



Växa ihop!

Fördjupning av översiktsplanen för mellersta Sundbyberg

Samrådshandling 2026-03-31
Diarienummer: KS-0135/2023
Sektorn för samhällsbyggnad



Sundbybergs
stad



Växa ihop! - Fördjupning av översiktsplanen för mellersta Sundbyberg

Titel: Växa ihop! - Fördjupning av översiktsplanen för mellersta Sundbyberg

Författare: Sundbybergs stad

Figurer och kartor: Sundbybergs stad

Omslagsbild: Sundbybergs stad. Flygfoto taget från stadsdelen Ör med utblick över Hallonbergen, Enköpingsvägen, Ursvik och Rissne.

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg · 08-706 80 00

kommunstyrelsen@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Dokumentstatus	
Beslutad av	Kommunstyrelsen 2026-04-13 §88
Dokumentägare	Sektorn för samhällsbyggnad
Dokumentstyp	Ändring av översiktsplan (geografisk fördjupning)
Giltig från	Laga kraft
Gäller till	Beslut om att planen är inaktuell
Reviderad	Samrådshandling
Aktualitetsprövning	Varje mandatperiod, senast två år efter ordinarie val



Innehåll

1.	Inledning	5
1.1.	Uppdaterade mål.....	5
1.2.	Syfte med planen.....	6
1.3.	Avgränsningar	8
2.	Växa ihop - vi och våra grannar	9
2.1.	Det här vill staden: Utvecklingsinriktning	10
2.2.	Mellankommunala och regionala frågor	13
3.	Fysisk struktur och markanvändning	15
3.1.	Det här vill staden: Plankarta	15
4.	Allmänna intressen	38
4.1.	Det här vill staden: Fokusområden	38
4.2.	Riksintressen, normer och risker	48
5.	Genomförande	49
5.1.	Samordnat genomförande	49
5.2.	Översiktsplanen som beslutsstöd	50
5.3.	Kontinuerlig översiktsplanering	51
6.	Bilagor	53
6.1.	Bilaga 1. Riksintressen	53
6.2.	Bilaga 2. Mellankommunala och regionala frågor	58
6.3.	Bilaga 3. Förteckning över objekt på plankartan	65
6.4.	Bilaga 4. Aktuella styrdokument	69
7.	Figurförteckning	70

Läsanvisning

Planen är en precisering av Översiktsplan 2030 för mellersta Sundbyberg.

1. Inledning

Beskriver hur planen ska användas och av vem. Här introduceras planens fyra fokusområden som genomsyrar hela planen.

2. Vi och våra grannar - utvecklingsinriktning

Visar hur planområdet ska växa ihop med omgivningen och vad som är viktigt för helheten. Här konkretiseras fokusområdena till rumsliga vägledningar på lokal och regional skala.

3. Fysisk struktur och användning av mark och vatten

Plankartan med vägledningar visar stadens ställningstaganden för den fysiska utvecklingen inom planområdet. Här konkretiseras fokusområdena till rumsliga vägledningar på lokal skala.

4. Allmänna intressen

Allmänna intressen är kvalitetskraven för utvecklingen i planområdet som helhet. Här redovisas vägledningar om fokusområden, riksintressen, miljökvalitetsnormer samt risker och säkerhet. Det är frågor som alltid ska prövas i efterföljande planering.

6. Genomförande

Beskriver planen som beslutsstöd och hur den kontinuerliga översiktsplaneringen bedrivs.

7. Bilagor

Ger fördjupning om riksintressen och mellankommunala frågor. Vägledningar finns i huvuddokumentet.



1. Inledning

Växa ihop! är en fördjupning av Sundbybergs översiktsplan för mellersta Sundbyberg. Planen visar hur staden vill utvecklas på lång sikt och fungerar därmed som vägledning i efterföljande planering och beslut.

Planen ska tillämpas tillsammans med gällande kommuntäckande översiktsplan och den senast antagna planeringsstrategin. Tillsammans ger de en gemensam riktning för hur mark och vatten ska användas, hur stadens fysiska struktur ska utvecklas och vilka avvägningar som behöver göras när olika intressen står mot varandra. Till det ska även andra aktuella styrdokument tillämpas. Miljökonsekvensbeskrivningen som hör till planen ger ytterligare stöd.

1.1. Uppdaterade mål

Planen preciserar och uppdaterar målen i Översiktsplan 2030 genom fyra fokusområden (se kapitel 4.1). Planen ska bidra till en långsiktigt hållbar och socialt sammanhållen stad där stadens fysiska utveckling stärker jämlika livsvillkor. Den ger förutsättningar för att minska fysiska och sociala barriärer mellan stadsdelar och för att människor ska kunna leva, bo och verka i staden genom livets olika skeden.

De fyra fokusområdena är:

- En trygg, levande och sammanhållen stad
- Bostadsförsörjning och resurseffektiv bebyggelseutveckling
- Kollektivtrafik för ett effektivt och hållbart resande
- En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat

Fokusområdena sammanfattar för planområdet viktiga och aktuella utmaningar och ska även bidra till att uppfylla lagkrav. De utgår från stadens bedömning i den senast antagna planeringsstrategin: att översiktsplanen behöver kompletteras för att staden i sin fortsatta planering ska kunna hantera bland annat VA-kapacitet, klimatfrågor, miljökvalitetsnormer för vatten samt risker för hälsa och säkerhet. Fokusområdena utgör stadens prioritering av förhållanden av väsentlig betydelse enligt 3 kap. 4 § plan- och bygglagen.



1.2. Syfte med planen

Planen ger stöd och vägledning för hur mark- och vattenområden och bebyggelsen ska användas, utvecklas och bevaras på kort och lång sikt. På så sätt tydliggörs vilka gemensamma värden som ska stärkas och hur staden ger utrymme för fler invånare och näringsliv.

Planen är en ändring av Översiktsplan 2030 för området mellersta Sundbyberg. Det innebär att denna del av staden redovisas med en annan detaljeringsgrad än för staden i övrigt. I den här delen av staden, i mellersta Sundbyberg, är förändringstrycket stort och det råder konkurrens mellan olika markanspråk.

Planen har tre syften

Målbild och utvecklingsinriktning

Planen pekar ut den övergripande utvecklingen här och nu och på lång sikt. Den samordnar långsiktiga planeringsfrågor och bidrar till framförhållning i processen för samhällsbyggande.

Avvägningar och vägval

Planen ger stöd för prioriteringar och avvägningar mellan olika allmänna intressen. Den bärddar för effektiv planläggning, genomförande och en hållbar koncernekonomi över tid.

Gemensam kunskap

Planen ger underlag för styrning och efterföljande beslut utifrån aktuell kunskap. Det sker genom att hantera viktiga och aktuella allmänna intressen och planeringsfrågor.



Figur 1. Bild över planens tre syften.

Målgrupper

En central målgrupp för planen är stadens förtroendevalda, då planen är ett grundläggande beslutsunderlag för Sundbybergs fortsatta fysiska utveckling. För de som bor, verkar och vistas i Sundbyberg är planen viktig eftersom de påverkas av stadens långsiktiga planering av den fysiska miljön.

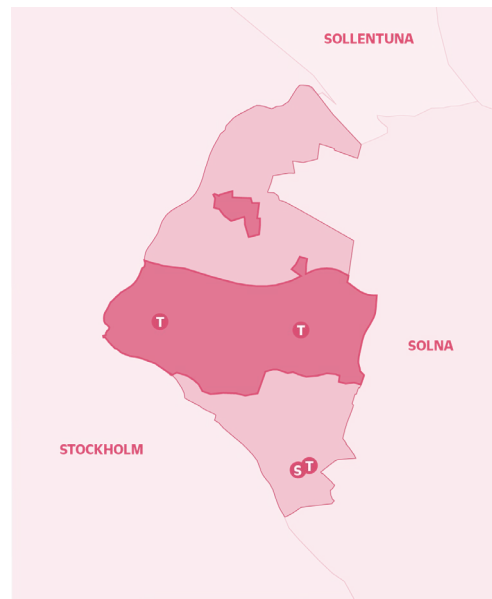
Planen riktar sig även till markägare, byggaktörer, grannkommuner och andra myndigheter såsom Länsstyrelsen och Trafikverket. De bidrar till att genomföra planen och för att samordna med regional och statlig planering.

Slutligen riktar sig planen även till stadens tjänstepersoner. För dem ska planen användas som vägledning vid avvägningar och inför beslut i bland annat plan- och bygglovsärenden. På så sätt konkretiseras planen stegvis i den byggda miljön.

1.3. Avgränsningar

Tidsperspektivet för planen är år 2060 med utblick mot 2100. Genom långsiktighet kan stora investeringar, särskilt inom vatten- och avlopp (VA), samordnas med att staden växer. Det ger kontroll över ekonomin och garanterar att miljökrav klaras.

Planen fokuserar på stadsdelarna Rissne, Hallonbergen och Ör. I planen ingår även Duvbo och ett område i stadsdelen Ursvik kallat Milot. Planområdets geografiska avgränsning framgår av bilden nedan (se figur 2), samt plankartan (se figur 5). Planen redovisar även fysiska kopplingar utanför planområdet och som är relevanta för utvecklingen i mellersta Sundbyberg.



Figur 2. Geografisk avgränsning för planområdet mellersta Sundbyberg.

2. Växa ihop - vi och våra grannar

Stadens långsiktiga inriktning är att växa ihop! Kapitlet redovisar den övergripande inriktningen för staden fysiska utveckling på principiell nivå. Utvecklingen i området behöver förstås och utgå från den potential som ryms i befintliga kvaliteter och Sundbyberg goda läge i ett större omland. Närheten till grannkommunerna och de centrala delarna av regionen innebär en möjlighet att dra nytta av och bidra i de mellankommunala och regionala frågor som staden bedömt som särskilt viktiga.

Inriktningen förverkligas genom tre principer som tillsammans med kartan nedan ger vägledning om de viktigaste rumsliga sambanden och prioriteringarna. Principerna stödjer förståelsen för den enskilda platsens roll i ett kommunalt och regionalt rumsligt sammanhang. Använd principerna som stöd vid beslut om fysiska förändringar och vid avvägningar mellan allmänna intressen.



Figur 3. Tre principer förverkligar utvecklingsinriktningen Växa ihop!



2.1. Det här vill staden: Utvecklingsinriktning

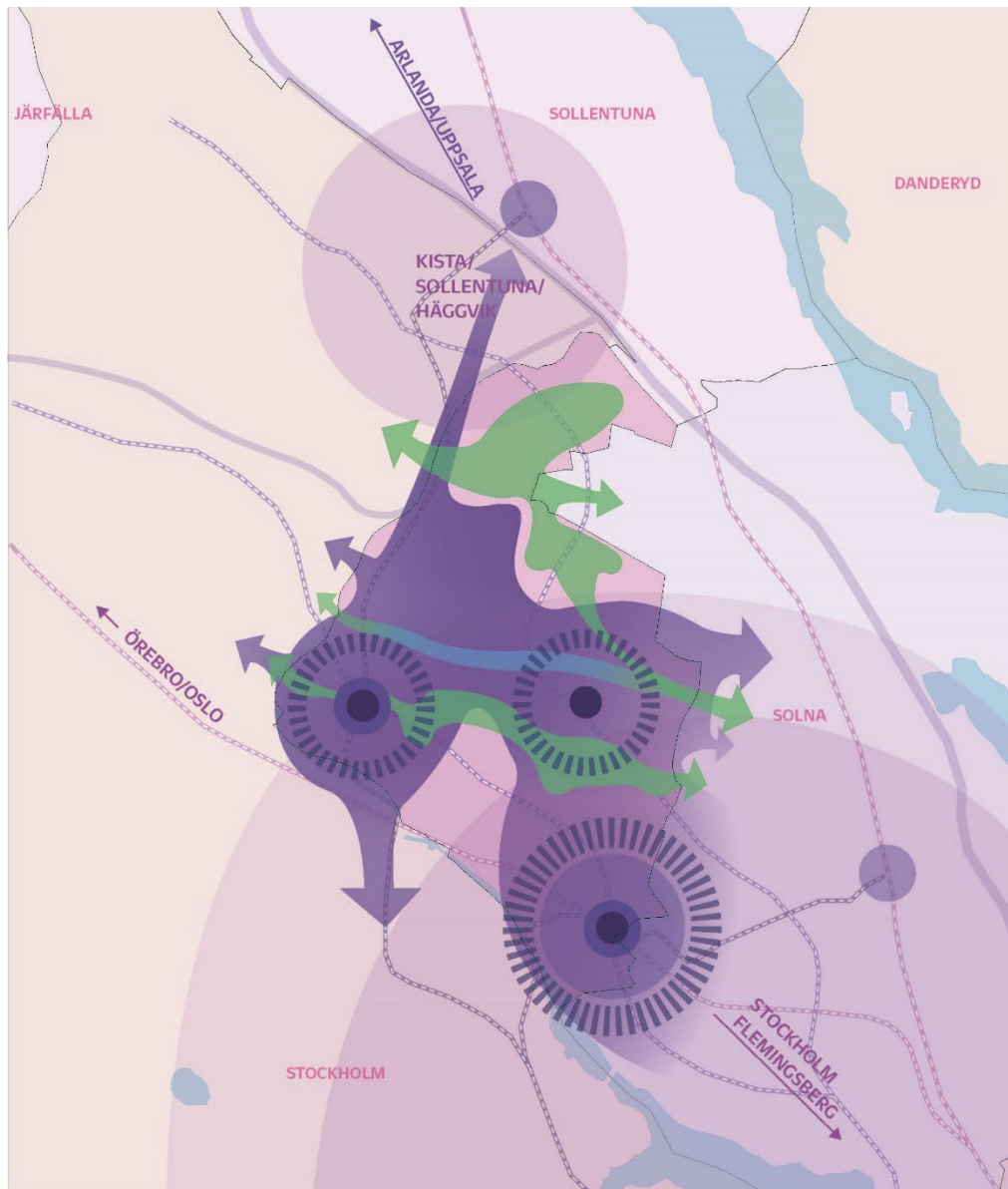
Sundbybergs utveckling bygger på att staden växer ihop och att det strategiska läget i regionens kärna nyttjas fullt ut. Genom att stärka de lokala centrumen och utveckla tydliga stråk flätas stadsväven samman inom staden och med grannkommunerna (lila områden och pilar på kartan nedan, figur 4). Vi skapar en trygg, tillgänglig, levande och sammanhållen stad där människor kan mötas och röra sig i och mellan alla stadsdelar.

Stadens lokala centrum fungerar som drivkraft för stadsutvecklingen baserat på hur tillgängliga de är till och från övriga staden och regionen (kugghjul på kartan). Samhällsservice, utrymme för idrott, kultur och mötesplatser ger grund för en attraktiv stad. Grönska och vatten integreras som en bärande del i stadsutvecklingen, för att säkra plats för rekreation, mötesplatser, naturvärden och klimatanpassning. Genom att knyta an till regionens grönstruktur skapas en långsiktigt robust miljö (gröna och blå områden och pilar på kartan).

