



SAMRÅDSREDOGÖRELSE OCH STÄLLNINGSTAGANDE INFÖR FORTSATT ARBETE MED PLANPROGRAM

Planprogram för Sundbybergs nya stadskärna

Planprogrammet ger förutsättningar att hantera järnvägens nedgrävning i tunnlar under Centrala Sundbyberg och hur stadskärnan kan utvecklas när barriären i form av järnvägsspår försvinner. Nya stadskvarter föreslås knyta samman stadshalvorna och ge kapacitet för en mix av olika stora blandkvarter med cirka 250 000 kvm BTA (bruttoarea). Det innebär runt 1500 nya bostäder omfattande cirka 150 000 m² BTA samt kontor och service omfattande cirka 100 000 m² BTA. Handels- och verksamhetslokaler skapas i kvarterens gatuplan och ett nytt sammanhållet resecentrum med en modern stationsbyggnad ska skapas vilket ersätter dagens pendel- och fjärrtågsstation i Stadens östra del. Ett tillskott av nya och förbättrade grönytor och torg ger offentliga ytor som skapas ska ge möjlighet till olika spontana aktiviteter och ett förbättrat flöde ner mot Bällstaån. Bebyggelsen föreslås bli i främst slutna kvartersgårdar med varierad hushöjd. Ett nytt och sammanhållet promenadstråk längs vattnet skapas längs Bällstaån och kopplas samman med Stockholm till ett gemensamt brygg- och parkutrymme. Kopplingen över till Stockholm förstärks därmed.

Bakgrund och syfte med detaljplanen

Kommunfullmäktige beslutade år 2013 att ta fram ett planprogram för Sundbybergs nya stadskärna. Vision Sundbybergs stadskärna 2020 har varit utgångspunkten för planarbetet samt en lång serie medborgardialoger, parallella idéuppslag och ett avtal mellan Trafikverket och Sundbybergs stad. Planprogrammets intention är att i fysisk, miljömässig och social bemärkelse möjliggöra en bra nytillkommen kvartersstruktur och att den ambitionen ska genomsyra alla efterkommande steg i processen fram till ett färdigbyggt område.

Programmets huvuddrag:

- Järnvägsspåren genom staden fördubblas och flyttas ner i tunnlar i syfte att få bort dagens situation där järnvägen utgör en barriär.
- Ny bebyggelse väver samman två stadshalvor och förstärker stadens fokus mot Bällstaviken.
- Utformningen av kvarter, gator och olika ägandeformer formar tillsammans en bredd av boenden, kontor, service och verksamheter vilket ger en varierad stad.
- Krav och incitament för att säkerställa lokaler i de nya kvarterens bottenvåningar, även mindre kontorshotell ovanför bottenvåningarna för att skapa levande kvarter.
- En varierad skala eftersträvas.
- Marabouparkens betydelse lyfts fram.
- Ny stationslösning, för att förbättra kopplingarna mellan tunnelbana, pendel- och fjärrtåg, tvärsparväg och bussar, liksom till förbättrade gång- och cykelstråk.
- Sundbybergs torg utökas genom att ny torgyta tillfogas.
- Gåendes och cykelns villkor i området förstärks.



SUNDBYBERGS STADSHUS AB

- Nytt resecentrum skapas där byte mellan trafikslag underlättas.
- Fler torgytor tillförs i området och mer gröna inslag skapas

Syftet med planprogrammet är att visa hur centrala Sundbyberg kan komma att se ut när Mäljarbanan förläggs i tunnlar i samband med utökad spårkapacitet. En ny stadsdel kommer att växa fram i anslutning till spårens nuvarande läge och det ger en möjlighet att läka ihop den norra halvan av Centrala Sundbyberg med dess södra del. Kopplingen mot vattnet stärks genom att Bällstaån och Bällstaviken blir mer tillgänglig. Bebyggelsen och de tillkommande gatorna som skapas gör också att Marabouparken läge blir mer centralt jämfört med dagens situation. Kopplingarna mot Annedal och Mariehäll förstärks när avstånden byggs bort. Ett modernt resecentrum kommer att byggas i anslutning till tunnelbana, bussar, spårväg samt pendel- och regionaltåg.

Hur programsamrådet bedrivits

Samråd hölls mellan den 4 april och 1 maj 2016. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i stadshuset, biblioteket i Signalfabriken, biblioteket i Hallonbergen samt tillgängligt för nedladdning på Sundbybergs stads hemsida. Annons om samråd och möten var införd i Dagens Nyheter och lokaltidningen Mitt i Sundbyberg.

Samrådsmöte ägde rum vid tre tillfällen, den 13 april i biblioteket i Signalfabriken, den, den 19 april i Allaktivitetshuset och den 27 april i Grönkullaskolan.

Under samrådstiden har en lokal vid namn Framtidspaviljongen varit öppen där en modell och en datavisualisering över planprogramsförslaget har visats. Paviljongen har varit bemannad av tjänstemän under dess öppettider från måndag-fredag klockan 16-19, lördag-söndag klockan 12-14. Framtidspaviljongen har haft en uppskattad besöksmängd på cirka 1900 personer vid dessa tillfällen.

Sammanlagt 256 skriftliga yttranden har inkommit till Stadsledningskontoret. Därefter sammanställs yttranden i en samrådsredogörelse.

