostäder samt lokaler för kontor, handel och övriga verksamheter ska den nya funktionsblandade bebyggelsen bidra till en ökad aktivitet i Runby och centrala Väsby och göra Väsby Entré till en attraktiv och hållbar del av Väsby. Baserat på kommunens befolkningsprognos och en särskild gjord utredning förväntas Upplands Väsby kommuns totala kontorsbehov öka med 25 000 kvm eller mer fram till år 2020. Stationsområdet som möjlig lokaliseringsyta för en växande kontorsyta förutsätter en flexibel bebyggelsestruktur som kan anpassas till framtida behov och efterfrågan. Större enheter med kontor, handel och verksamheter bör placeras närmast järnvägen.

På den västra sidan föreslås en dagligvaruhandel på 2000–3000 kvm, lokaliserad i anslutning till den norra bron och gångtrafikflödena där. Stationens flöde av resenärer ger också goda förutsättningar för ett utbud av resandeservice av mindre enheter med ett varierat innehåll inne i stationsbyggnaderna. Handelsfrågorna

har utretts och de föreslagna utbudens storlek och karaktär har anpassats så att de ger tillräckligt förstärkt service utan att äventyra viktiga befintliga utbud. Verksamheter i bottenvåningar ska eftersträvas utmed de större gångtrafikintensiva stråken, till exempel Ladbrovägen, och vid knutpunkter.

Identitet

I dialogen var områdets identitet en viktig aspekt som lyftes upp. Identiteten kopplades samman med bebyggelse men också med komplettering av grönt och kommersiella verksamheter. Flera olika förslag om karaktären på bebyggelsen kom fram. Man var överens om att bygga stad, men det fanns delade meningar om hushöjder och täthet.

Identiteten för en plats formas av hur människor använder och uppfattar platsen. Det fysiska rummet och det sociala rummet är grunden i denna process. Väsby Entré ska få en stark identitet som skapar ett sammanhang för invånare och omgivning.

I planprogrammet föreslås att förändringar ska ske genom att skapa en sammanhängande stad där Runby och det centrala Väsby knyts ihop. Detta innebär en tät bebyggelse med blandade funktioner, väl utvecklade stråk och attraktiva stadsrum. Stationsområdet föreslås förändras visuellt och innehållsmässigt. Det öppna landskapsrummet i dalgången kommer att försvinna. Stadslandskapet ska dominera platsen fram-

över och platsen kommer att befolkas och få en ökad aktivitet under dygnets alla timmar.

Stationen är en av kommunens portar. Årligen passerar hundratusentals resenärer förbi stationen med tåg och får en snabb glimt av Väsby. Precis som Infra City är ett landmärke för Väsby längs motorvägen E4 ska Väsby Entré bli en orienteringspunkt och signatur vid järnvägen. Stationen har haft en historisk betydelsefull roll i platsens och Väsby historia.

För att tillföra platsen en ny karaktär har Zaha Hadid Architects fått uppdraget att göra en konstnärlig bearbetning av utvalda delar av området. Bland annat bussterminal, bro över järnvägen, skärmar mot järnvägen och en högre byggnad på västra sidan. Zaha Hadid Architects bearbetning visar hur design kan skapa en tydlig identitet för en plats och kommer i den fortsatta arbetsprocessen att verka som ett underlag för identitetsarbetet.

Fräschare modernare station

Väsbyborna uppgav att stationsområdet idag är starkt förknippat med pendling med buss, parkering av bil eller resa med tåg. En bättre, mer välkomnande och bekväm stationsbyggnad har efterfrågats i medborgardialogen där man vill ha fler sittplatser, trevligare väntrum och en park i anslutning till stationsbyggnaden.

Väsby Entré är en viktig kommunikationslänk mellan

kommunens västra och centrala delar. Tillgänglighet, säkerhet, trygghet och tydlighet är ledord för den moderna stationen. En attraktiv kollektivtrafik för väsbybon och resenären ökar förutsättningarna för fler att använda kollektivtrafiken som färdmedel i stället för bilen. Resenärens behov står i fokus och utformningen är viktig för att underlätta resan. Snabba byten mellan trafikslag kräver tydliga kopplingar samt nära tillgång till parkering för cykel och bil. En station med mervärde skapar en attraktiv mål- och bytespunkt.

Trafikfunktionerna ska integreras i staden på ett effektivt och smart sätt och bidra till en levande stad.

Väsby Entré som kommunikationsnod ska verka som en generator för att åstadkomma en aktiv och upplevelserik stadsmiljö.