Gör så här för att förverkliga utvecklingsinriktningen Växa ihop!:

- Ta hand om det vi har
- Utveckla stadsstråk och lokala centrum
- Bygg i en förutsägbar takt och ordning

I praktiken innebär det att vi kopplar ihop stadens delar till en sammanhängande stadsväv som integrerar med omgivande kommuner och ett större omland. Vi tar var på vårt läge för att lyfta stadsdelarnas kvaliteter. Vi har framförhållning för att ge plats för innovationer och en robust stadsutveckling.



Figur 4. Utvecklingsinriktning: Växa ihop!

Princip 1: Ta hand om det vi har

Vi förstärker och utvecklar de kvaliteter som redan finns i Sundbybergs stad.

- Vi utgår från det goda läget i kollektivtrafiken, och utnyttjar det mer effektivt jämfört med idag. Det gör vi genom att låta den få plats, och genom att öka tillgängligheten till exempelvis tunnelbanan med nya entréer. Vi gör det lättare för fler människor att välja kollektivtrafiken genom att bygga tätare i de bästa lägena.



- Vi tar vara på dagens bebyggelse och stadsdelarnas kvaliteter och olikheter. Vi binder ihop grönområden, kopplar till Järvakilen och skapar plats för skyfall- och dagvatten.
- Vi utvecklar den underutnyttjade potentialen i Norra Råstabäcken och Enköpingsvägen genom att optimera bäckens kapacitet att ta hand om vatten vid kraftiga regn samt arbetar för att på sikt integrera vägen i staden som ett sammanbindande stadsstråk istället för att vara en barriär.

Princip 2: Utveckla stadsstråk och lokala centrum

Vi stärker stadsväven och skapar trygga levande stadsstråk som knyter ihop stadens delar och lokala centrum, så att människor enkelt kan röra sig i staden. Stadsstråken kompletteras av ett finmaskigt gång- och cykelnät.

- Ny och befintlig bebyggelse utvecklas på ett sätt som stärker lokala centrum och stadsstråk, bidrar med mer resandeunderlag och drar nytta av det flöde av människor som kollektivtrafiken medför.
- Genom att ge utrymme för kollektivtrafiken, och stärka underlaget av resenärer genom ny bebyggelse, kopplar vi ihop stadens olika delar och målpunkter i omgivande kommuner. Det underlättar vardagslivet, förbättrar näringslivets förutsättningar och överbryggar kommungränser.
- Vi utvecklar stadsstråken till miljöer som fyller fler funktioner och som skapar liv och trygghet. Stadsstråken ger bra förutsättningar att röra sig till fots och med cykel samt utformas för att bidra till klimatanpassning. Vi lyfter särskilt fram bäckstråkets potential i en växande stad, där det används för både rekreation och hantering av skyfall.

Princip 3: Bygg i en förutsägbar takt och ordning

Vi ger ramar för en robust och innovativ stadsutveckling med en jämn takt och ordning. Det är en förutsättning för att kunna samordna stora investeringar, minimera ekonomiska risker och ge handlingsutrymme för framtida behov. Vi bygger resurseffektivt för att minimera



klimatpåverkan under hela livscykeln, vilket skapar en långsiktigt hållbar stadsmiljö som tål förändrade förutsättningar över tid.

- Vi utvecklar området i en förutsägbar ordning som bidrar till en jämn investeringstakt för stadens infrastruktur, särskilt vatten- och avloppssystem, transporter och samhällsservice. En samordnad utbyggnad av bebyggelse och infrastruktur lägger grunden för en hållbar kommunekonomi.
- Genom att staden anger tydliga ramar för vad som ska ske och i vilken ordning, skapas förutsägbarhet för aktörer som bidrar till stadens utveckling. Det frigör innovationskraft och säkerställer att projekt startas när de tekniska och ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda.
- Vi skapar framförhållning för att kunna anpassa oss till nya behov och krav. Genom att reservera utrymme för framtida bebyggelse, infrastruktur och för att ta hand om klimatrisker skapar vi en robust struktur som tål förändrade förutsättningar över tid.

2.2. Mellankommunala och regionala frågor

Vägledningar om de mellankommunala och regionala frågorna finns integrerat med annan vägledning för den rumsliga utvecklingen (se kapitel 3 och 4).

I bilaga 1 och 2 redogörs för kommunens syn på de mellankommunala och regionala frågorna samt var de hanteras i planen.

Planförslaget tillgodoser alla riksintressen enligt redovisning i allmänna intressen (kapitel 4), vägledningar till plankartan (avsnitt 3.1) och bilaga 1 (Riksintressen).

Överensstämmelse med version för granskning för regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2060) och riksintressen: Staden anser att de regionala bytespunkterna (Rissne och Hallonbergen) utgör lokala stadskärnor med samma dignitet.

Utgångspunkter för utvecklingsinriktningen

Sundbybergs stad har ett centralt, strategiskt läge med god tillgänglighet inom regionen. Det finns stor potential att dra nytta av det goda läget genom mer bebyggelse, attraktiva platser och infrastruktur som skapar högre tillgänglighet - samtidigt som vi tar vara på redan existerande kvaliteter i stadsdelarna. Därigenom kan vi skapa närhet till såväl vardagens funktioner som regionens arbetsmarknad.

Planområdet omfattar Rissne, Hallonbergen, Ör, del av Ursvik - Milot samt Duvbo. Rissne, Hallonbergen och Ör ligger centralt i Sundbyberg men är idag fysiskt åtskilda trots korta avstånd. Topografi, trafikleder och andra barriärer försvårar människors orienterbarhet och samband, vilket påverkar både områdenas funktioner och hur staden hänger samman. Milot har svaga kopplingar till övriga staden, men rymmer potential som övergång mellan stad och grönområden. Duvbo är ett kulturhistoriskt värdefullt område med omgivande förändringstryck.

Planområdet är avgörande för hur Sundbyberg kan utvecklas till en mer sammanhängande stad. Det utgör den stadsväv som stödjer vardagens rörelser: till skolor, service, arbetsplatser och genom kollektivtrafik.

Stadsdelarnas svaga kopplingar sinsemellan, samt till centrala Sundbyberg, skapar utmaningar som påverkar både vardagslivet inom stadsdelarna och i staden som helhet. Dessa utmaningar utgör planens utgångspunkter och ligger till grund för utvecklingsinriktningen Växa ihop!



3. Fysisk struktur och markanvändning

Kapitlet ger vägledning för hur mark- och vattenområden och den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Plankartan är schematisk och visar övergripande relationen mellan platser och avvägningar för en sammantaget bra fysisk helhet. Vägledningarna beskriver hur hänsyn och avvägningar ska göras i det enskilda fallet.

Tillämpa berörda delar av plankartan med tillhörande vägledningar vid beslut och efterföljande planering. Tillämpa även för platsen relevanta principer för utvecklingsinriktningen och vägledningar till fokusområdena.

3.1. Det här vill staden: Plankarta

Vägledningar för utveckling av olika slags mark- och vattenområden redovisas i den här ordningen:

[Bäckstråk \(s. 17\)](#)

[Större rinnväg \(s. 18\)](#)

[Större översvämningsyta \(s. 19\)](#)

[Plats för dagvattenrening \(s. 20\)](#)

[Grönområde \(s. 21\)](#)

[Grönt promenadstråk \(s. 22\)](#)

[Stadsstråk \(s. 23\)](#)

[Stadsdelscentrum \(s. 25\)](#)

[Utveckling längs stadsstråk \(s. 26\)](#)

[Stadsutveckling komplettering \(s. 29\)](#)

[Särskilt värdefull kulturmiljö \(s. 31\)](#)

[Störande verksamhet, ej bostäder \(s. 32\)](#)

[Pumpstation vatten- och avlopp \(s. 32\)](#)

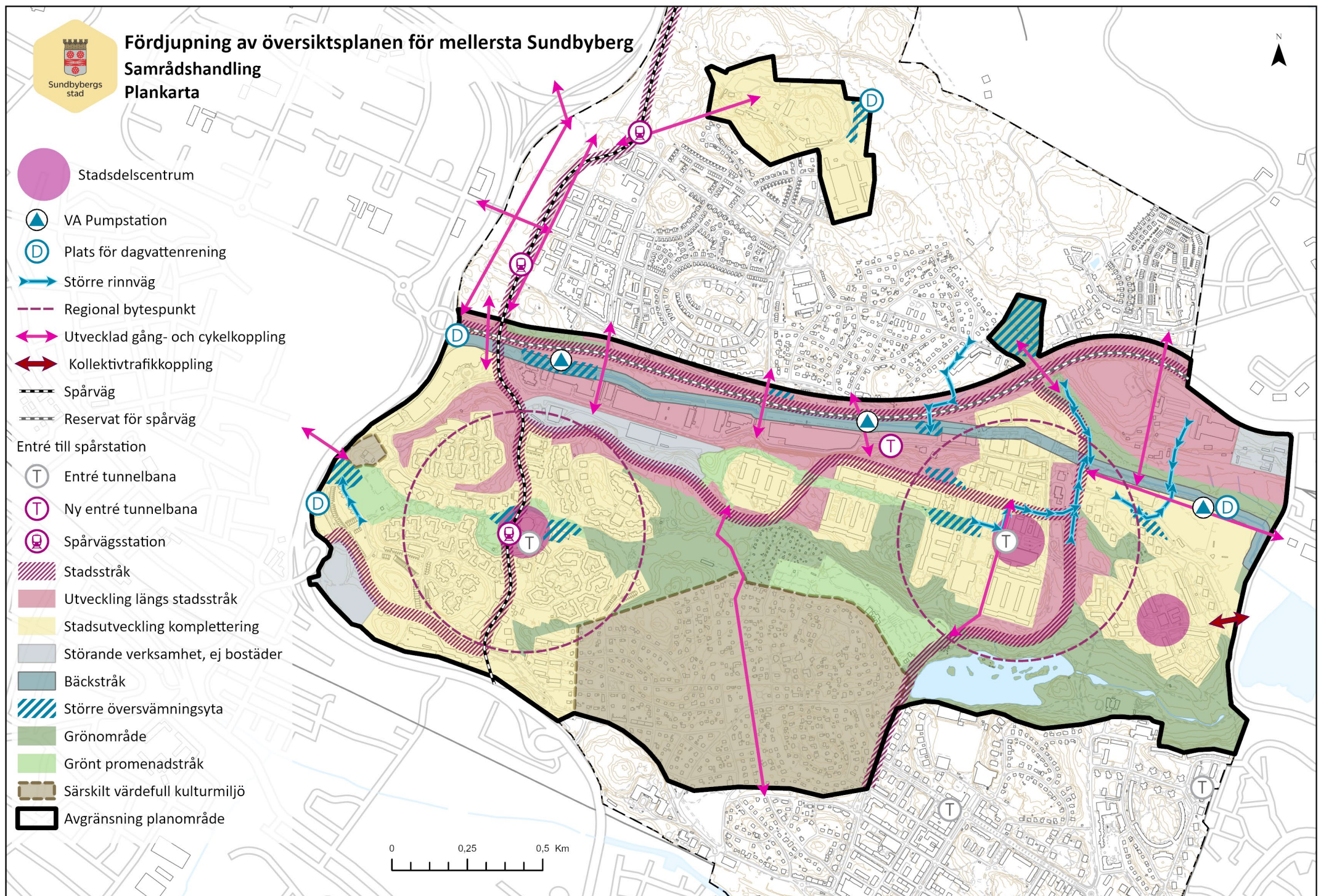
[Regional bytespunkt \(s. 33\)](#)

[Ny kollektivtrafikkoppling \(s. 34\)](#)

[Entré till spårstation \(s. 34\)](#)

[Utvecklad gång- och cykelkoppling \(s. 35\)](#)

[Spårväg \(s. 36\)](#)



Figur 5. Plankarta över mark- och vattenanvändning.



Stadens rådighet - begrepp

Om formuleringen "verka för"

Formuleringen "verka för" används i planen när staden anger en ambition eller vill driva utvecklingen i en viss riktning men inte har ensam rådighet över åtgärden. I de fallen behöver staden arbeta tillsammans med exempelvis markägare, byggaktörer, grannkommuner, Region Stockholm eller statliga myndigheter.

Om rubriken "frågor att bevaka"

Rubriken "frågor att bevaka" används i planen för att synliggöra frågor där kunskapsläget behöver fördjupas eller är beroende av överenskommelser med andra aktörer. Den används också för att synliggöra att åtgärder eller beslut behöver vidtas redan nu, även om genomförandet sannolikt sker långt fram i tiden. Dessa frågor bör följas upp i den fortsatta översiktsplaneringen.

Bäckstråk

Bäckstråket är ett stråk längs Norra Råstabäcken med tillhörande svämytor och översvämningssytor. Bäckstråket har en strategiskt viktig funktion för staden. Dess primära funktion är riskhantering och avledning av vatten från stora delar av mellersta Sundbyberg. Bäckstråket utgör därför en kritisk förutsättning för all utveckling i hela dess sträckning inklusive avrinningsområde. Dessutom har stråket stor betydelse för den biologiska mångfalden i området och fungerar som en länk mellan naturreservaten (Igelbäcken, Råstasjön och Lötsjön-Golfängarna). För att skydda omkringliggande bebyggelse och infrastruktur från översvämning behöver bäcken ges tillräckligt utrymme att breda ut sig vid stora mängder nederbörd. Bäckstråket samspelar också med omgivande dagvattendammar och översvämningssytor. För att möjliggöra bebyggelse och infrastruktur behöver en skyddszon säkras kring bäcken och omgivande svämytor. Bäckstråket har förutsättningar att utvecklas till ett attraktivt vatten- och parkstråk med höga rekreations- och vistelsevärden.



Vägledning

- Säkerställ tillräckligt utrymme för bäckens översvänningsytor för att nyttja omgivande markers förmåga att fördröja, reglera och rena vattenflöden.
- Undvik ny bebyggelse inom bäckstråkets sväm- och översvänningsytor och säkerställ nödvändig skyddszon. Vidta åtgärder inom riskområden för att minimera risker för skador på person och egendom.
- Ta tillvara möjligheter vid förändrad markanvändning nära bäcken för att förbättra bäckens funktion, till exempel genom att minska hårdgjorda ytor, öka infiltration och skapa mer utrymme för naturliga vattenflöden.
- Utveckla bäckstråket till ett sammanhängande stråk för rekreation och rörelse. Förbättra tillgängligheten längs, till och över stråket.
- Förstärk förbindelserna mellan Igelbäckens, Råstasjöns och Lötsjön-Golfängarnas naturreservat genom att utveckla bäckstråkets ekologiska funktioner.
- Synliggör bäcken där den är kulverterad genom att utforma stadsmiljön så att den påminner om vattendraget under marken och bidrar till känslan av ett kontinuerligt promenadstråk.

Större rinnväg

Större rinnvägar är stråk som reserveras så att en stor mängd dagvatten kan avledas vid kraftig nederbörd eller snösmältning. De är avgörande för att ta hand om och leda bort vatten för att förhindra översvämningar, särskilt i lågt belägna områden. De större rinnvägarna leder dagvatten vid skyfall till bäckstråket (Norra Råstabäcken) samt till och från större översvänningsytor. Rinnvägarnas funktion behöver prioriteras för att säkerställa skydd mot översvämning och för att minimera risker för liv och hälsa. Det innebär att de större rinnvägarna behöver säkras. Samtidigt behöver rinnvägarna kompletteras med översvänningsytor som möjliggör fördröjning.