När Kommunstyrelsen tagit ställning till samrådsredogörelsen med förslag till fortsatt arbete kommer föreningar, intressegrupper inom området, boende m fl att informeras om beslutet genom att planprogramssamrådet publiceras på stadens hemsida. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr KS-0060/2015. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Sundbybergs stadshus på Östra Madenvägen 4

I följande del redovisas svar på de synpunkter som inkom under samrådet. Samtliga synpunkter redovisas bilaga 1-5. Nedan redovisas Stadsledningskontorets svar på inkomna yttranden. Svar på yttranden från privatpersoner besvaras ämnesvis och inte individuellt på grund av den stora omfattningen av inkomna yttranden. Stadsledningskontorets sammanvägda ställningstagande redovisas efter svar på synpunkterna i detta dokument. Privatpersoners och övriga yttranden redovisas i Bilaga 6 vilken är behandlad enligt Personuppgiftslagen (PUL).



SUNDBYBERGS STADSHUS AB

Statliga och regionala remissinstanser	synpunkter	inga synpunkter
<i>Länsstyrelsen</i>	X	
<i>Lantmäteriet</i>	X	
<i>Stockholms läns landsting</i>	X	
<i>Polismyndigheten</i>	X	
<i>Försvarsmakten</i>	X	
<i>Luffartsverket</i>	X	
<i>Trafikverket</i>	X	
<i>Storstockholms brandförsvär</i>		
Kommunala remissinstanser		
<i>Stadsmiljö- och tekniska nämnden</i>	X	
<i>Byggnads- och tillståndsnämnden</i>	X	
<i>Kultur och fritidsnämnden</i>	X	
<i>Grundskole- och gymnasienämnden</i>	X	
Övriga remissinstanser		
<i>Norrvatten</i>	X	
<i>Svenska kraftnät</i>		X
<i>Ellevio AB</i>		X
<i>DHR Sundbybergsavdelningen</i>	X	
<i>Sundbybergs stads kärneförening</i>	X	
<i>Sundbybergs stadsmuseum</i>	X	
<i>Solna Stad</i>	X	
<i>Stockholm Stad</i>	X	
<i>Sollentuna kommun</i>		X
<i>TeliaSonera Skanova</i>	X	
<i>Skanova</i>		
Föreningar, intresseorganisationer och sammanslutningar		
<i>Nätverket Trivsamt Stads kärna</i>	X	
<i>Marabouparkens konsthall</i>	X	
<i>Yimby</i>	X	
Bostadsrättsföreningar, samfälligheter och fastighetsbolag.		
<i>Eken 14 (fd Trelina Nord AB)</i>	X	
<i>Plåten 3: (Alecta pensionsförsäkring)</i>	X	
<i>AMF Fastigheter</i>	X	
<i>Skandiafastigheter</i>	X	
<i>Humlegården fastigheter AB</i>	X	
<i>Fabege AB</i>	X	



<i>Vasakronan</i>	X	
<i>Brf Bällstabro</i>	X	
<i>Brf Stora Berg</i>	X	
<i>Brf Spiken</i>	X	
<i>Brf Bällsta strand 3</i>	X	
<i>Brf Posten 6</i>	X	
<i>Anti-Corrosion Fastighets AB</i>	X	
<i>Brf Östra Signalfabriken</i>	X	
<i>Arvid Nordquist HAB</i>		
Privatpersoner och övriga		
<i>Inkomna yttranden från denna grupp</i>	X	

Synpunkter från statliga och regionala myndigheter och kommunalförbund

Svar på yttrandet från Länsstyrelsen i Stockholms läns landsting

Staden har en tät dialog med Trafikverket som hanterar frågor gällandes Mäljarbanan och dess konsekvenser. Planprogrammets illustrerade nya bebyggelse kommer inte i konflikt med de höjdbegränsningar som gäller för Bromma flygplats och befintliga radaranläggningar. Eventuella undantag eller gränssfall hanteras i planprocessens senare del, under framtagandet av kommande detaljplaner. Frågor kring miljö kvalitetsnormer samt hälsa och säkerhet ska behandlas i MKB:n och eventuella utredningar som tas fram i såväl programskedet som i efterföljande detaljplanskede. Vid behov ska det följas upp i kommande detaljplaner inom planområdet. Rådande EU-lagstiftning gör att det ställs större krav på underlag och miljökonsekvensbeskrivning för att bedöma risk med försämring av vattenkvalitén. Bällstaåns och Bällstavikens status är av en sådan karaktär att hanteringen tydligare måste redovisas i planprogrammet. Dagvattenanläggningar bör som Länsstyrelsen påpekar lämpligen anläggas i tidigt skede (i den mån det går) och staden arbetar för tillfället med såväl utredning som lokalisering av lämplig placering dagvattenanläggning.

De sammanvägda riskerna i området ska förtydligas med hjälp av utredningar, som t ex riskanalys från Trafikverket med stort fokus på farligt gods och dess påverkan vid olycka, liksom genom samarbete med brandförsvaret med dess fokus både på individrisk och samhällsrisk. Infrastrukturbolaget poängterar att frågan om olägenheter gällande kafferosteriet inne på Solna-sidan tas upp i samordningen med grannkommunen.