Den nya bussterminalen föreslås ligga på den östra sidan, där huvuddelen av bussar som trafikerar stationen angör. Enstaka linjer, både befintliga och planerade, föreslås dessutom angöra stationen på den västra sidan av järnvägen med hållplatserna i anslutning till den norra bron. Bussarna på västra sidan måste ges möjlighet att vända inom programområdet.



Projektet inspirerades av dialogerna och resultatet av dessa användes som instruktioner till en av världens mest framgångsrika arkitekter, Zaha Hadid. Ur Zaha Hadid Architects vision har ett förslag om ett nytt resecentrum tagits fram som på olika sätt framhäver identiteten och resefunktionerna.



Referens: Cityterminalen Stockholm. Exempel på inbyggd bussterminal med kontor som vänder sig in mot den stora hallen och blir en del av terminalen. Generös takhöjd med ljusinsläpp.



Referens: Jakobsberg bussterminal – exempel på en dockningsterminal med inbyggd vänthall med dubbel takhöjd och stora ljusinsläpp mot gatan. Terminalbyggnaden har 11 dockningslägen och är cirka 150 meter lång.



Referens: Uppsala resecentrum – exempel på sitt- och vistelsezoner utomhus i direkt anslutning till resecentrumbyggnaden.



Väsby bussterminal – exempel på utformning av bussterminal. Bussterminalen är helt inbyggd och vänthallen har vänts mot Industrivägen med bebyggelse ovanpå terminalen. Bussterminalen som inrymmer 13 dockningslägen blir 150-200 meter lång. Den långa volymen har brutits upp i mitten som bidrar till variation. Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects.



Referens: Station Liège-Guillemins. Exempel på en station som utgör en tydlig entré för staden och fungerar som orienteringspunkt.



Referens: Solna station, norra entrén. Exempel på utformning av kommunikationsyta och väntyta med sittmöjlighet i samma plan som tågplattformarna. Kommunikationsytan med rulltrappor/trappor och övriga ytor är utformad efter större flöden. Foto: AIX Arkitekter



Referens: Station Triangeln, Malmö. Exempel på entré till tågen med kommunikationsyta och serviceyta i form av biljettautomater.



Tågstationen, **Väsbys Entré**. Exempel på gestaltning av tågstationen med större och till viss del väderskyddad yta på plattformarna beklädda i trä. Konstnärlig bearbetning av Zaha Hadid Architects

I begreppet tågstation ingår fyra delområden; ankomstzon, kommunikationsyta, serviceytor och plattformar. Trafikverket äger järnvägsanläggningen (spårområde och plattformar) och förvaltar tillsammans med SLL Trafikförvaltningen olika delar av tågstationen. Kommunen kommer i det fortsatta planeringsarbetet att fördjupa dialogen om den framtida tågstationens utformning. Då kommer kommunen att utgå från att entréerna flyttas från dagens tunnlar till den föreslagna norra bron samt Bankes bro, där den norra bron är primär entré till staden.

I ankomstzonen ingår angöring till stationen för övriga trafikslag. Angöring för cykel, buss, spårbil och bil möjliggörs på båda sidor av järnvägen. Kommunikationszonen är den yta som förbinder plattformar med serviceyta och ankomstzon. Snabba byten mellan tåg och cykel, buss och bil kräver väl disponerade, tydliga och tillgängliga kommunikationsytor. Kommunen eftersträvar en hög kvalitet på kommunikationsytor och väntutrymmen, till exempel väder- och bullerskyddade väntytor. Kommunikationsytorna ska dimensioneras för framtida resandeströmmar.

Stationens serviceytor innehåller resenärsservice såsom biljettservice och spärmlinjer. Plats för kommersiella verksamheter ska möjliggöras i anslutning till spärmlinjerna. Entréerna till pendeltågen med spärmlinjer och väntutrymmen ska dimensioneras efter framtida resandeströmmar.

I Trafikverkets idéstudie för två nya spår har ett spårupplägg med nya plattformar skissats. De två plattformarna har dimensionerats till 12 meters bredd med en längd på 450 meter. Plattformslängderna bygger på att två tåg ska kunna stå inne samtidigt vid samma plattform.

Programsamråd 2013

Förslag till Planprogram för Väsbys Entré/Stationsområdet har varit på samråd 10 feb –5 maj. Ett Öppet hus hölls den 20 mars och samlade med över 100 besökare. Sammanlagt har mer än 120 synpunkter kommit in under samrådstiden.

Vad händer nu?

Alla inkomna synpunkter kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse och redovisas för kommunstyrelsen. Kontorer för samhällsbyggnad kommer att ta ställning till synpunkterna och om förslaget till planprogram behöver bearbetas. Arbetet beräknas vara klart under hösten 2014. Därefter ska kommunstyrelsen godkänna planprogrammet.





Upplands Väsby
kommun