Kartan redovisar större rinnvägar ovan mark, inte avrinning under mark i dagvattennät.



Vägledning

- Prioritera funktionen större rinnvägar och säkerställ lämplig höjdsättning och dimensionering. Säkerställ att rinnvägarna inte blockeras av ny bebyggelse eller anläggning.
- Lokalisera inte ny bebyggelse angränsande till större rinnvägar.
- Utveckla åtgärder, där det är möjligt, som kombinerar rinnvägarnas huvudsakliga syfte med mångfunktionella lösningar.
- Säkerställ att större rinnvägar inte skapar oacceptabla risker för liv och hälsa vid skyfall (exempelvis framkomlighet för räddningstjänst).
- Säkerställ större rinnvägars funktion i ett större perspektiv vid förändring av rinnväg.

Större översvämningsyta

Större översvämningsytor är platser som reserveras så att vatten tillfälligt kan breda ut sig vid mycket stora regn. Syftet är att förebygga översvämningskatastrofer i omgivande bebyggelse och infrastruktur, och därmed förebygga skador på liv och egendom. Därför behöver dessa ytor vara utformade för att fördröja, samla upp och säkert leda bort vatten. Mindre lokala översvämningsytor kan behöva reserveras i lågpunkter, men dessa redovisas inte på plankartan.

De större översvämningsytorna planeras för mångfunktionellt bruk genom att skydd mot översvämningskatastrofer kombineras med andra funktioner. De större översvämningsytorna redovisas schematiskt på kartan.

Vägledning

- Lokalisera inte ny bebyggelse inom större översvämningsytor.
- Utforma ytan så att den kan fördröja, samla upp och säkert leda bort vatten.
- Utforma ytan med möjlighet till samnyttjande som stärker ekosystemtjänster och rekreativa värden där det är förenligt med funktionen att hantera översvämningskatastrofer.
- Utgå från platsens befintliga gestaltning och karaktär.



- Vid ny höjdsättning i eller i anslutning till ytan, säkerställ att vattnets rinnvägar och möjliga utbredning tas omhand i ett helhetsperspektiv.

Frågor att bevaka

Det finns fler åtgärder uppströms som kan behöva vidtas för att minska risker som översvämning innebär för bebyggelse och infrastruktur. I fortsatt översiktsplanering behöver bland annat behovet av fler större översvämningsytor uppströms de större rinnvägarna utredas, samt om de bör reserveras i översiktsplanen eller bäst hanteras i efterföljande planering.

Plats för dagvattenrening

Platser för dagvattenrening är reserverade för nya anläggningar för dagvatten. Platserna är lokaliserade med stöd i framtagna åtgärdsprogram för vattenförekomsterna. Till platserna rinner det idag mycket dagvatten vilket gör att reningseffekten av anläggningarna har potential att bli hög. Anläggningarnas primära syfte är att rena dagvatten från föroreningar som fosfor, tungmetaller, oljor och näringsämnen, som annars skulle kunna skada sjöar och vattendrag.

Örvallens anläggning för dagvatten är lokaliserad i en lågpunkt, tar emot vatten från ett större avrinningsområde och är av mellankommunal betydelse. Anläggningen är avgörande för att kunna uppnå miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten i nedströms recipienter, även utanför kommunens gränser.

Väglledning

- Säkra tillräckligt utrymme för rening, flödesutjämning och framtida drift genom att reservera yta för vattenspegel, svämytor och drifttytor. Prioritera utformning som bidrar till att uppnå MKN för vatten. Kombinera ytor för dagvattenrening med översvämningsytor för att skapa synergier vid avrinning mot bäckstråket.
- Utveckla mångfunktionella anläggningar för dagvatten som stärker naturvärden och möjligheter till rekreation. Använd dagvattnet som en resurs för att bidra till attraktiva miljöer och gott lokalklimat.



- Beakta platsens gestaltning vid val av anläggningstyp. Utred förutsättningarna att samla och återanvända dagvattnet lokalt som en resurs (exempelvis för bevattning).
- Tillämpa vägledningar tillsammans med mer platsspecifik vägledning för Bäckstråk.

Grönområde

Grönområdena på plankartan omfattar större parker, naturområden och naturreservat som staden förvaltar och bevarar långsiktigt samt andra större områden av allemansrättsligt tillgänglig natur. Dessa utgör kärnan i en sammanhängande struktur av grönska, vatten och ekologiska spridningssamband, som sträcker sig över kommungränsen.

Områdena reserveras för folkhälsa och livskvalitet, biologisk mångfald och ekosystemens klimatreglerande funktioner. Grönområdena har även betydelse för att tillgodose långsiktiga behov av närrekreation och möter kvantitativa riktvärden för tillgång till grönska. Utvecklingen ska stärka gröna värden och bidra till en sammanhängande grönstruktur.

Vägledning

- Bevara och stärk områdenas naturvärden samt skapa en variation av upplevelsevärden med hög kvalitet. Utforma parker och naturområden så att de aktivt bidrar till rekreation, biologisk mångfald, långsiktiga kolsänkor och klimatanpassning. Prioritera mångfunktionella lösningar som stärker ekosystemtjänster och motverkar fragmentering av ekologiska och sociala samband.
- Säkerställ trygga och välutvecklade lekmiljöer för barn och unga, med god tillgänglighet från bostadsområden.
- Lokalisera inte byggnad, anläggning eller verksamhet i grönområde, om det inte handlar om funktioner för allmänt ändamål som tillför sociala eller ekologiska värden eller bidrar till klimatanpassning. Beakta även behov av odling samt öppna idrottsytor eller liknande.
- Utveckla kommunalt förvaltrade områden enligt aktuella skötselplaner och föreskrifter. Verka för att gröna miljöer är inbjudande, trygga och väl omhändertagna.



- Verka för att gröna kvaliteter utvecklas och säkerställs i samarbete med markägare, i områden som inte förvaltas av kommunen.
- Lokalisera entréer till grönområden på platser där är det enkelt för människor att hitta in i områdena, exempelvis i mötet mellan stadsstråk och grönområde eller i närheten av hållplatser. Där det är lämpligt, lokalisera entréer tillsammans med andra funktioner som lockar människor till platsen och kan bidra till upplevelsevärden som stärker båda funktioner.
- Tillämpa vägledning under Utvecklad gång- och cykelkoppling för utvecklade gröna samband.

Frågor att bevaka

I det fortsatta arbetet med översiktsplanering behöver kunskapen uppdateras om fridlysta och strikt skyddade arter och var dessa förekommer. Det behöver också klargöras hur artdata ska användas i ÖP-processen, liksom hur regionala spridningssamband tydliggörs.

Grönt promenadstråk

Gröna promenadstråk är långsträckta, gröna och promenadvänliga stråk i stadsmiljön. De kompletterar och kopplar samman parker och natur (grönområden), inom stadsdelar och över kommungränser. De gröna promenadstråken bidrar till den ekologiska infrastrukturen även genom att stödja och stärka spridningssamband, ekosystemtjänster och klimatanpassning.

Vägledning

- Förebygg att de gröna stråkens sociala och ekologiska kvaliteter och fysiska samband fragmenteras. Vid detaljplanering; planlägg som park eller natur.
- Lokalisera inte byggnad, anläggning eller verksamhet i stråken, om det inte tillför sociala eller ekologiska värden eller bidrar till klimatanpassning. Beakta även behov av odling samt öppna idrottsytor eller liknande.
- Utveckla de gröna promenadstråken så att de blir inbjudande, trygga och väl omhändertagna. Dra nytta av stråken för att koppla samman



grönskan i bebyggda områden med grönområden och allmänna platser.

Stadsstråk

Stadsstråk är prioriterade stråk för att koppla ihop funktionsblandade stadsdelar i en sammanhängande stadsväv. De är mångfunktionella stråk som möjliggör bebyggelse i nära samspel med kapacitetsstark kollektivtrafik, i en stad som växer ihop. Stråken binder samman Hallonbergen och Rissne med centrala Sundbyberg och målpunkter utanför staden. Stadsstråken innebär att god framkomlighet ska ges för kapacitetsstark kollektivtrafik längs Enköpingsvägen och Rissneleden. Stråken omfattar även den planerade utbyggnaden av Tvärspårväg Kistagrenen.

Befintlig och ny bebyggelse ramar in stråken. Utvecklingen stärker stadsstråken som en sammanhängande kedja av offentliga platser, där torg och parker integreras. Flödet av människor bidrar till trygghet och liv. Det förutsätter utveckling av en blandstad med bostäder, arbetsplatser och service samt utrymmen för att människor ska kunna gå och cykla, mötas och vistas. I stråken prioriterar staden den kapacitetsstarka kollektivtrafiken som stöd för stadsutveckling, för att öka tillgängligheten till bytespunkterna och för att dra nytta av utvecklingen i centrala Sundbyberg även i angränsande stadsdelar.

Ett centralt syfte med stadsstråken är att skapa en hållbar stadsmiljö där mer utrymme för kollektivtrafik, och på så sätt minskade trafikflöden, samt en väl genomtänkt utformning av tillkommande bebyggelse säkerställer att gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för buller och luft kan uppnås. På sikt behövs beredskap för att dra om delar av Enköpingsvägen för att skapa en sammanhängande stad och samtidigt hantera klimatrisker.

Stråken har sin grund i regional planering för kollektivtrafik (Kollektivtrafikplan 2050, version för granskning av RUFS 2060) och lokala behov.



Vägledning

- Lokalisera ny blandad bebyggelse längs med stadsstråk. Utforma ny bebyggelse så att den orienterar sig mot och ramar in gaturummet.
- Utforma stråket för stadsliv, levande gator, aktiva bottenvåningar och blandade funktioner i anslutning till stadsstråken. Se fler vägledningar under Utveckling längs med stadsstråk.
- Lämna utrymme för gröna mellanrum och växtlighet i gaturummet för klimatanpassning och rekreation. Beakta luftkvalitet och buller i utformningen av mellanrummen.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet över andra trafikslag i stadsstråken. Åtgärda genom eget väg-utrymme där det är möjligt, eller andra lösningar.
- Säkra utrymme för kapacitetsstark kollektivtrafik på både Enköpingsvägen och Rissneleden. Staden förordar Enköpingsvägen på längre sikt, men båda alternativen ska hållas öppna. Där stadsstråk och spårväg sammanfaller, tillämpa vägledning under Spårväg.
- Säkra utrymme för kapacitetsstark kollektivtrafik med god framkomlighet på Ursviksvägen för att stärka sambandet mellan Enköpingsvägen och Hallonbergen och centrala Sundbyberg.
- Minska Enköpingsvägens barriäreffekt och bidra till en sammanhållen, hälsosam stadsmiljö med bra luftkvalitet och låga bullernivåer. Skapa robusta och trafiksäkra passager över vägen för fotgängare. Minska den genomgående trafikens dominans genom att pröva lägre tillåten hastighet.
- Säkra utrymme för, och omöjliggör inte, en alternativ vägsträckning av Enköpingsvägen, som kan bli aktuell på längre sikt.
- Pröva möjligheten att uppföra höga hus längs Enköpingsvägen, främst på platser nära hållplatser för att markera stadens topografi och struktur. Beakta visuella samband och påverkan på stadsrum.
- Där stadsstråk och gröna promenadstråk eller bäckstråk möter varandra, samt intill hållplatslägen för kollektivtrafik; utforma platserna med särskilt omsorg. Prioritera lösningar som i möjligaste mån tillgodoser funktioner i båda strukturerna i korsningspunkter.



- Där stadsstråk och grönområde möter varandra: utforma platserna med särskild omsorg. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet samt lösningar som bidrar till att ömsesidigt förstärka båda funktioner. Möjliggör för bebyggelse eller anläggningar endast om de syftar till att tillgängliggöra grönområdet.

Frågor att bevaka

En eventuell omdragning av delar av Enköpingsvägen är en omfattande åtgärd med bedömt genomförande på längre sikt, men som behöver studeras närmare långt tidigare när det gäller genomförbarhet, kostnader och nyttor. I fortsatt översiktsplanering behöver läge och utrymmesbehov klargöras, för såväl väg som omgivande stadsbebyggelse, för att inte låsa markanspråk och omöjliggöra en ny sträckning samt omvandling till stadsstråk. Rinnvägar och risk för översvämning behöver beaktas och hanteras.

Region Stockholm ska ta fram en förstudie för expressbussen mellan Danderyd - Spånga tillsammans med berörda kommuner, varav Sundbybergs stad är en av kommunerna. Inför nästa skede behöver resultaten från förstudien tas hand om och beaktas. Enköpingsvägen och Rissneleden behöver hållas öppna som alternativa färdvägar tills dess att parterna är överens.

Stadsdelscentrum

Stadsdelscentrum utvecklas till stadsdelarnas centrala mötesplats och primära knutpunkt för människors vardagsliv och service. I samtliga stadsdelscentrum utvecklas funktioner som underlättar vardagen och bidrar till möten på lokal nivå. Centrumens potential för stadsutveckling beror på deras läge i kollektivtrafiken.

Stadsdelscentrum med regional bytespunkt har större potential för stadsutveckling och kan utvecklas med ett högre utbud av service. Eftersom många människor passerar här är behovet av offentliga mötesplatser särskilt stort.



Vägledning

- Verka för tillgång till ett basutbud av service och utveckla allmänna platser för olika åldrar i området.
- I stadsdelscentrum med regional bytespunkt i kollektivtrafiken: Verka för, utöver basutbudet och allmänna platser för olika åldrar, ett större serviceutbud för boende och verksamma i stadsdelen och från ett större omland. Utforma offentliga platser med god sikt och för långsam rörelse.
- Verka för att i och i anslutning till stadsdelscentrum med regional bytespunkt utveckla bostäder och bostadsområden med hög täthet och höjd.
- Verka för att verksamheters ytor och lokaler är flexibla och kan rymma flera funktioner samt möjliggör innovativa lösningar och samnyttjande.

Utveckling längs stadsstråk

Områdena är avsedda för ny blandad stadsbebyggelse: bostäder, arbetsplatser, kommersiell och offentlig service, bostadsanknutna verksamheter, torg, parker, närnatur och gröna samband, gång- och cykelstråk samt ytor för dagvatten och klimatanpassning. Områden längs med stadsstråken är särskilt viktiga att utveckla för att staden ska växa ihop. De har, med ny blandad bebyggelse och offentliga platser, potential att länka samman stadens olika delar. På så sätt bidrar de till en sammanhängande och levande stad som tar tillvara de goda förutsättningar som finns i de olika stadsdelarna.

De områden som ligger på nära gångavstånd från stadsdelscentrum och bytespunkter har störst potential för högre exploatering och lokalisering av service.

Vägledning

- Utveckla områdena så att ny bebyggelse och offentliga platser bidrar till att staden växer ihop och att befintliga vägar omvandlas till ett sammanhållet stadsrum.