Staden avser att hantera strandpartiet så att allmänheten får tillgång till stranden genom att införa allmän platsmark längs hela vattnet och ett projekt är påbörjat som ska se över hela strandområdet och dess framtida utveckling samt föra dialog med Stockholm om detta.

Planområdet bär på höga lokala kulturhistoriska värden. Eftersom de fysiska spåren av järnvägen minskar när Mäljarbanan förläggs i tunnlar, är det viktigt att ändå bibehålla en förståelse för järnvägen och dess betydelse för stadens utveckling. Ett bibehållet minne av järnvägen utgörs av att tunnelloket blir en tydlig markör för dess sträckning och det kan även stärkas genom namnsättning (av kvarter, gatu-, -torg och parknamn), offentlig konst och tema på lekplatser samt andra åtgärder på allmän platsmark i planområdet. Tidigare genomförda kulturmiljöutredningar ska kompletteras under programfasen med en ny kulturmiljöutredning. Det kan även vara aktuellt med fördjupade utredningar avseende detta vid framtagandet av vissa detaljplaner i planområdet. Marabouparken är en känslig



miljö, just därför mår bra den av att ges en uppgraderad betydelse och få ett bättre samband med sin omgivning. Ett omtag innebär att parkens kulturmiljö är i fokus. En ambition för att öka områdets grönytor och tillgänglighetsgöra stranden är att flytta båtuppläggningsplatsen från sitt nuvarande läge och skapa en mer aktiv park mellan Marabouparken och Bällstaån. Detta kan bidra till att Marabouparkens mer avskilda och lugna intryck bibehålls och förstärks. Eventuell bebyggelse vid denna nya parkdel söder om Marabouparken bör vara låg och då endast innehålla serveringsverksamhet och annan funktion i relation till Bällstaån. Förbättrade bryggpartier behövs längs med hela strandsträckan för att knyta samman Bällstaåns bägge sidor. Sammantaget genererar det en ökad trygghet i området och en förbättrad tillgänglighet.

Svar på yttrandet från Lantmäteriet

Planprogramskartan kommer att justeras inför godkännandet av planprogrammet, men en mer detaljerad plankarta kommer att hanteras när framtagandet av detaljplaner för planprogramsområdet tar vid. Då kommer också medföljande genomförande-beskrivningarna vara genomarbetade, dock är detta en del av nästa skede i planprocessen. Planprogramhandlingen justeras innan den tas upp för godkännande med avseende på vad kompletterande utredningar m.m. kommer fram till. De utredningar som krävs för respektive enskild detaljplan kommer att hanteras under framställandet av detaljplanerna, det vill säga i nästa skede av planprocessen.

Svar på yttrandet från Stockholms Läns Landsting (Trafikförvaltningen)

Frågor om stadens struktur och rörelser kring kollektivtrafiken är av största vikt. Den levande stad som planprogrammet strävar efter att uppnå beror till stor del på hur trafikflödena ansamlas vid attraktiva stråk, torg och parker - platser som ger möjlighet att ställa krav på aktiva bottenvåningar för service och verksamheter. Torgen och platsernas attraktivitet och kollektivtrafikens framkomlighet är viktiga att få till utan att de motsäger varandra. I arbetet med planprogrammet utreds fördelningen av trafikslagen i planområdet. Bussarnas och spårvägens framkomlighet är, som Trafikförvaltningen nämner, i hög grad beroende på utformningen av Järnvägsgatan och Landsvägen. Ett huvudspår är att knippen av hållplatser placeras på norra sidan av Sundbybergs torg (längs med Järnvägsgatan) och på Lysgränd samt ostligaste delen av Sturegatan samt in i Solna. På de regelbundna mötena med Trafikverket och Trafikförvaltningen diskuteras bland annat stationsuppgångars placering samt placeringen av busshållplatser liksom buss- och spårvägslinjers passagemöjlighet i planområdet. Trafikförvaltningen har en önskan om trafikseparering på en begränsad yta som inte fullt kan uppnås, men om en ökad Turtäthet på Tvärbanan tillkommer flyttas busslinjer bort från Landsvägen till närliggande plats. De mest centrala delarna av staden som ger ett flöde mellan Sturegatan och Sundbybergs torg kommer att generera stora flöden av gående. Vilket kan stå i kontrast till vad Trafikförvaltningen vill hantera för kollektivtrafiken, en pågående dialog hanterar detta gränssnitt. I den pågående processen framkommer det att en flytt av Tvärbanan inte är trolig då flera faktorer talar mot detta och att det därtill blir oklara finansieringsformer för en sådan omflyttning. Hanteringen av cykelstråk och cyklarnas parkering kommer att förtydligas i det bearbetade planprogrammet och eller i efterföljande detaljplaner. Cykelfrågan belyses tillsammans med bland annat Trafikförvaltningen.