- Prioritera tätare bebyggelse och lokalisering av service vid bytespunkter och hållplatslägen.
- Lokalisera blandad bebyggelse och funktioner längs med stråken för att möjliggöra liv mellan husen. Utforma i kvartersstruktur för bulleravskärmning där så är lämpligt med hänsyn till kulturhistoriska värden.
- Skapa levande bottenvåningar genom att lokalisera lokaler för verksamheter i bottenplan där det är lämpligt, och orientera bebyggelsens entréer ut mot stadsstråken.
- Lokalisera funktioner med större yt- och transportbehov (kontor, skolor och förskolor) i den tillkommande bebyggelsen längs stadsstråk.
- Vid förändrad markanvändning beakta ekologiskt känsliga delar, höga naturvärden och människors behov av närrekreation. Integrera grönskan i den nya bebyggelsen och kompensera för förlust av natur.
- Minska konsekvenser av översvämning vid skyfall, genom att leda dagvattnet mot större rinnvägar och översvämningsytor, samt genom att inte öka risker vid nybyggnation.
- Där grönområden och utvecklingsområde längs med stadsstråk möter varandra: utveckla gröna samband och entréer mot grönområden och gröna promenadstråk, samt reservera ytor i en zon längs kanten mot det gröna, för att skydda naturen, hantera dagvatten och klimatanpassning.
- Beakta och omhänderta risker för ras och skred, översvämning eller där det finns en kombinerad risk vid förändringar. Kända riskområden i området finns i karta, figur 6.
- Verka för att verksamheter som inte kan kombineras med bostäder (exempelvis drivmedelsstationer) flyttas på sikt och att markens lämplighet säkerställs genom exempelvis åtgärda föroreningar. Anpassa successivt verksamheter av karaktär externhandel till en blandad stadsmiljö.
- Verka för att verksamheten bussdepå på längre sikt antingen effektiviseras eller flyttas för att ge plats för en sammanhängande blandad stad som växer samman över kommungräns mot Solna. På så sätt kan staden möta bostadsbehovet i kommunen och länet.



- Verka för att befintliga stickspår avvecklas. Utforma och lokalisera bebyggelse för att klara riktvärden för buller och vibrationer samt risk för urspårning och olyckor vid utveckling av bebyggelse intill Hagalunds bangård (Riksintresse för kommunikationer, i Solna kommun).
- Säkerställ och avgränsa så att ingen bebyggelse uppförs inom påverkansområdet intill transmissionsnätet för el (Riksintresse för totalförsvaret). Säkerställ att planerad utveckling av regionnätet för el möjliggör fortsatt stadsutveckling. Staden förespråkar en dragning norr om Rissneleden.
- Säkerställ och respektera Råsta kullens historiska betydelse i landskapsbilden och den historiska miljön vid Råsta gård. Vid förändrad markanvändning se till att ny bebyggelse eller andra förändringar inte negativt påverkar den visuella och fysiska kontakten med omgivningen.

Frågor att bevaka

Genomförandet och därmed tidshorisonten varierar mellan olika delområden. Vissa områden kräver omfattande utredningar och innan de kan bli verklighet

En effektivisering eller flytt av Region Stockholms största bussdepå kräver utredning, vidare diskussioner och överenskommelser med den som ansvarar för kollektivtrafiken och äger marken, Region Stockholm. Även om en sådan effektivisering eller flytt sannolikt är möjlig först på längre sikt behöver arbetet för att möjliggöra detta påbörjas långt tidigare.

En flytt eller omvandling av andra funktioner som inte är förenliga med en blandstad och stadsstruktur, såsom drivmedelsstationer och större etablering med karaktär av externhandel, kräver diskussioner och överenskommelser med markägare och arrendatorer. Flytt av dessa funktioner sker sannolikt på längre sikt, men där arbete för att genomföra det behöver påbörjas redan idag.



Stadsutveckling komplettering

Befintliga och delvis bebyggda områden som kan kompletteras med ny blandad stadsbebyggelse, alternativt nya funktioner i befintliga byggnader. Syftet är att tillföra nya värden som inte finns på platsen i dag, snarare än att enbart bygga mer av samma, och därmed bidra till en högre urban kvalitet, ökad robusthet och levande blandstad. Inom dessa områden ryms ny blandad stadsbebyggelse i form av bostäder, arbetsplatser, kommersiell och offentlig service, bostadsanknutna verksamheter, torg och parker, närnatur och gröna samband, gång- och cykelstråk samt ytor för dagvatten och klimatanpassning. Även nya funktioner i befintliga byggnader möjliggörs.

Vägledning

- Komplettera med underrepresenterade boendeformer och funktioner som tillför nya värden till området. Komplettera i första hand på redan hårdgjord mark, såsom markparkeringar.
- Stärk stadsdelens befintliga karaktärsdrag och kulturhistoriska värden genom att nya byggnader antingen kompletterar helheten baserat på befintlig bebyggelse och platser eller tillför ett nytt arkitektoniskt lager. Kompletteringar ska bidra till att staden växer ihop.
- Beakta människors behov av närrecreation samt höga naturvärden och ekologiskt känsliga områden vid komplettering med ny bebyggelse. Integrera grönska i bebyggelsen och kompensera för förlust av natur.
- Säkerställ att kompletteringar inte påverkar kulturvärden negativt. Säkerställ att utveckling i visuell och direkt anslutning till intilliggande områden för särskilt värdefull kulturmiljö sker så att kulturvärden inte påverkas negativt.
- Omvandla befintliga bottenvåningar som vetter mot såväl stadsstråk som gröna promenader och gångstråk (exempelvis i Hallonbergen) till mer publikt tillvända funktioner och service.
- Säkerställ utveckling av offentliga platser och kostnadsfria inomhusmiljöer, särskilt i bostadsområden präglade av trångboddhet, som Hallonbergen och Rissne.

- Skapa ett bra mikroklimat och skugga, särskilt i områden med stora hårdgjorda ytor såsom centrala Hallonbergen och västra Rissne, med träd och vegetationsklädd mark. Kompensera för hårdgjorda ytor med hjälp av grönytefaktor.
- Där grönområden och områden för kategorin *stadsutveckling komplettering* möter varandra: utveckla gröna samband och entréer in i grönområden och gröna promenadstråk samt reservera ytor i en zon längs kanten mot det gröna, för att skydda naturen, hantera dagvatten och klimatanpassning.
- Beakta och omhänderta risker för ras och skred, översvämning samt kombinerad risk vid förändringar. Kända områden med kombinerad risk för skred och översvämning i området finns i karta, se figur 6.
- Minska konsekvenser av översvämning vid skyfall, genom att leda dagvattnet mot större rinnvägar och översvämningsytor, samt genom att inte öka risker vid nybyggnation.
- Utred och beakta risker och negativ påverkan från trafiken samt transporter av farligt gods vid utveckling längs Ulvsundaleden (Väg 279, riksintresse för kommunikationer) samt Tvärbanan och samordna planeringen med Trafikverket och Stockholms stad.
- Lokalisera verksamheter och funktioner som är mindre känsliga för buller mot väg 279 för att minska intilliggande områdets utsatthet för buller och risk, samt för att tillvarata skyltläge
- Skapa värde och beredskap för områden som kommer kunna byggas ut först på längre sikt, så som området Milot. Fokusera på åtgärder som gör dessa områden mer tillgängliga och attraktiva i närtid. Säkra utrymme och anslutningar för teknisk infrastruktur för att inte omöjliggöra komplettering.
- För området Milot, säkra driften för samhällsviktiga funktioner som idag finns området och beakta samtidigt varsamhetskrav enligt plan- och bygglagen för kulturhistoriska värden. Beakta särskilt det intilliggande naturreservatet med Igelbäcken genom att reservera mark för reglerande ekosystemtjänster för att motverka översvämning, främja naturlig vattenrening samt bibehålla befintliga kolsänkor. Beakta och omhänderta även risk för föroreningar.

Särskilt värdefull kulturmiljö

Områden med befintlig bebyggelse och grönska som inte ska kompletteras eller ändras, baserat på kulturmiljövärdena i områdena. De definieras av staden som särskilt värdefulla områden (enligt 8 kap. 13 § plan- och bygglagen) där krav på varsamhet och utökad lovplikt gäller i syfte att ta tillvara kulturmiljövärden. Duvbo är även av riksintresse för kulturmiljövärden, som exempel på egnahemsrörelsens planering och byggande kring tidigt 1900-tal. Uttryck för riksintresset är såväl gatu- som tomtstruktur och avgränsning, villornas utformning och placering på tomten, trädgårdarnas karaktärer samt parker och anläggningar för det gemensamma. Rissne gård skyddas som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen, och förvaltas enligt en skötselplan.

Vägledning

- Planlägg som huvudregel inte för ny bebyggelse i Duvbo, med undantag för varsam utveckling av befintlig samhällsservice. Utred och beakta påverkan på kulturmiljövärdena vid bygg-, mark- och rivningslov. Bebyggelse och grönska i anslutning till särskilt värdefull kulturmiljö ska utformas med hänsyn till karaktärsdrag, skala och material.
- Verka för att bebyggelse, trädgårdar och andra gröna miljöer vårdas. Bevara de uttryck som ligger till grund för utpekandet som särskilt värdefull kulturmiljö.
- Säkerställ att befintliga träd vårdas och kompletteras för att bevara kulturmiljöns karaktär och samtidigt bidra till biologisk mångfald och ett bra mikroklimat.
- Beakta och omhänderta risker kopplat till översvämning vid förändringar. Utforma skyddsåtgärder så att kulturmiljöns värden inte skadas. Kända riskområden finns i karta, figur 6.

Frågor att bevaka

Ytterligare områden eller byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt behöver identifieras och värdet beskrivas. Sådana områden eller



byggnader omfattas av ökad lovplikt för att inte förvanskas. Det framgår av 8 kap. 13 § plan- och bygglagen. Bedömningen bör ske samlat för hela kommunen inom den fortsatta processen för översiktsplanering. Kartan i Översiktsplan 2030 (kap 6) som visar kulturmiljöer ger en viss, men inte komplett, bild av vad det kan handla om för områden eller byggnader.

Störande verksamhet, ej bostäder

Område för samhällsviktiga verksamheter som ger påverkan på omgivningen genom exempelvis buller, vibrationer och utsläpp. Verksamheterna utgörs av depåområde för tunnelbana och tvärbana samt en transformatorstation. I dessa områden är det inte lämpligt med bostäder och det krävs särskild hänsyn i närområdet.

Vägledning

- Verka för att dessa samhällsviktiga verksamheter ges utrymme att fortsatt kunna bedrivas i enlighet med tillstånd. Säkerställ tillräckligt med yta och skyddsavstånd till angränsande bebyggelse för att säkerställa att MKN för luft och buller uppnås.
- Säkra utrymme för depåerna för tunnelbana respektive tvärbana. Säkerställ att ny bebyggelse i närheten av depåerna är utformad och placerad så att den inte störs av industribuller, stomljud, spårskrik och vibrationer eller är utsatt för risk för urspärning och olyckor kopplat till depåerna.
- Säkra utrymmet för transformatorstation med påverkansområde, som utgör riksintresse för totalförsvaret.

Pumpstation vatten- och avlopp

Områden med preliminära lägen för nya pumpstationer för vatten- och avlopp (VA). Pumpstationerna är samhällsviktig verksamhet och nödvändiga för att försörja ny och befintlig bebyggelse med övergripande infrastruktur för VA. Verksamheten är störande och ska ej kombineras med bostäder. Pumpstationerna är strategiskt lokaliserade för att försörja både befintlig och framtida bebyggelse med spillvatten, möjliggöra fortsatt utbyggnad av VA-nätet. Pumpstationerna kan ge



påverkan på omgivningen. Det innebär att tillräckliga skyddsavstånd och åtgärder mot störningar behöver säkerställas, särskilt till bebyggelse där människor vistas längre tider.

Vägledning

- Prioritera utbyggnad av utpekade pumpstationer och tillhörande ledningar så att de kan försörja ny bebyggelse, för att säkerställa stadens VA-försörjning.
- Säkerställ att utrymme finns för funktionen och möjliggör för ytterligare utbyggnad på längre sikt.
- Säkerställ tillräckligt skyddsavstånd till angränsande bebyggelse. Utforma ny bebyggelse och placera stationen så att MKN för buller och luft uppnås vid nya bostäder.

Frågor att bevaka

Planering av nya pumpstationer pågår. I fortsatt översiktsplanering behöver behovet av ytor för att inte omöjliggöra ytterligare utbyggnad av VA-anläggningar för pumpstationer utredas och säkerställas.

Regional bytespunkt

Platser där det är möjligt att byta mellan olika slags kollektivtrafik för att nå målpunkter även i övriga regionen. De regionala bytespunkterna ligger i Hallonbergen och Rissne. Här finns möjlighet att byta mellan tunnelbana och buss respektive tunnelbana, tvärbana och buss.

Bytespunkterna är centrala för ett fungerande vardagsliv och kompetensförsörjning i ett större omland. Där de sammanfaller med stadsdelscentrum fungerar de som motorer för stadsutvecklingen med en radie på cirka 500 meter. I version för granskning till RUFS 2060 finns dessa två regionala bytespunkter utpekade.

Vägledning

- Säkerställ utrymme för de funktioner som behövs för att skapa goda bytesmöjligheter, såsom hållplatser, vändmöjligheter, möjlighet till reglering i närheten och attraktiva och trygga kundmiljöer.



- Säkerställ att gång- och cykelkopplingar finns till och från bytespunkterna, med utrymme att parkera sin cykel säkert i nära anslutning till bytespunkterna.

Ny kollektivtrafikkoppling

Ny väganslutning för att möjliggöra gen busskoppling genom Hallonbergen och Ör, vidare till Solna mot Solna station och Ostkustbanan och ökad tillgång till service, i enlighet med stadens hållning i nationell och regional planering för infrastruktur.

Vägledning

- Verka tillsammans med byggaktörer och Solna stad för att ge utrymme för en ny gen busskoppling mellan Hallonbergen och Ör, samt Solna station och Ostkustbanan via Sjövägen norrut. I delar krävs ny väginfrastruktur
- Verka tillsammans med Region Stockholms trafikförvaltning för att en ny busslinje ska trafikera i denna sträckning i båda riktningar längs Örsvängen.

Entré till spårstation

Entréer till stationer för tunnelbana och tvärbana. Entréerna redovisas med olika symboler i kartan beroende på trafikslag och på om entrén är befintlig eller ny. Nya entréer kan avse både nya och befintliga stationer. Nya entréer utvecklas för att möjliggöra kortare gångavstånd till kollektivtrafiken när nya områden utvecklas och för att dra större nytta av redan gjorda investeringar. Entréerna har olika status gällande beslut. Entréer på Tvärbanans Kistagren är redan beslutade.

Vägledning

- Verka tillsammans med Region Stockholm för en ny sekundärentré i första hand i Hallonbergen mot Enköpingsvägen. Utnyttja underlaget av resenärer från planerad bebyggelse i närområdet. Bibehåll möjligheten för en framtida entré vid Golfängarna.



- Säkerställ goda förutsättningar för byten i anslutning till entréerna genom korta bytesvägar och orienterbara omgivningar som gör det lätt att hitta, och tryggt att röra sig.
- Verka tillsammans med fastighetsägare för att möjliggöra för service i anslutning till entréer till spårstation.

Frågor att beakta

Nya sekundärentréer föreslås i planförslaget. Fortsatt översiktsplanering behöver närmare specificera vad som behövs för att inte omöjliggöra framtida sekundärentréer och vad som krävs för att genomföra dem, avseende exempelvis möjlig flytt av perrong. Detta behöver göras tillsammans Region Stockholm.