Parkering och garagering behandlas i stadens parallella hantering. En ny mobilitetsplan är under färdigställande och den kommer att påverka hur trafikering och parkering m.m. bedöms i planprogrammet och i efterföljande detaljplaner. En möjlighet att anlägga garage i planprogramområdet bedöms som god på grund av tunnelbygget kombinerat med att nyttja de höjdskillnader i området som kan uppstå. Nyttillkomna garage kan förhoppningsvis också komma kringliggande befintliga kvarter till del. En förstudie inledd av Sundbybergs stad gällande Bällstaån och Bällstaviken har gjorts och i det fortsatta arbetet kommer kopplingarna på bägge sidorna om ån lyftas fram. Övriga kopplingar till Stockholm



(Annedal-Mariehäll) och till Solna (Solna strand och Solna Business Park) kommer att förtydligas i planprogrammets handlingar. Det är också viktigt att kopplingarna till grannkommunerna beaktas i kommande detaljplaner. En tätare samverkan sker redan idag genom de arbetsgrupper som består av parterna Sundbyberg, Trafikverket, Trafikförvaltningen och Solna. Sundbybergs stad har även inlett en utökad samverkan med Stockholm stad.

Svar på yttrandet från Polismyndighet, Luftfartsverket och Försvarmakten

Precis som Polismyndigheten påpekar är trygghetsaspekterna av vikt och har i planprogrammet getts tyngd genom poängteringen av en nätt skala, tydliggjorda revir, gestaltungsprogrammets betoning av begreppet 'eyes on the street', aktiva stråk och inte minst en mix av funktioner och upplåtelseformer som ett sätt att stävja tendenser till segregering. Polismyndighetens anvisningar och önskemål om trygghetsvandringar ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

Luftfartsverkets höjdbegränsningar för byggnader tas i hänsyn, men det är inte en fråga att hantera i stort i planprogramfasen utan kommer att påverka hanteringen av efterföljande detaljplaner.

Försvarmaktens yttrande berör också byggnadshöjder och tas i beaktande när arbetet med framtagande av detaljplaner tar vid, efter planprogrammets färdigställande.

Svar på yttrandet från Trafikverket

Handlingarna ska förtydligas när det gäller bland annat höjdbegränsningar, och programskissen ska justeras så att programförslaget på ett tydligare sätt redovisas i en planprogramskarta. Det pågår kontinuerliga möten och avstämningar med Trafikverket där avtal och andra frågor gällande tunnelkonstruktion samt byggnation ovanför och bredvid Trafikverkets anläggningar diskuteras. Alla lösningar ska säkerställas genom överenskommelser med Trafikverket. Räddningstjänsten och Länsstyrelsen är även deltagare i dessa sammanhang. Gällande status på förlängningen av tunnelns lock så pågår en förhandling mellan Sundbybergs stad och Trafikverket med utgångspunkt i vad som är möjligt att genomföra. Markintrång för Ekdungen 1 och Sundbyberg 2:22 hanteras i separat detaljplan utanför detta planprogram. Texten kring elektromagnetiska fält ska justeras. Störningar under byggtiden kommer att hanteras parallellt med den pågående planprocessen.

Svar på yttrandet från Storstockholms brandförvarsförbund (SBBF)

Brandförvarets riskidentifiering och räddningstjänstens möjlighet till räddningsinsatser liksom övriga synpunkter, ska beaktas i den fortsatta processen och i den pågående riskutredningen. Brandförvarets fortsatta deltagande i planprocessen är av stor vikt för genomförandet av planprogram och järnvägsutbyggnad.

Svar på yttrandet från kommunalförbundet Norrvatten

Norrvatten, Sundbybergs Avfall och Vatten AB (SAVAB), Trafikverket och Sundbybergs stad har kontinuerlig kontakt med varandra, bland annat genom lednings-samordningsmöten, och hanterar alla frågor kring vattenledningar tillsammans.

Svar på yttrandet från Stockholms Länsmuseum

Sundbyberg stad har nu tagit fram en översiktlig kulturmiljöutredning och avser i detaljplaneskedet att genomföra ytterligare utredningar kring kulturmiljö där den befintliga kulturmiljön behöver det, som området vid Marabouparken, Chokladfabriken, och Max Sieverts kabelverk. Tvärbanan ser i nuläget ut att ligga kvar i den nuvarande spårsträckningen. Staden avser också att via namnsättning, konst och andra åtgärder lyfta fram järnvägens betydelse för Sundbyberg och stationssamhället. När det gäller



Marabouparken så pågår det en kulturminnesförklaringsutredning som drivs av Länsstyrelsen i dagsläget.

Synpunkter från kommunala nämnder

Svar på yttrandet från stadsmiljö- och tekniska nämnden

Nämndens synpunkter på utredningsbehovet och de punkter och utredningar som kommer att behöva beaktas i det fortsatta planarbetet är ett rimligt behov i det fortsatta arbetet med planprogrammet och i efterföljande detaljplaner och dessa kommer att tillkomma i den fortsatta planprocessen. En del av det som påtalas finns med på agendan i redan igångsatta utredningar. Det gäller bl.a. trafikmönster och dagvatten. En kulturmiljöutredning blev klar i höstas och håller på att arbetas in i planprogrammet. Fortlöpande pågår omfattande diskussioner med Trafikverket och Trafikförvaltningen, det gäller bland annat stationens läge och form, buss- och tvärsparvägsdragningarna liksom lockets förlängning. Hanteringen av gatumått är ett pågående arbete och det kommer först vara löst fullt ut under kommande arbete med detaljplanerna. Solstudier och dylikt kommer att tillkomma under nästa planfas, det vill säga, när detaljplanerna tas fram. Men den övergripande utgångspunkten för det fortsatta arbetet är att fortsätta med kvarterstaden med dess urbana karaktär kombinerat med grönstråk.

Svar på yttrandet från byggnads- och tillståndsnämnden

I det fortsatta planarbetet ska det göras undersökningar för att i ett tidigt skede identifiera och åtgärda eventuella markföreningar. Det är av stor vikt att Miljöenheten får information angående resultaten. Stadsledningskontoret håller med om utredningsbehovet i form av bland annat en barnkonsekvensanalys. Boverkets allmänna råd påminner om behovet av barns behov av tillräcklig yta också i en innerstadssituation. Kompletterande buller-, vibrations- och skuggstudier genomförs under detaljplaneskedena. Därtill har det också varit Sundbybergs stads slutsats att den nu igångsatta dagvattenutredningen måste till för hela planområdet.

Svar på yttrandet från förskolenämnden

Sundbybergs stads olika förvaltningar kommer att verka tillsammans för att en planering av förskoleplatser kommer att starta när arbetet med planområdets detaljplaner sätts igång för att kunna möta behovet av god utemiljö vid förskolorna. Barnets perspektiv är en viktig del av planeringen.

Svar på yttrandet från grundskole- och gymnasienämnden

Att en ökad befolkning på grund av nytillskott av bostäder skapar behov av fler skolor, är en fråga för hela staden att hantera. Platser för skola och vistelseytor för ungdomar måste ses över i den fortsatta planläggningen och då med frågeställningen om det kan möjliggöras inom planprogramsområdet eller strax utanför, det är en fråga som staden måste beakta.

Svar på yttrandet från kultur- och fritidsnämnden

Nämndens yttrande är inspirerande och sätter fokus på en fråga som inte illustrerades tillräckligt eller beskrevs i förslaget till planprogram. Det finns behov av att lyfta fram aktiviteter i detta nybyggnadsområde och det finns en stor potential att få plats med nämnda behov. Om det går att få till låga byggnader längs med parkstråket som ovanpå tunnellocket skulle de exempelvis kunna innehålla verksamheter inom kultur och fritid. Avsikten att öka mängden gröna ytor, liksom krav på grönytefaktor för nya kvarter och allmänna platser, ska också ses som ett svar på frågan om mer utrymme för 'kulturen, konsten och det egna skapandet'.



Synpunkter från övriga remissinstanser

Svar på yttrandet från Dhr (delaktighet, handlingskraft och rörelsefrihet)

Strävan att göra Staden tillgänglig för alla är av stor betydelse i detta planprogram. Dessutom ska rådande regler kring tillgänglighet följas, dessa kommer i större utsträckning än vad som är aktuellt i planprogrammet att hanteras i kommande detaljplaner och i bygglovskedet.

Svar på yttrandet från Sundbybergs stadskärneförening

Synpunkterna sammanfaller väl med planprogrammets intentioner, och de förtydliganden som poängteras växer kontinuerligt fram i den samverkan med Trafikverket, Trafikförvaltningen och stadens förvaltningar som fortgår parallellt. Den efterfrågade kommersiella analysen har genomförts på stadskärneföreningens och infrastrukturbolagets uppdrag. Dess slutsatser behöver beaktas i det fortsatta planarbetet, inte minst vad gäller det som i yttrandet betonas som 'en tydlig genomförandestrategi'. Detsamma gäller yttrandets påminnelse om att samverkan med Solna behöver aktiveras och fördjupas för att finna goda synergier.

Svar på yttrandet från Sundbybergs stadsmuseum

Planförslagets illustration har gjorts utifrån en strävan att införliva tidigare impulser från dialoger, tävlingar och parallella idéuppdrag. Det innebär en stor mängd olika förhållningsätt att sammanföra och då kan det uppfattas som att dessa genomförda dialoger inte tagits i beaktande, vilket är olyckligt då dessa är med som grund för förslaget. En variation av olika boendeformer är förstås önskvärd i en så här stor stadsdel. Luftfartsverkets och försvarsmaktens höjdbegränsning tillåter en viss variation av hushöjder och utgör därför inte något bekymmer att känna sig begränsad av. Det befintliga torget kan efter järnvägens överdäckning behöva förskjutas och omformas. Eftersom stationsbyggnaden ännu inte har ett fastlagt läge, kommer torgets, eller torgens, form att behöva justeras. En större torgyta mellan Esplanaden och stationsuppgången jämfört med dagens befintliga Sundbybergs torg är något som också och Sundbybergs stad strävar efter att uppnå.

Svar på yttrandet från Solna stad

Vidarebearbetningen av trafiknätets struktur pågår utifrån ny input från Trafikverket och Trafikförvaltningen angående stationens läge och kopplingar till möjliga buss- och spårscenarier. Den stadsväv som lagts ut i programförslaget kan nu testas med trafikscenarier i dialog med Trafikverket, Trafikförvaltningen och Solna. Exempel på frågor som Sundbybergs stad behöver hantera tillsammans med Solna är:

- Sturegatans koppling in mot Solna och en förutsedd borttagning av Ekenbergsbron (eftersom flera av dessa kopplingar ligger inom Solna stad men påverkar Sundbyberg i allra högsta grad).
- En motsvarande brofråga över till Annedal i Stockholm som är lyft och ska fortsätta att hanteras vidare i denna planprocess.