Utvecklad gång- och cykelkoppling

Utvecklade gång- och cykelkopplingar är stråk och passager som kopplar samman stadens olika delar samt staden med omgivande kommuner. De är i dagsläget bristfälliga eller har luckor och behöver därför stärkas.

Inom staden behöver kopplingar stärkas för att knyta ihop Duvbo med Hallonbergen via Rissneleden samt för att bygga ut infrastrukturen över Enköpingsvägen och i Ursviks västra delar.

Över kommungränserna behöver kopplingar stärkas för att överbrygga höjdskillnader och ansluta till befintliga regionala cykelstråk som sträcker sig genom staden: Hjulsta-Bergshamrastråket och Sundbybergsstråket.

Det utvecklade gång- och cykelnätet kopplar även samman, eller går igenom, grönområden. Det ökar nyttan för rekreation, ger utrymme för ekosystemtjänster samt en variation av upplevelsevärden.

Vägledning

- Bygg ut infrastrukturen för cykel och skapa kopplingar där det idag saknas för att minska barriäreffekter.
- Utforma lättillgängliga gång- och cykelstråk med god belysning i en omgivning som känns trygg. Säkerställ att alternativa vägval finns,



särskilt de som ökar kvaliteten för vistelse genom träd och annan vegetation.

- Samverka med grannkommun för att åstadkomma förbättringen, i de fall kopplingen sträcker sig över kommungräns.
- Säkerställ att utvecklade cykelkopplingar kombineras med utvecklade möjligheter även för fotgängare, särskilt i kopplingar över Enköpingsvägen. Utforma passagerna så att de är trafiksäkra och ökar framkomligheten för fotgängare och cyklister.
- Utforma gång- och cykelkopplingar så att de bidrar till biologisk mångfald, skugga och hantering av dagvatten genom att integrera träd och annan vegetation.

Frågor som behöver utredas vidare

En ännu ej utredd förbättring av gång- och cykelnätet är en cykelhiss mellan sekundärentrén och tunnelbanan vid Enköpingsvägen till Rissneleden. Den behövs för att skapa tillgänglighet mellan områdena där stora topografiska skillnader finns. Cykelhissen är ännu inte lokaliserad, och behöver studeras vidare inom ramen för fortsatt planering.

Spårväg

Planerad sträckning för beslutad utbyggnad av Tvärspårväg Kistagrenen, samt stadens reservat för kapacitetsstark busstrafik som på sikt kan utvecklas till spårväg längs Enköpingsvägen. Sträckningen för Tvärspårväg Kistagrenen varierar mellan att gå i gata och på separat banvall. Tvärspårvägen ska tillgodose Ursviks behov av kollektivtrafik och regionalt binda ihop kapacitetsstark kollektivtrafik på tvären för att öka tillgängligheten för boende och verksamma i regionen. Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken längs Enköpingsvägen utvecklas i etapper, med expressbuss i ett första skede och möjlighet till spårväg på sikt. För att inte omöjliggöra framtida spårväg behöver utrymme säkras. Syftet är att binda samman stadens mellersta delar med regionala målpunkter och samtidigt stödja den lokala stadsutvecklingen.



Vägledning

- Verka tillsammans med Region Stockholm för att Tvärspårväg Kistagrenen med planerade stationer färdigställs snarast och ger möjlighet till byten mellan tunnelbana, pendeltåg och bussar.
- Beakta buller, vibrationer, stomljud från spårväg och vägtrafik samt omhänderta risk för urspårning från spårväg vid lokalisering av ny bebyggelse längs sträckningar för spårväg. Placera mindre känsliga verksamheter i de mest utsatta lägena.

Kompletterande vägledning för reservat för spårväg

- Säkra utrymme för att på längre sikt kunna omvandla kapacitetsstark busstrafik till en ny spårväg, genom eget vägutrymme och tillräckliga svängradier på Enköpingsvägen.
- Säkerställ att kapacitetsstark busstrafik och på sikt spårväg bidrar till stadsstråkets funktion och möjliggöra för passager som minskar Enköpingsvägens barriäreffekter

Frågor att bevaka

Region Stockholm utreder för närvarande både möjliga spårutbyggnader i regionen i stort, och kollektivtrafikens utveckling i samband med kommande stadsutveckling på Bromma Flygplats. Resultatet av utredningarna kan ha påverkan på staden och detta planförslag, där staden aktivt följer utredningarna. Staden förordar alternativ som bidrar till en bättre tillgång till kollektivtrafik i områden för utveckling längs Enköpingsvägen.



4. Allmänna intressen

Kapitlet ger vägledning, för planområdet som helhet, hur särskilda kvaliteter ska säkras och uppnås samt när olika krav blir styrande i efterföljande planering och beslut. Allmänna intressen är stadens ställningstagande om vilka kvaliteter och frågor som är särskilt viktiga att samordna i planområdet.

Tillämpa det här avsnittet tillsammans med för platsen relevanta principer för utvecklingsinriktningen och vägledningar till plankartan.

De allmänna intressena:

- Fyra fokusområden
- Riksintressen
- Miljökvalitetsnormer (MKN), risk och säkerhet samt människors hälsa

4.1. Det här vill staden: Fokusområden

För varje fokusområde beskrivs nuläge och aktuella utmaningar. Det innefattar en tillämpning av relevanta nationella och statliga mål. De fyra fokusområdena är beroende av och påverkar varandra. För att skapa goda helhetslösningar och göra bra avvägningar behöver alla fyra fokusområden tillämpas tillsammans och hanteras samlat i efterföljande planering och beslut. Vid planläggning och prövning uppstår behov av att göra avvägningar mellan olika allmänna intressen på en viss plats. För vägledning, se rutan nedan.

Vägledning vid avvägning mellan allmänna intressen

Vid planläggning och prövning uppstår behov av att göra avvägningar mellan olika allmänna intressen på en viss plats. För att säkerställa förutsebarhet ska följande prioritetsordning i tre steg vägleda stadens avvägningar. Prioriteringen säkerställer att planens principer (kapitel 2) förverkligas genom de fyra fokusområdena.

1. Hälsa, säkerhet och en robust stad

2 kap. 5 § PBL | Fokusområde: En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat

Prioritera frågor om hälsa, säkerhet och teknisk robusthet. Innan mark tas i anspråk för bebyggelse ska behovet av grundläggande infrastruktur, såsom VA-kapacitet och skyfallshantering, vara säkerställt och löst.

2. Vardagsfunktioner och social sammanhållning

2 kap. 7 § PBL | Fokusområden: En trygg, levande och sammanhållen stad samt Kollektivtrafik för ett effektivt och hållbart resande

Säkra utrymme för vardagens funktioner, inklusive samhällsservice, parker, idrottsytor och mötesplatser. Säkerställ förutsättningar för hållbara transporter och goda livsmiljöer som främjar social interaktion.

3. Fysisk helhet och resurseffektivitet

2 kap. 3 § PBL | Fokusområde: Bostadsförsörjning och resurseffektiv bebyggelseutveckling

Lokalisera och utforma fysiska tillägg så att de långsiktigt stärker stadens struktur, minimerar transportbehovet och ger en låg klimatpåverkan under hela livscykeln. Eftersträva mångfunktionella lösningar för markanvändningen så att flera behov tillgodoses parallellt.

Beslutsstöd vid avvikelse

Denna ordning vägleder stadens prioriteringar. Om avsteg görs i efterföljande planering eller beslut ska detta motiveras särskilt, exempelvis i planbeskrivningen, utifrån en samlad bedömning av hur de allmänna intressena tillgodoses.



En trygg, levande och sammanhållen stad

Upplevelsen av trygghet formas av hur människor använder staden, från gator och parker till gångstråk och mötesplatser. I planområdet och dess omgivningar finns platser och stråk som upplevs som otrygga. I stadsmiljön rör det sig om ensidiga och funktionsuppdelade områden, där få människor rör sig under delar av dygnet. Fysiska barriärer som skapar hinder för att röra sig mellan områden, såsom större vägar och vattendrag, kan också bidra till upplevelser av otrygghet. I den fysiska planeringen är trygghet därför en central utgångspunkt. För att bidra till jämlika livsvillkor behöver den fysiska planeringen säkerställa närhet till service, kollektivtrafik, grönområden och mötesplatser i hela staden.

Vägledning

- Koppla samman bostadsområden och stadsdelar genom att överbrygga fysiska barriärer och utveckla sociala och rumsliga samband. Utforma otrygga miljöer, såsom gångtunnlar och gårdar, så att de upplevs som trygga. Det skapar förutsättningar för jämlika livsvillkor och en mer sammanhållen och levande stad.
- Utveckla allmän platsmark som en sammanhängande resurs för hela staden. Prioritera funktioner som stärker kopplingar mellan stadsdelar. Utforma platserna så att de är användbara och tillgängliga oavsett ålder och funktionsförmåga, baserat på lokala behov. Skapa förutsättningar för medskapande, möten och hög livskvalitet.
- Utforma stadsmiljön med blandad bebyggelse för att främja möten, gemenskap och sammanhållning. Säkerställ park- och aktivitetsytor i den täta strukturen för att underlätta vardaglig motion, spontana möten samt barns behov av lek- och rörelseytor.
- Säkerställ att idrott, rörelse och spontanidrottsytor ges utrymme i planeringen, så att tillgången till idrottsytor och kostnadsfria ytor för rörelse och idrott bibehålls och utvecklas i takt med staden
- Lokalisera offentliga platser och allmänna samlingslokaler i lättillgängliga lägen nära kollektivtrafik, gång- och cykelvägar. Säkerställ god kvalitet och integrera flera funktioner som bidrar till trygghet. Skapa välbesökta, inkluderande och levande stadsmiljöer



genom att anpassa utformningen efter lokala behov i olika områden samt så att de är användbara och tillgängliga oavsett ålder och funktionsförmåga.

- Utforma stadsmiljön så att det är lätt att orientera sig, med överblickbarhet, tydliga siktlinjer och god belysning för att skapa förutsättningar för folkliv och att människor känner sig sedda under dygnets alla timmar. På så sätt ökar upplevelsen av trygghet och brott motverkas.
- Utforma huvudgator och lokalgator för låga hastigheter med trafiksäkra passager för att skapa trygghet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter oavsett ålder och funktionsförmåga. Beakta barn och ungas behov av trygga skolvägar.

Bostadsförsörjning och resurseffektiv bebyggelseutveckling

Sundbyberg är en av Sveriges snabbast växande kommuner och har en viktig roll i att fortsatt möta det stora behovet av bostäder och samtidigt bidra till en socialt sammanhållen stad. Stadens bostadsbestånd består främst av lägenheter i flerbostadshus. Staden har en jämn fördelning av upplåtelseformerna hyresrätt och bostadsrätt. Jämfört med länet har kommunen en högre andel trångbodda hushåll.

Många unga vuxna flyttar till Sundbyberg, medan barnfamiljer i större utsträckning flyttar ut. Detta mönster förstärks av att en stor andel av beståndet utgörs av mindre bostäder.

Nybyggnation av byggnader och infrastruktur har stor klimatpåverkan, i byggskedet såväl som under hela livscykeln. Att utgå från och värna det som finns idag är avgörande, inte bara för att minimera negativ klimatpåverkan, utan också för att skapa en mer levande och kontinuerlig stadsmiljö.

Vägledning

- Möjliggör för att tillgodose ett bostadsbehov i linje med regional och kommunal bostadsförsörjning.
- Lokalisera ny bebyggelse i goda lägen med kollektivtrafik för att nyttja marken effektivt.



- Utforma ny bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet som lyhört förhåller sig till platsens och landskapets karaktär.
- Säkerställ en variation av bostadstyper, upplåtelseformer och storlekar för att möta invånares behov och motverka segregation.
- Verka för att bibehålla utbud av prisrimliga bostäder bland annat i samband med krav på energirelaterad renovering för att uppnå koldioxidneutralitet i byggnader.
- Planera, bygg och förvalta bostadsområden med utgångspunkt i det befintliga. Utveckla och anpassa befintligt bestånd före rivning och nyproduktion.
- Välj byggnadstekniker, material och grundläggning som ger låg miljö- och klimatpåverkan under hela livscykeln. Inklusive cirkulärt byggande, energieffektivitet, lokal energiförsörjning samt utrymmen för masshantering och mellanlagring.
- Utforma och lokalisera bostadsmiljöer omsorgsfullt så att de uppfyller MKN för luft och buller samt är säkra med hänsyn till risker såsom transporter av farligt gods, olyckor, klimatrisker och störande verksamheter.
- Gör en flyghindersanalys och remittera ärenden med höga byggnader, med hänsyn till riksintressen för luftfart (Bromma och Arlanda) och totalförsvaret (väderradar Håtuna).
 - Höjd över 20 meter: Remiss till Luftfartsverket, Swedavia och Myndigheten för civilt försvar.
 - Höjd över 45 meter (i sammanhållen bebyggelse) och över 20 meter (utanför): Remiss till Försvarsmakten.
- Utveckla områden så att trafikallstring från den nya bebyggelsen inte påverkar framkomlighet och kapacitet på E4 och E18 (Kymplingelänken) negativt, bland annat genom att bebyggelsen utvecklas nära kollektivtrafik (Riksintresse för kommunikationer, E4 och E18 (Kymplingelänken), i Stockholms stad respektive Solna stad).



Kollektivtrafik för ett effektivt och hållbart resande

Sundbybergs stad har ett strategiskt läge i regionens centrala delar och i kollektivtrafiken. Rissne och Hallonbergen är regionala bytespunkter, vilket har stor betydelse för möjligheterna att nå arbetsplatser, utbildning och service.

Det strategiska läget innebär att det finns stor potential i att stärka kollektivtrafikens kopplingar till såväl lokala som regionala målpunkter. Genom att kollektivtrafiken utvecklas tillsammans med bebyggelsen blir kollektivtrafiken enkel att nå för fler, vilket även kan minska klimatpåverkan. Därför finns ett behov av att säkra utrymme för kollektivtrafiken och dess bytespunkter.

Vägledning

- Skapa förutsättningar för kapacitetsstarka tvärförbindelser samt nya kopplingar mellan regionala och lokala målpunkter genom att prioritera utrymme för dem.
- Säkerställ utrymme för kollektivtrafiken och dess bytespunkter så att den, med få byten och kortare restider, ger god tillgänglighet till lokala och regionala mål- och bytespunkter för arbets- och fritidsresor. Det möjliggör för alla målgrupper att röra sig fritt i samhället.
- Utforma stadsmiljön så att den inbjuder till ett tryggt och hållbart resande med kollektivtrafiken. Utveckla gena och trygga gång- och cykelstråk till hållplatser och stationer utifrån hela resan-perspektivet.
- Stärk tillgängligheten och möjligheterna att nå vardagslivets olika funktioner med färdssätt som har mindre negativ klimatpåverkan.
- Maximera nyttjandet av befintlig infrastruktur för transport för att använda skattemedel effektivt och undvika att bygga nytt i onödan.
- Säkerställ att stråk med kollektivtrafik som är viktiga för samhällsviktig verksamhet, så som sjukvård och räddningstjänst, är klimatanpassade och har god funktionalitet även vid extremväder och översvämningar



- Möjliggör för flexibilitet i gatunätet som skapar förutsättningar för alternativa och trygga kopplingar vid händelse av översvämning, ras eller andra störningar.
- Frigör utrymme och prioritera framkomlighet genom att styra ny parkering i första hand till kvartersmark och genom att verka för åtgärder för mobilitet. Möjliggör privata initiativ för utbyggnad av publik snabbbladdning på allmän platsmark.