Svar på yttrandet från Stockholms stad

Sundbybergs stad ser positivt på att Stockholm vill samverka och delta där kommunerna berör varandra ett sådant utökat samarbete har i dagsläget initierats. Det regionala perspektivet liksom kopplingarna gentemot Stockholm ska förtydligas i planprogrammet. Trafikflödesfrågorna kommer att hanteras i en trafikutredning som ska genomföras och ge ett utfall i planprogrammets innehåll. Sundbyberg stad delar synen om Annedalsparken och Marabouparken som en mellankommunal tillgång. Vad gäller kommentaren om nyttan av föreslagen bebyggelse mellan Marabouparken och ån, vill Sundbyberg stad återkomma med en bearbetning som innehåller en lägre skala och lokaler för caféverksamhet och dylikt.



Svar på yttrandet från TeliaSonera

Ledningssamordning sker kontinuerligt under planprocessen mellan Sundbybergs stad, Trafikverket och ledningsägarna.

Svar på yttrandet från Nätverket Trivsamt stadskärna

Sundbyberg stad uppskattar det stora intresset från medborgare och föreningar för den viktiga stadskomplettering som här förestår. Ambitionen med planprogrammet har varit att skapa en så funktionell och charmig stadsstruktur som möjligt. Omvandlingens omfattning kräver både ett noga arbete och att hantera resultatet av utredningar, remissinstansers påpekande och det som kommit fram i tidigare dialoger och arbeten i såväl planprogramsarbetet som i efterföljande detaljplaner. Konkurrenstrycket från närliggande köpcentra är starkt, men det är butiker integrerade i kvarterstrukturen som gör att befintlig struktur i centrala Sundbyberg fortsätter även i denna nytillkomna del. Denna plats ska inte bara innehålla en utbyggd och nedgrävd fjärr- och pendeltågstation, utan också en stor mängd hållplatser för buss och befintlig Tvärbana, plats för bil-, cykel- och gångtrafikanter, en knutpunkt och bytespunkt, parkering och garagering av cyklar och transporter, lastning, lossning med mera. Detta innebär krav på en god avvägning mellan en mängd olika parametrar. Att få till ett större centralt torg är också något som även Sundbybergs stad strävar efter precis som Nätverket. Hur det kan komma att se ut är för tidigt att precisera och det hanteras i den kommande kompletteringen av programförslaget och i efterföljande detaljplaner. En station i form av en märkesbyggnad är också vad Staden eftersträvar, just med syfte att få fram "en station vid stadens torg" som Sundbybergarna kan vara stolta över.

Byggnaderna längs med Järnvägsgatan kommer som förslaget till planprogram beskriver, att vara varierad. Nätverket har rätt i sin kommentar om att en del av 3D-materialet och ett par sektionsbilder visar större skala än det som i texten beskrivits som bebyggelse med i snitt 5 våningar. Planprogrammet har en ambition att få till en variation i hus och självfallet ska det till solstudier som hanterar omgivningspåverkan med mera. Detta kommer att ske i nästa fas, det vill säga i arbetet med att ta fram detaljplaner. Angående Marabouparken har Länsstyrelsen startat en byggnadsminnesutredning för parken och dess byggnader. Vad den summerar som slutsatser har staden att ta hänsyn till vid fortsatt planläggning av området i och i direkt anslutning till parken. De hus som redovisats söder om Marabouparken kommer att utgå, istället kan 1-2 låga byggnader i max två våningar anläggas som café eller restaurangbyggnad, vilket skulle göra promenaden vid vattnet än attraktivare. Detta i kombination med en strandnära park, gör platsen mer tillgänglig för allmänheten och området mer levande då en följeffekt är att det uppstår trygga stråk under flera tider på dygnet jämfört med situationen idag.

Ekonomiska argument används i många stadsbyggnadssammanhang och beskedet inför arbetet med detta planprogram var både tydligt och öppet redovisat: nedgrävningen och hopvävningen av stadskärnan kommer inte att belasta skattebetalarna då stadsutveckling är lönsamt såväl på kort sikt som på lång sikt.

De bakomliggande beslutet om ett avtal mellan staden och staten (Trafikverket) var ett politiskt beslut efter många decennier av ekonomiska och strategiska överväganden, där även alternativ med breddning till fyra spår i ytläge, eller dragningar utanför staden, ingick som ekonomiska alternativ och hotbilder. Det som är klart är att stadens del av kostnadsbärandet uppgår till 800 miljoner av den budget på flertalet miljarder som utgör Trafikverkets totalbudget för Mäljarbanans sträckning genom Sundbyberg. För att få till en förlängning av locket västerut, så att i princip hela Sundbyberg får en järnväg som går under mark, kommer det behöva tillskjutas mer medel. Förlängningens möjliga sträckning har under hösten 2016 blivit utredd, och prislappen för detta är nu under förhandling mellan Sundbybergs stad och Trafikverket. Eftersom vare sig graden av förlängning eller kostnaderna är helt klara, har en ny illustration över planområdet inte kunnat redovisas hittills. Bebyggelse ger olika kostnadstäckning beroende på om den avser bebyggelse på



kommunal eller privat mark. Den ger också olika kostnadstäckning för hyresboende, bostadsrätter och kontor, likaså olika för kommersiell service i privat regi och för kommunal service i kommunal regi. Alla dessa siffror är i sin tur avhängiga konjunkturutvecklingen och efterfrågestyrda. Staden kan inte heller maximera intäkter - man har ambitionen att upprätthålla en mix av upplåtelseformer, en blandning av boende och verksamheter. Planprogrammet grundar sig på försiktigare antaganden så att det inte blir fel i slutändan, ambitionen har varit att åstadkomma en fortsättning på befintlig kvarterstad. Men alla önskemål om mer park, större torg, andra delkrav från samtliga ingående trafikslag, närboendes invändningar och myndigheter med mera, innebär ökade kostnader och minskade intäkter.

Svar på yttrandet från Marabouparkens konsthall

Marabouparken ses i förslaget till planprogram som en av de viktigaste parkerna i staden och därtill som en unik miljö. Den plankartans illustration med en ökad vattenyta håller på att omarbetas och minskas betydligt. Illustrationen behöver justeras. I fråga om bebyggelse i anslutning till parken söder om Marabouparken så är intentionen att det endast ska tillåtas låg bebyggelse där i 1-2 våningar och innehålla café- eller restaurangverksamhet. Någon ny lokalgata genom parken har inte föreslagits och det illustrerade gångstråket ska ses över och tas bort. Länsstyrelsen har påbörjat en utredning avseende att byggnadsminnesförklara Marabouparken och planprogrammet avser inte föregripa denna utredning. Idag har Marabous gamla huvudkontor en skyddsbestämmelse som kan komma att bedömmas annorlunda efter att vidare utredningar mer i detalj kring byggnaderna vid gamla huvudkontoret blir klara. En översiktlig kulturhistorisk utredning blev klar under hösten 2016 och kommer att föras in i planprogrammet.

Svar på yttrandet från YIMBY

YIMBY:s positiva inställning till planprogramförslaget i stort samt att en småskalig fastighetsindelning och främjandet av kopplingen till närområdet föreslås, ses som glädjande.

Synpunkter från bostadsrättsföreningar, samfälligheter och fastighetsbolag.

Svar på yttrandet från Eken 14 (fd Trelina Nord AB)

Då delar av fastigheten enligt en skyddsbestämmelse har kulturhistoriska värden, innebär det att området måste hanteras varsamt, likaså kopplingen till Marabouparken. Ett flertal remissvar har uttryckt en oro över vad illustrationskartan i planprogramsförslaget visar och den måste omarbetas innan planprogrammet färdigställs.

Svar på yttrandet från Plåten 3: (Alecta pensionsförsäkring)

Detaljfrågor rörande åtkomst av inlastning och entréer under byggtiden klarläggs i de direkta samtal som inletts med berörda fastighetsägare. Vid dessa samtal deltar representanter för både Trafikverket och Staden. Kvarterets nordsida får en, mot den nya boulevarden som bildas av en breddad Järnvägsgränd, starkt förbättrad utformning så att denna sida lämpar sig som en ny framsida längs stadskärnans nya centrala stråk. Esplanaden ligger kvar som en stark nordsydlig koppling. Tankar kring ett spåralternativ längs Esplanaden och Järnvägsgränden har avförts. Sundbyberg stad är medvetet om gällande detaljplan för Plåten under genomförandetidens längd.

Svar på yttrandet från AMF Fastigheter

Detaljfrågor rörande åtkomst av inlastning och entréer under byggtiden klarläggs i de



direkta samtal som inletts med berörda fastighetsägare. Vid dessa samtal deltar representanter för både Trafikverket och Sundbyberg stad. Behovet av de nämnda utredningarna som flöden med mera, sammanfaller i stort med dem som identifierades i planprogramsförslaget. En del av utredningarna är igångsatta, andra initieras efter den nu avrundade remissomgången.

Svar på yttrandet från Skandiafastigheter

Hur flödena i den föreslagna gatuväven kommer att fördelas är inte fastlagt än. Trafikutredningar ska genomföras samt ge större tydlighet hur gång- och cykelstråk, liksom gröna stråk, ska hanteras och samordning ske med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Hur nära tunnelkonstruktionen byggnader och konstruktioner kan placeras avgörs av Trafikverkets åtkomstkrav och gällande säkerhetsavstånd, detta utreds nu i en pågående riskutredning. Planprogrammet redogör för en ambition med varierad bebyggelse och det innebär att byggnadshöjden längs med Järnväggsgatan kommer att definieras tydligare i samband med framtagande av detaljplanerna i planområdet. Platsbildningen väster om Signalfabriken ska ses som en möjlighet för att förbättra mittstråkets och Signalfabrikens kommersiella värden. Frågan om flytt av tvärbanan är i dagsläget sådan att Sundbyberg stad inte förordar en flytt, dessutom har heller inte Solna stad hittills inte varit intresserade av en flytt.

Svar på yttrandet från Humlegården fastigheter AB

Sundbybergs stad vill poängtera hur väl yttrandet sammanfaller med planprogramsförslagets uttalade ambitioner och den inriktning som pågående samverkan med Trafikverket och Trafikförvaltningen strävar efter. Förtydliganden av linjedragningar och stationsutformning kommer att ge svar på flertalet av de punkter som anförts, t ex torgens form och lägen. Det är bra att Humlegårdens påpekar behovet att samverka med Solna för att finna synergier vid kommungränsen. Efterfrågad kommersiell analys med förslag till marknadspositionering och omfattning av kommersiella lokaler har under hösten genomförts på uppdrag av Sundbybergs stadskärneförening.