En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat

Sundbybergs stad påverkas redan nu lokalt av den pågående förändringen i jordens klimat. Effekter av det förändrade klimatet utgör inte bara en risk för människors hälsa och miljön, de utgör också en risk för stadens infrastruktur. Stadens klimat- och sårbarhetsanalys visar att anpassningar till klimatet behövs för att omhänderta effekterna och minska konsekvenserna från översvämningar (både från regn och stigande vattennivåer), värmeböljor, ras, skred och erosion, samt för att bidra till att upprätthålla den biologiska mångfalden. Den biologiska mångfalden behöver också värnas genom att bevara och utveckla grönområden och vattenmiljöer.

Vatten- och avlopp är ett komplext försörjningssystem med många beroenden. Inom planområdet finns det ett stort behov av fortsatt utveckling av anläggningen för vatten, spillvatten och dagvatten på grund av kapacitetsbrist. Till det kommer krav på god status i vattendrag och sjöar som klassas som vattenförekomster. Vid utbyggnad och renovering måste systemet dimensioneras för att klara ny bebyggelse, samt utmaningar såsom översvämningar.

Väglledning

- Utforma stadsmiljön och infrastruktur för att hantera dagens och framtidens klimatrisker, samtidigt som klimatpåverkan minimeras. Använd mångfunktionella lösningar som ger rekreativa värden, hanterar dagvatten, reglerar temperaturen samt minskar klimatpåverkan genom att binda kol i mark och vegetation. Stärk stadens struktur av grönska och vatten och bidra därmed till en sammanhållen gestaltning.

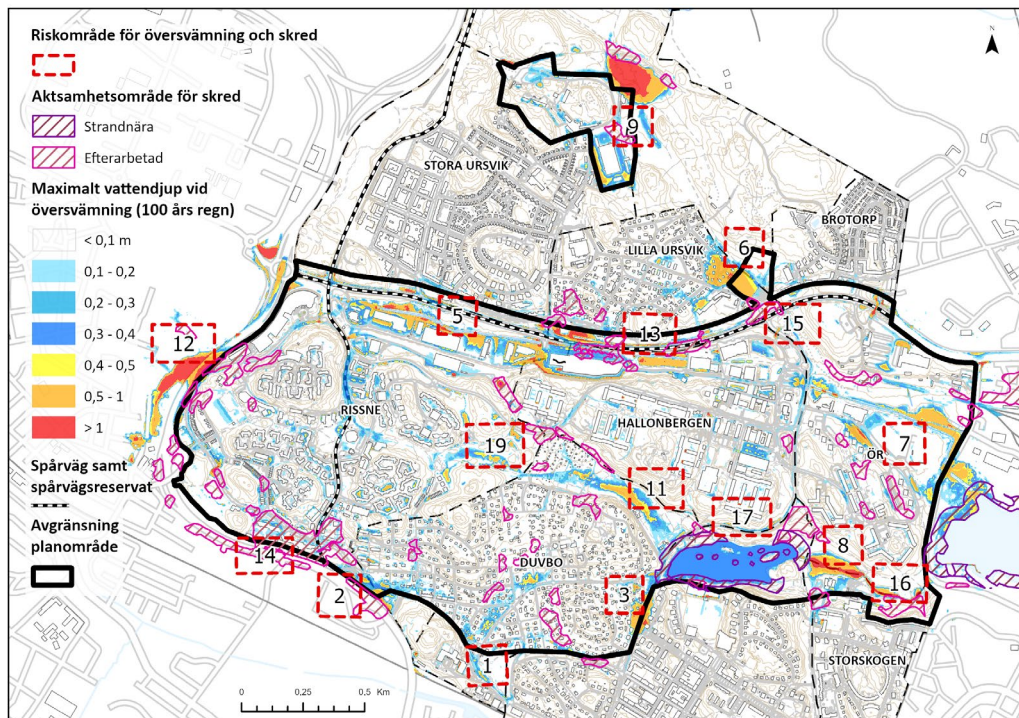


- Undvik att bygga i riskområden för ras, skred, erosion och översvämning, samt i lågpunkter där det samlas mycket vatten. Säkerställ att ny bebyggelse inte skapar nya risker i befintlig bebyggelse. Bevara och plantera växtlighet som kan öka markstabiliteten.
- Minska lokala temperaturer och skapa skugga genom att bevara och utveckla biologisk mångfald, naturvärden och vattenmiljöer. Plantera träd och flerskiktad vegetation samt använd växtbäddar med kolsänkande förmåga, särskilt i hårdgjorda miljöer. Fokusera särskilt på samhällsviktiga funktioner som skolor, förskolor och äldreboenden, bostadsmiljöer samt offentliga miljöer, gång- och cykelstråk och hållplatser.
- Lokalisera och utforma bebyggelse så att krontäckning och gröna samband upprätthålls och att arter samt livsmiljöer med lagstadgat skydd inte påverkas negativt. Beakta områden med höga ekologiska värden för att undvika fragmentering och stärka biologisk mångfald. Integrera grönska i stadsmiljön för att stärka dessa värden, kompensera för förlust av natur inklusive dess förmåga att binda koldioxid och minska trycket på känsliga områden.
- Anpassa höjdsättning och avrinningsvägar efter naturliga flöden och omhänderta dag- och skyfallsvatten lokalt så att åtgärderna varken medför otillåten försämring av vattenstatus eller äventyrar möjligheten att nå gällande miljökvalitetsnormer (MKN). Mängden vatten som flödar till recipienter ska motsvara deras förutsättningar. Säkerställ vid detaljplaneläggning genom utredning, att möjligheten att uppnå stadens beting om MKN inte försämras.
- Utforma samhällsviktig verksamhet för att klara 500-års regn och övrig ny bebyggelse för 100-årsregn för att minimera skador vid skyfall. Säkerställ räddningstjänstens framkomlighet och utrymmen för evakuering vid extremväder.
- Lokalisera och utforma vatten- och avloppssystemet med redundans. Säkerställ att varken infrastruktur eller försörjning av dricksvatten påverkas negativt vid nödlägen, driftstörningar eller risker kopplade till ras, skred, erosion och översvämningar. Säkerställ därigenom ett försörjningssystem och en infrastruktur för vatten, spillvatten och dagvatten som är långsiktigt hållbart med kvalitet.

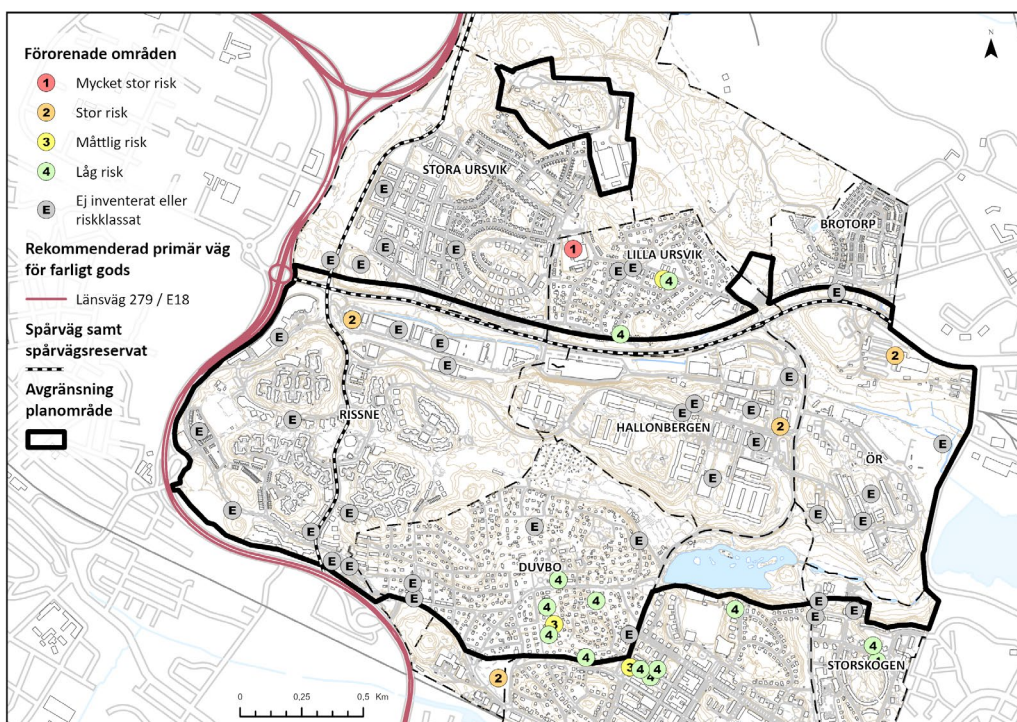


- Möjliggör en skalbar och etappvis utbyggnad av vatten- och avloppssystemet genom att reservera ytor för teknisk infrastruktur, ledningsstråk och driftdepå. Skapa därigenom förutsättningar för ny stadsutveckling.
- Samordna nya och befintliga vatten- och avloppsledningar, ledningsstråk och andra satsningar i infrastrukturen i gatuutrymmen för att använda marken effektivt och minska kostnader.
- Utred och åtgärda föroreningar vid förändrad markanvändning för att säkerställa markens lämplighet och bidra till att minska påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Identifierade förorenade områden finns i figur 7, fler kan finnas.

Kartunderlag



Figur 6. Karta över kända riskområden för översvämning, samt kombinerad risk för skred och översvämning. Siffrorna representerar olika områden med identifierad risk. Läs mer om riskerna i de olika områdena i rapporten "Klimat- och sårbarhetsanalys för Sundbybergs stad med fokus på fysisk planering" (2025-04-30).



Figur 7. Karta över kända risker för föroreningar, vägar med farligt gods och ny spårväg.



4.2. Rikshintressen, normer och risker

Planen visar hur rikshintressen för kommunikationer, totalförsvaret och kulturmiljövården tillgodoses. Dessa rikshintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem eller påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna (3 kap. 6, 8 och 9 §§ miljöbalken). Se bilaga 1.

Området omfattas även av MKN för vatten, luft och buller. Myndigheter och kommunen ansvarar för att normerna följs. Verksamheter eller åtgärder får inte försämra kvaliteten på vatten, luft eller ljudmiljö på ett sätt som äventyrar möjligheten att uppnå de fastställda normerna (5 kap. miljöbalken). Se bilaga 2 för MKN vatten.

Även klimatrisker och risker som rör människors hälsa och säkerhet finns inom området. Planläggning får inte leda till att den avsedda användningen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller ökar risker för olyckor, översvämning eller erosion (2 kap. 5 och 10 §§ plan- och bygglagen).

Hur staden avser att tillgodose rikshintressen, säkerställa MKN samt hantera klimatrelaterade och andra risker beskrivs i vägledningarna i 2.1 (Utvecklingsinriktning), 3.1 (Plankarta) och 4.1 (Fokusområden).



5. Genomförande

Kapitlet beskriver ramarna för hur den fördjupade översiktsplanen genomförs, används som beslutsstöd samt hur den kontinuerliga översiktsplaneringen bedrivs.

Planens sträcker sig mot 2060 med utblick till 2100. Genom framförhållning lägger staden grunden för en adaptiv stadsstruktur, som kan möta tekniskiften och föränderliga krav.

Genomförandet bygger på att förberedande åtgärder och strategisk hantering av markanspråk påbörjas i närtid. Nya områden integreras i stadsväven genom medvetna tillägg, för att bidra till miljömässiga, sociala och ekonomiska värden över tid.

5.1. Samordnat genomförande

Att bygga stad innebär samordning av stora investeringar. Det är grundläggande för att skapa en sammanhängande stadsväv, där lokala centrum stärks och stadsstråk kopplar samman stadens delar. Genomförandet säkrar även att grönska och vatten integreras som en bärande del i stadsutvecklingen.

Genomförandet av planen bygger på att fysisk planering och teknisk infrastruktur samverkar. Behovet av VA-infrastruktur behöver dimensioneras långsiktigt. Det är nödvändigt för att kunna möjliggöra en total potential om cirka 15 000 bostäder (varav preliminärt cirka 4 200 i de västra delarna av Ursvik, som ligger utanför planområdet) och till det skapa en långsiktigt robust miljö. Genom en samordnad portföljstyrning prioriteras VA-projekt och bebyggelseutveckling tillsammans. Det säkrar att resurser används där de gör störst nytta för helheten och att infrastrukturen dimensioneras utifrån kommande behov snarare än kortsiktiga lösningar.

Genom att staden och det offentliga planerar och investerar kan en förutsägbarhet skapas för stadens aktörer, vilket bidrar till en jämn utveckling över tid. En jämn utbyggnadstakt ger i sin tur förutsättningar för kostnadstäckning och en sund ekonomi. För att säkerställa en hållbar investeringstakt och en effektiv användning av stadens resurser



bygger genomförandet av planen på ett antal samband som utgör förutsättningar för beslut om var och när utveckling kan ske:

Miljökvalitetsnormer och dagvatten: Hantering av dagvatten är en juridisk och ekologisk förutsättning för stadens fortsatta utbyggnad. För att klara miljökvalitetsnormer, minska sårbarheten vid stora regn och skapa attraktiva livsmiljöer behöver dammar vid Örvallen och i Ursvik färdigställas tidigt. Dagvatten från Milot leds separat till Igelbäcken och är inte beroende av anläggningen i Ursvik.

Tekniska och ekonomiska trösklar: Investeringar i pumpstationer (se plankartan, kapitel 3) fungerar som dimensionerande trösklar i VA-systemet. De möjliggör bebyggelse i stora områden och låser upp nödvändig planberedskap, tillsammans med större överföringsledningar för att öka kapaciteten.

Planering för att skapa framförhållning: Ett effektivt genomförande kräver att utredningar, förhandlingar och detaljplaneläggning initieras i god tid innan de tekniska trösklarna passeras. I komplexa områden, som längs Enköpingsvägen, påbörjas planering i närtid för att säkerställa samordning mellan bebyggelse, ny kollektivtrafik och flytt av verksamheter.

5.2. Översiktsplanen som beslutsstöd

Översiktsplanen är, tillsammans med planeringsstrategin, ett av stadens viktigaste styrdokument. Planen fungerar som ett praktiskt verktyg som gör den fortsatta planprocessen snabbare och mer förutsägbara. Genom att omsätta planen i handling ger staden förutsättningar för andra aktörer att investera och bidra till Sundbybergs utveckling.

Tillämpa planens vägledningar i den dagliga verksamheten, för att skapa en sammanhållen stadsstruktur och effektiva processer för genomförande. Använd planen som beslutsstöd från strategiska förutsättningar till operativ tillämpning, för att:

- Vägleda vid prioritering av uppdrag inom gemensam portföljstyrning så att VA-utbyggnad och stadsutveckling sker i takt.



- Styra behovet av VA-kapacitet utifrån planens markanvändning, för att ge VA-huvudmannen tydliga ramar för sin planering.
- Säkerställa att ny bebyggelse bidrar till att bära kostnaderna för de gemensamma investeringar som krävs för genomförandet.
- Pröva markens lämplighet i plan- och bygglovsärenden för att ge tydliga spelregler för fastighetsägare och byggaktörer.
- Tillämpa 3 och 4 kap. miljöbalken vid avvägningar mellan olika allmänna intressen och rumsliga prioriteringar.
- Vägleda enskilda initiativ och säkerställa att beslut kring mark- och vattenanvändning följer stadens långsiktiga mål.
- Samordna investeringar och samverka med externa aktörer kring kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur.
- Utveckla offentliga miljöer såsom gator, parker och torg för att skapa mervärde för boende, besökare och lokalt näringsliv.
- Reservera mark för nödvändiga tekniska lösningar och VA-kapacitet i ett tidigt skede.
- Säkra tillstånd för genomförande, exempelvis för vattenverksamhet eller nätkoncession.

5.3. Kontinuerlig översiktsplanering

Håll planen aktuell och levande. Kalibrera kontinuerligt översiktsplanen mot omvärldens förändringar. Arbeta aktivt med tillägg, fördjupningar och utredningar för att hålla den långsiktiga utvecklingsinriktningen aktuell. Genom att samtidigt uppdatera underliggande styrdokument blir planen en integrerad del av stadens styrmodell, där fysisk planering går hand i hand med budget och resursfördelning.

Det är användningen av planen som skapar förändring och formar Sundbyberg. Följ upp översiktsplanens styrverkan och bedöm dess aktualitet i samband med planeringsstrategin minst en gång varje mandatperiod. Fokusera uppföljningen på:

- Strategiskt beslutsunderlag: Har planen styrt stadens prioriteringar inom processen för samhällsbyggande?



- Vägledande funktion: Har planen gett vägledning vid ställningstaganden enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och närliggande lagstiftning?

Behov av kompletterande utredningar och styrdokument
Under rubriken "frågor att bevaka" i planen finns ett antal frågor beskrivna. Vissa av dem behöver hanteras inom fortsatt process för översiktsplanering:

- Särskilt värdefulla kulturmiljöområden (enligt 8 kap. 13 § plan- och bygglagen)
- Förutsättningar för att dra om Enköpingsvägen
- Förutsättningar för att öppna sekundärentréer i tunnelbanan, med eventuella följdåtgärder
- Lokalisering av cykelhiss
- Förekomst av fridlysta och skyddade arter och dess habitat.

Planeringsstrategin som hör till översiktsplanen prioriterar följande (i dagsläget ej beslutade) styrdokument som viktiga underlag för fortsatt arbete med översiktsplanen:

- Näringslivspolitik
- Grönplan
- Plan för kollektivtrafik
- Styrdokument för arkitektur och gestaltad livsmiljö
- Klimatanpassningsplan
- Riktlinjer för markanvisning (lagkrav)
- Riktlinjer för bostadsförsörjning (lagkrav)
- Lokalt åtgärdsprogram för Igelbäcken med tillhörande genomförandeplan för Sundbybergs stad (överprövningsgrund enligt plan- och bygglagen och miljöbalken)
- Energiplan (lagkrav)



6. Bilagor

6.1. Bilaga 1. Riksintressen

I bilagan redovisas hur riksintressen tas omhand i planen. De riksintressen där statens anspråk ändrats sedan den kommuntäckande översiktsplanens antogs (2018) redovisas med karta.

Riksintresse för kommunikationer (väg)

Trafikverket har (enligt 3 kap. 8 § miljöbalken) gjort anspråk på att följande objekt som berör planen ska utgöra riksintresse för kommunikationer (väg):

- E4 genom Stockholms län
- E18 (Kymplingelänken) genom Stockholms län
- Väg 279 (Ulvsundavägen)

Vägarna E4, E18 och 279 är lokaliserade utanför planområdet. Väg 279 är lokaliserad i anslutning till planområdets västra del.

Beskrivning

Vägarna utgör riksintressen för kommunikationer (väg) eftersom de bidrar till att binda samman andra anläggningar av riksintresse och ingår i ett prioriterat vägnät för godstransporter och ett funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor. De är dessutom rekommenderade färdvägar för farligt gods. E4 tillhör TEN-T¹ stomnät och är en led i storstad. E18 tillhör TEN-T övergripande nät och omfattas av väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer. Väg 279 har betydelse som en omledningslänk.

Så tillgodoses riksintresset

- För E4 och E18, se avsnitt 4.1 Fokusområden
- För Väg 279, se avsnitt 3.1 Plankarta

¹ TEN-T är EU:s politik för ett sammanhängande transeuropeiskt transportnät i Europa. Det omfattar bland annat väg- och järnväg och ska byggas ut eller rustas upp i tre nivåer: stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet.

Riksintresse för kommunikationer (järnväg)

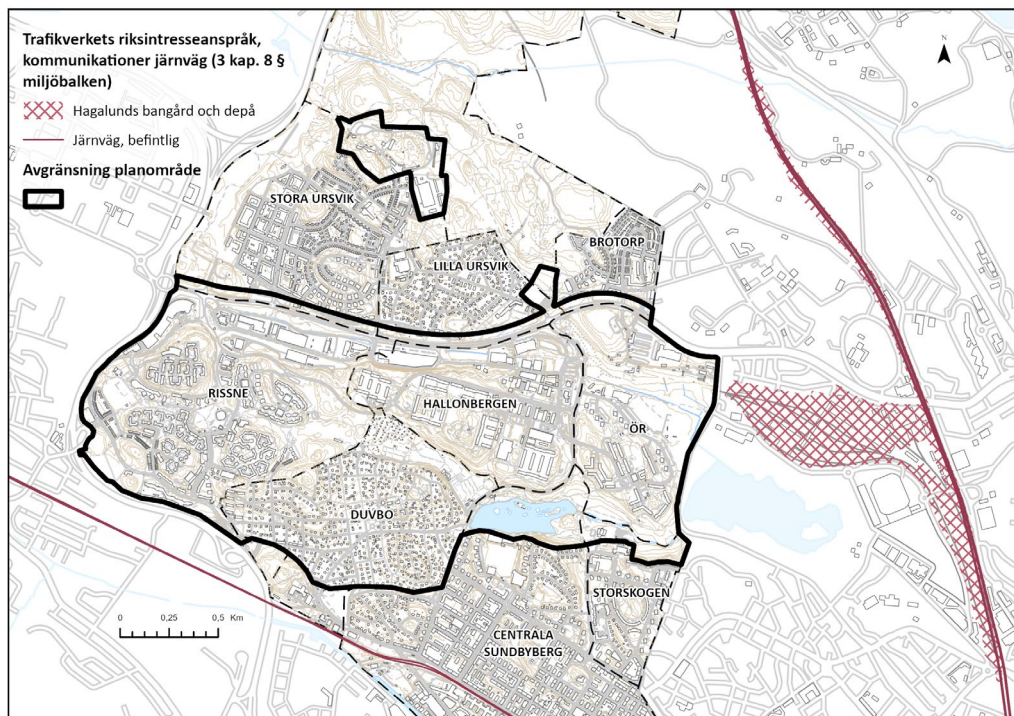
Trafikverket har (enligt 3 kap. 8 § miljöbalken) gjort anspråk på att följande objekt som berör planen ska utgöra riksintressen för kommunikationer (järnväg):

- Hagalunds depå och bangård

Hagalunds depå och bangård är lokaliserad utanför planområdet i anslutning till planområdets östra del.

Beskrivning

Hagalunds godsbangård och depå är ett riksintresse för kommunikationer (järnväg) på grund av dess anläggning för uppställning av tåg. Hagalund har två utdragsspår som löper in i Sundbybergs stad. Enligt besked från Länsstyrelsen (2025-10-30, via mejl) har anspråket på stickspåret som riksintresse utgått.



Figur 8. Karta över Hagalunds bangård och depå (riksintresse för kommunikationer, järnväg). Ändring har skett sedan Översiktsplan 2030.

Så tillgodoses riksintresset

- Se avsnitt 3.1 Plankarta



Riksintresse kommunikationer, luftfart

Trafikverket har (enligt 3 kap. 8 § miljöbalken) gjort anspråk på att följande objekt som berör planen ska utgöra riksintressen för kommunikationer (luftfart):

- Bromma flygplats
- Arlanda flygplats

Markanspråken för Bromma och Arlanda flygplatser ligger i sin helhet utanför planområdet, men hela planområdet omfattas av påverkansområden för Bromma och Arlanda flygplatser.

Beskrivning

Flygplatsernas påverkansområden utgör riksintressen för kommunikationer (luftfart) eftersom de är viktiga förbindelser inom och utanför Sverige. Hinderbegränsande ytor runt Bromma flygplats säkerställer att flygplan kan stiga, landa och manövrera säkert på flygplatsen. I en stor del av planområdet begränsar dessa ytor höjden på objekt till 59,2 meter över havet.

Sundbybergs stad omfattas i sin helhet av MSA-yltor (Minimum Sector Altitude) för Bromma och Arlanda flygplatser. Inom MSA-yltor kan objekt som är 20 meter högre än omgivande mark- och vattenområden påverka flygprocedurerna till och från flygplatsen.

Så tillgodoses riksintresset

- Se avsnitt 4.1 Fokusområden

Riksintresse för kulturmiljövård

Riksantikvarieämbetet har (enligt 3 kap. 6 § miljöbalken) gjort anspråk på att följande objekt som berör planen ska utgöra riksintressen för kulturmiljövården:

- Duvbo

Duvbo är lokaliserat inom planområdet.



Beskrivning

Stadsdelen Duvbo utgör ett riksintresse för kulturmiljövården eftersom det är ett av de första egnahemsområdena i Stockholm och Sverige. Duvbo byggdes successivt ut mellan 1899 och 1920-talet och speglar den tidens idéer om egnahemsrörelsen och utvecklingen av välordnade arbetarförstäder. Bostadshusen med deras placering och uthus, de mindre parkerna, gatunätet, de centralt placerade gemensamma funktionerna, samt vegetationen är del av områdets värde. Utöver riksintresset finns flera byggnader som är skyddade utifrån ett individuellt kulturmiljövärde.

Så tillgodoses riksintresset

- Se avsnitt 3.1 Plankarta

Riksintresse för totalförsvaret

Försvarmakten och Myndigheten för civilt försvar har (enligt 3 kap. 9 § miljöbalken) gjort anspråk på att följande objekt som berör planen ska utgöra riksintressen för totalförsvaret:

- Transmissionsnätet för el, TfC 0014
- Väderradar Håtuna, TM0101

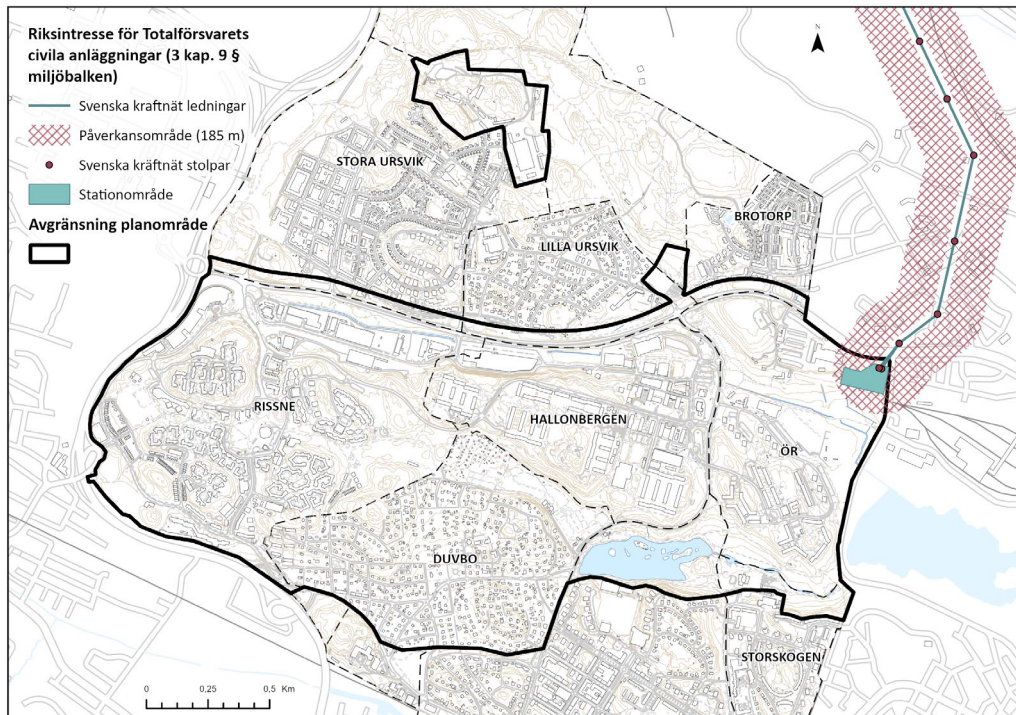
En del av transmissionsnätets markanspråk och påverkansområde är lokaliserat inom planområdets västra hörn. Markanspråken för Väderradar Håtuna ligger i sin helhet utanför planområdet, men hela planområdet omfattas av påverkansområdet för Håtuna.

Beskrivning

Transmissionsnätet för el utgör ett riksintresse för totalförsvaret eftersom det har avgörande betydelse för elförsörjningen för det civila försvaret i hela Sverige och därmed är nödvändigt för totalförsvarets anläggningar. En grundförutsättning för en fungerande elförsörjning är att det finns ett robust och driftsäkert transmissionsnät.

Transmissionsnätet för el har ett markanspråk och ett påverkansområde om 160 meter på vardera sida om luftledningarna (på grund av magnetfält).

Väderradar Håtuna utgör riksintressen för totalförsvaret eftersom väderradarn är nödvändig för insamling av väderdata som stödjer totalförsvarets verksamhet. Inom påverkansområdet kan höga objekt påverka väderradarns funktion.



Figur 9. Karta över transmissionsnätet för el i Sundbybergs stad (riksintresse för totalförsvaret). Nytt riksintresse sedan Översiktsplan 2030.

Så tillgodoses riksintresset

- För väderradar Håtuna, se avsnitt 4.1 Fokusområden
- För transmissionsnätet för el, se avsnitt 3.1 Plankarta



6.2. Bilaga 2. Mellankommunala och regionala frågor

Avfall

Den lokala hanteringen av avfall, insamlingen av grovavfall och förpackningar samt hanteringen av omlastning och mellanlagring av massor och avfall kräver ytor i den byggda miljön. Den här typen av ytor kan samordnas mellan kommunerna. Det är därför viktigt med ett fortsatt och utvecklat samarbete med grannkommunerna. Den fastighetsnära insamlingen av förpackningar kommer bli lag från och med 2027.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: Bostadsförsörjning och bebyggelseutveckling i en växande stad

Bostadsförsörjning

Behov och utbud av bostäder i Stockholmsregionen matchar inte, där det finns en konstaterad bostadsbrist i länet som ser olika ut för olika grupper. Bostadsmarknaden sträcker sig över kommungräns, där Sundbybergs bostadsmarknad utmärks av ett stort utbyte med andra kommuner. Behovet och utbudet av bostäder påverkas av vad som finns och byggs i grannkommunerna, som i sin tur påverkas av vad som finns och byggs i Sundbyberg. Här finns behov av mellankommunal samordning och utbyte av erfarenheter.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: Bostadsförsörjning och bebyggelseutveckling i en växande stad
- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse

Klimatanpassning och klimatpåverkan

Utmaningen består i att både minska utsläppen av växthusgaser (påverkan på klimatet) samt att hantera effekterna av och anpassa staden till ett förändrat klimat (klimatanpassning). Effekterna av en höjd medeltemperatur kan märkas av lokalt redan idag och de förväntas



bli värre i framtiden i takt med att utsläppen fortsätter öka. Vad Sundbyberg gör för att minska klimatpåverkan lokalt har betydelse även för omgivande kommuner.

Klimateffekter är lokala. De klimateffekter som har identifierats i Sundbybergs stad är:

- Översvämning från skyfall, som förväntas bli fler och mer intensiva framöver.
- Skred, och skred i kombination med översvämning. Risken ökar i takt med att risken för översvämningar ökar.
- Värmebölja. Det förväntas bli varmare under sommarhalvåret och värmeböljor förväntas inträffa oftare och bli mer intensiva. I hårdgjorda stadsmiljöer uppstår värmeöar där temperaturen i stadsmiljön är högre jämfört med omkringliggande områden.

Genom åtgärder för klimatanpassning kan Sundbyberg hantera riskerna som klimateffekterna medför. Eftersom åtgärder för klimatanpassning som en kommun vidtar kan få konsekvenser i en annan kommun är det viktigt med gott samarbete. På motsvarande sätt kan klimatrisker som uppstår i en kommun och som inte hanteras få negativa konsekvenser i en annan kommun, exempelvis nedströms. Åtgärder för klimatanpassning bör därför samordnas med berörda aktörer och grannkommuner för att skapa gemensamma lösningar.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat
- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse, kollektivtrafik och vatten

Kommunikationer

Sundbybergs strategiska läge utmärks av dess exceptionella tillgång till olika transportslag, vilket gör kommunen till en viktig nod i regionens transportsystem. Genom staden går tunnelbanans två blå linjer (mot Kungsträdgården respektive Akalla och Hjulsta) och tvärbanans linje 30 (mot Sickla respektive Solna station, Kistagrenen är under utbyggnad). Mälarbanan kopplar Sundbyberg västerut med pendeltåg och tåg vidare



mot Västerås och Örebro, samt söderut till centrala Stockholm och Flemingsberg.

Utöver den spårburna trafiken finns goda bussförbindelser, bland annat till Ostkustbanan och Tekniska högskolan via Enköpingsvägen och Ör. Staden har också nära anslutningar till E4, E18 och väg 279, och god tillgång till flygplatser i Bromma och Arlanda. I staden finns Råstadepån (buss), tvärbanans depå och tunnelbanedepån, som är viktiga för en fungerande kollektivtrafik.

Kombinationen av regionala kopplingar i kollektivtrafiken och bytespunkter till omgivande kommuner möjliggör en hög rörlighet och tillgänglighet för invånare och besökare. Det underlättar valet av ett hållbart resande i hela regionen för arbete, studier, kultur och service. För att bibehålla och utveckla dessa fördelar är ett kontinuerligt samarbete med Region Stockholm, grannkommunerna och Trafikverket en förutsättning.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: Kollektivtrafik för ett effektivt och hållbart resande
- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse och kollektivtrafik

Miljökvalitetsnormer för vatten

Staden tillhör Norra Östersjöns vattendistrikt. Från staden finns avrinning mot fyra vattenförekomster som är Bällstaån, Mälaren-Ulvsundasjön, Igelbäcken och Brunnsviken.

Planen berör framförallt vattenförekomsterna Brunnsviken, Igelbäcken och Bällstaån som sträcker sig över flera kommuner. Samtliga förekomster är av naturlig härkomst och har överlag ej god status, se figur 10.

Vatten-förekomst	Ekologisk status	Ekologisk status - Orsak	Kemisk status	Kemisk status - Orsak ²
Bällstaån	Dålig	Morfologiska förändringar, kontinuitet, övergödning, miljögifter	Uppnår ej god	Hg, PBDE, PFOS, benso(a)pyren, benso(ghi)perylene
Igelbäcken	Måttlig	Morfologiska förändringar, kontinuitet, övergödning	Uppnår ej god	Hg, PBDE, PFOS
Brunnsviken	Otillfredsställande	Övergödning, miljögifter	Uppnår ej god	Hg, PBDE, PFOS, Cd, Pb, TBT, antracen

Figur 10. Tabell som visar ekologisk och kemisk status för statusklassade vattenförekomster.

Utöver de tre statusklassade vattenförekomsterna finns det tre lokala recipienter som berörs av planområdet:

- Lötsjön (uppströms Södra Råstabäcken)
- Södra Råstabäcken (uppströms Råstasjön)
- Norra Råstabäcken (uppströms Råstasjön)

Vattenförekomsterna och de lokala recipienterna i Sundbyberg ingår i ett sammanhängande vattensystem som sträcker sig över flera kommuner. Åtgärder inom en kommun, framförallt uppströms, kan få konsekvenser nedströms i andra delar av vattensystemet. Därför är det viktigt med fortsatt gott samarbete med grannkommunerna och andra berörda aktörer för att kunna nå MKN för vatten i förekomsterna och för att inte försämra kvaliteten i lokala recipienter.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat

² Hg: kvicksilver, PBDE: polybromerade difenyleterar, PFOS: perfluoroktansulfon, Cd: kadmium, Pb: bly, TBT: tributyltenn.



- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse och vatten

Natur

Hur mark och vatten används och hur staden planeras och byggs påverkar den biologiska mångfalden och allmänhetens tillgång till grön- och vattenområden. Förändringar eller åtgärder i blåa och gröna ekosystem i en kommun kan påverka ekosystemen i en annan, antingen positivt eller negativt. Igelbäckens naturreservat ingår i Järvakilen som sträcker sig över flera kommuner. Järvakilen är en regional grön värdekärna i grön kil enligt förslag till granskning av RUFS 2060 och redovisar ett svagt grönt samband över E4. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att samarbeta med grannkommunerna för att bevara och stärka Järvakilen samt andra blåa och gröna samband som sträcker sig över kommungränserna.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat
- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse och grönområden

Näringsliv

Ett brett och väl fungerande näringsliv är avgörande för lokala jobbmöjligheter och välfärd. Sundbybergs geografiska läge, förstärkt med regionala kopplingar i kollektivtrafiken och bytespunkter, gör staden till en attraktiv etableringsort för företag. Sundbybergs nya stadskärna, i kombination med dess unika transportläge, innebär goda möjligheter att utvecklas inte bara till ett regionalt nav utan också att vara motor lokalt. Utmaningen handlar om att få positiva effekter att sprida sig till resten av staden. På så sätt kan en ökad attraktivitet i centrum även gynna andra stadsdelar, genom förbättrad lokal service, större utbud och lokala kopplingar i transportsystemet. Sundbybergs näringsliv och utveckling av stadens centrum stärker därmed inte bara sin regionala position, utan bidrar till en positiv och sammanhållen utveckling i hela staden.



Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: Kollektivtrafik för ett effektivt och hållbart resande
- Se plankartan: Kategorier om kollektivtrafik

Service

Service omfattar de kommunala och privata tjänster och verksamheter som möter invånarnas behov och förbättrar livskvaliteten. Exempel på service är förskola, skola, socialtjänst, äldreomsorg, bibliotek, kultur, vårdcentral, arbetsförmedling med mera. Sundbybergs centrala läge innebär att allmänheten och invånare i och utanför staden kan ta del av service över kommungränserna. För att säkerställa en god och tillgänglig service krävs ett gott samarbete med grannkommunerna, regionen och staten.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: Bostadsförsörjning och bebyggelseutveckling i en växande stad
- Se plankartan: Kategorier om bebyggelse

Teknisk infrastruktur

Den tekniska infrastrukturen sträcker sig generellt över kommungräns, och ägs i flera fall gemensamt med andra kommuner och är därför viktiga mellankommunala frågor.

Sundbybergs stad ingår, genom det kommunala VA- och avfallsbolaget SAVAB, i ett samarbete om avfall med andra kommuner inom SÖRAB. SÖRAB har bland annat en avfallsstrategi som staden ska följa.

Stamnätet för el ägs av Ellevio och regionnätet ägs av Vattenfall och Ellevio tillsammans. Lokalt elnät ägs av Vattenfall.

Sundbybergs stad och Solna stad äger tillsammans bolaget Norrenergi AB, som ansvarar för fjärrvärme. Sundbybergsverket, en av bolagets anläggningar för produktion, ligger i Sundbyberg i norra Storskogen. Verket utgör en spets- och reservanläggning för stadens försörjning av hållbar fjärrvärme och fjärrkyla.



I efterföljande planering ska staden fortsätta samarbete och dialog med SAVAB, Vattenfall och Ellevio.

Hur intresset hanteras

- Se fokusområde: En robust stadsmiljö som klarar effekterna av ett förändrat klimat
- Se plankartan: Kategorier om utbyggnadsordning ny pumpstation



6.3. Bilaga 3. Förteckning över objekt på plankartan

Denna bilaga är ett komplement till plankartan och vägledningarna till plankartan. Här redovisas samtliga objekt som visas på plankartan, sorterade efter kategori (se kapitel 3.1 plankarta).

Bäckstråk

- Råstabäcken med omgivningar

Större rinnväg

- Från Ursviks idrottsplats
- Från väster om bussgaraget
- Från översvämningsyta väster om Lötsjövägen i Hallonbergen
- Längs Ursviksvägen norr om bäckstråk
- Längs Ursviksvägen söder om bäckstråk
- Längs Örsvängen
- Till översvämningsyta söder om Rissne gård

Översvämningsyta

- Hallonbergen norra
- Hallonbergen södra
- Längs bäckstråket, vid Hallonbergen
- Längs bäckstråket, vid Milstensvägen
- Längs Bäckstråket, vid pumpstation Rissne
- Milot
- Söder om Rissne gård
- Ursviks idrottsplats
- Väster om Rissne centrum
- Örsvängen vid Örvallen
- Öster om Rissne centrum

Plats för dagvattenrening

- Dagvattenanläggning i Milot
- Sadelmakarens torrdamm och damm vid Ursviks entré
- Örvallens anläggning för dagvatten



Grönområde

- Naturreservat: Golfängarna och Rissne ängar
- Stadsdelspark mellan Lilla Ursvik och Brotorp, Toppstugeparken
- Stadspark: Golfängarna med Lötsjön
- Strövområde: Lötsjöstråket, Råsta dalgång

Grönt promenadstråk

- Hallonbergsstråket
- Rissnepromenaden med Rissne centrums park
- Sundbybergs begravningsplats

Stadsstråk

- Enköpingsvägen
- Rissnestråket
- Ursviksvägen (söder om Enköpingsvägen)

Stadsdelscentrum

- Hallonbergens centrum
- Rissne centrum
- Ör centrum

Utveckling längs stadsstråk

- Längs Enköpingsvägen
- Längs Rissneleden
- Längs Ursviksvägen

Stadsutveckling komplettering

- Hallonbergen
- Rissne
- Ursvik (Milot)
- Ör

Särskilt värdefull kulturmiljö

- Duvbo (riksintresse för kulturmiljövården)



- Rissne gård (byggnadsminne)

Störande verksamhet, ej bostäder

- Område vid Bromstenskopplet
- Spårvagnsdepå i Rissne (Tvärbana)
- Tunnelbanedepå i Rissne
- Transformatorstation Råsta

Pumpstation

- Pumpstation i Rissne
- Pumpstation i Ör
- Pumpstation norra Hallonbergen

Regional bytespunkt

- Hallonbergen centrum
- Rissne centrum

Ny kollektivtrafikkoppling över kommungräns

- Mellan Hallonbergen och Ör samt vidare mot Solna station och Ostkustbanan

Entré till spårstation

- Entré tunnelbana Hallonbergen
- Ny entré tunnelbana Hallonbergen mot Enköpingsvägen
- Entré tunnelbana Rissne
- Spårvägsstation Rissne
- Spårvägsstation Ursviks torg
- Spårvägsstation Ursvik norra

Utvecklad gång- och cykelkoppling

- Bromsten - Rissne
- Hallonbergen - Ursviksvägen
- Kvarngatan (Ursvik)
- Rissneleden - Duvbo



- Ursvik - Kista
- Ursvik - Rinkeby
- Ursvik-Rissne (bro Enköpingsvägen)
- Ursviksvägen – Sjövägen (Solna) längs med Norra Råstabäcken
- Ursviks västra delar - Milot
- Vallen (Ursvik)
- Över Enköpingsvägen, Oxenstiernas allé
- Över Enköpingsvägen, Milstensvägen
- Över Enköpingsvägen, till sekundärentré Hallonbergen
- Över Enköpingsvägen, Ursviksvägen
- Över Enköpingsvägen, Råsta gård till Brotorp

Spårväg

- Spårväg, tvärbanans Kistagren mellan Rissne och Ursvik
- Reservat för spårväg längs Enköpingsvägen



6.4. Bilaga 4. Aktuella styrdokument

Tillämpas planen tillsammans med aktuell lagstiftning och stadens övriga styrdokument. Läs planen i sitt sammanhang med den senast antagna planeringsstrategin där styrdokument på kommunal, regional och nationell nivå redovisas.

För att säkerställa ett aktuellt beslutsstöd redovisas här även ett urval av stadens styrdokument, som har fastställts efter planeringsstrategins antagande i september 2023. Använd dessa som komplement vid efterföljande planering och beslut:

- VA-plan för Sundbybergs stad (2023)
- Handlingsplan för förorenade områden i Sundbyberg 2024-2030 (2024)
- Mobilitetsprogram (2025)
- Program för laddinfrastruktur (2024)
- Lokalt åtgärdsprogram för Brunnsviken (2025)
- Åtgärdsplan för utökad VA-kapacitet i Sundbybergs stad (2025)



7. Figurförteckning

Figur 1. Bild över planens tre syften.....	7
Figur 2. Geografisk avgränsning för planområdet mellersta Sundbyberg.	8
Figur 3. Tre principer förverkligar utvecklingsinriktningen Växa ihop! .	9
Figur 4. Utvecklingsinriktning: Växa ihop!	11
Figur 5. Plankarta över mark- och vattenanvändning.	16
Figur 6. Karta över kända riskområden för översvämning, samt kombinerad risk för skred och översvämning. Siffrorna representerar olika områden med identifierad risk. Läs mer om riskerna i de olika områdena i rapporten "Klimat- och sårbarhetsanalys för Sundbybergs stad med fokus på fysisk planering" (2025-04-30).	47
Figur 7. Karta över kända risker för föroreningar, vägar med farligt gods och ny spårväg.	47
Figur 8. Karta över Hagalunds bangård och depå (riksintresse för kommunikationer, järnväg). Ändring har skett sedan Översiktsplan 2030.	54
Figur 9. Karta över transmissionsnätet för el i Sundbybergs stad (riksintresse för totalförsvaret). Nytt riksintresse sedan Översiktsplan 2030.	57
Figur 10. Tabell som visar ekologisk och kemisk status för statusklassade vattenförekomster.	61