Svar på yttrandet från Fabege AB

Yttrandet påtalar behovet av förtydliganden som kan tillkomma allt eftersom samverkan med Trafikverket och Trafikförvaltningen fortskrider. Om en flytt av Tvärbanan ska fortsätta studeras, krävs det att parterna Solna Sundbyberg och Trafikförvaltningen är överens om detta.

Svar på yttrandet från Vasakronan

Intentionerna i planprogrammet är en blandning av bostäder, kontor och handel, men avsikten är inte att planprogrammet explicit pekar ut vad Vasakronans fastighet kommer att innehålla. Dock är det rimligt att anta att det stationsnära läget lämpar sig bättre för kontor än bostäder. Vad gäller flytt av Tvärbanan så krävs det att Solna Sundbyberg och Trafikförvaltningen ska vara överens om en flytt om denna fortfarande ska vara aktuell, i dagsläget är samtliga parter snarare mer översyns om att inte flytta.

Svar på yttrandet från Brf Bällstabro

Att visa en blandning, där ny och gammal bebyggelse samspelar och förstärker varandra, var en ambition med den visade planillustrationen. Planprogrammet delar föreningens syn på att det är viktigt att bevara karaktären i det centrala Sundbyberg och att området samtidigt behöver fler landmärken. Illustrerade byggnader inom befintliga fastigheter avses visa att den stora stadsomvandlingen också bör erbjuda nya byggrätter som kompletteringar för de näraliggande berörda kvarteren. Erbjudandet ska ses just som ett erbjudande som



kan välkomnas eller lämnas därhän. Omfattning, läge och andra detaljer kring denna ”vinn-vinn-strategi” behöver diskuteras med berörda fastighetsägare under kommande detaljplaneskedet. Dessa eventuella tillägg kommer att minska i omarbetad illustrationskarta.

Svar på yttrandet från Brf Stora Berg

Ett resecentrum är en förutsättning för att Sundbybergs järnvägsstation kan fortsätta att utvecklas och att Mäljarbanan byggs ut. Den illustrerade byggnaden mitt emot brf Stora Berg har utgått i de bearbetningar som hanteras tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen i syfte att skapa ett viktigt torg där stationsentrén och bostadsrättsföreningens vackra hus är viktiga faktorer. Studier av hållplatser och dragning av bussar och tvärbanan har fortsatt under 2016-2017. Trafikering på Landsvägen är också fortfarande under utredning. Nuläget är att en flytt av Tvärbanan troligtvis inte kommer att äga rum.

Svar på yttrandet från Brf Spiken

Planprogrammet beskriver att bebyggelsen i nya stadskärnan bejakar variationer i hushöjd för att optimera ljus både till gårdsrum och gaturum. Det nya stadsrum som uppstår längs tunnellocket blir så pass brett att en grönt parkstråk kan skapas och förslagsvis med ett inslag av mindre cafébyggnader och dylikt. Bredden gör att skuggning från ny bebyggelse över till norra sidan bedöms ringa. Dagens akuta brist på parkeringsplatser kan mildras genom att den nya bebyggelsens källarvåningar intill järnvägstunneln kan erbjuda garagemöjlighet för både det egna och en del av kringliggande kvarters behov avseende parkering. Stadens framtida parkeringskvoter och avgiftspolicy kommer samtidigt påverka efterfrågan.

Svar på yttrandet från Brf Bällsta Strand 3

Planprogrammet beskriver att hushöjden kan eller bör varieras, dels för optimering av ljusföringen, dels för samspelet med kringliggande bebyggelses karaktär. Länsstyrelsen har startat en utredning om byggnadsminnesförklaring av Marabouparken som, tillsammans med genomförd kulturmiljöutredning över centrala Sundbyberg, kommer att ge tydligare förutsättningar för att hantera denna del av planområdet. Tillkommande trafikutredningar under planprograms- och detaljplaneskedet kommer att kunna ge tydligare svar på frågorna om trafik.

Svar på yttrandet från Brf Posten 6

Det kan vara svårt att veta vad som avgörs i planprogramsskedet och vad som avgörs under framtagandet av olika detaljplaner. Avsikten med detta planprogram är att kunna ge stöd inför kommande detaljplaneskede i fråga om vissa strategiska val och översiktliga frågor, samt att ta tillvara dialogernas stora bredd av önskemål som avvägts till en stadsbild och stadstopologi som kan fungera utifrån de många nyckelbegrepp som framkom genom medborgarnas engagemang. Planprogramsillustrationen ska ge en översiktlighet och anger strategier och överväganden inför detaljplanbeskedet, som t.ex. variation, krav på inslag av ytor för verksamheter och service, en skala där boende och ägare även framöver kan modifiera och komplettera sina hus och kvarter. Sundbybergs torgs storlek är större och mer integrerad i omkringliggande platser. Mer detaljerade skuggstudier behövs vid detaljplaneskedet där utformningen av respektive kvarter blir av större betydelse än i detta skede.

Svar på yttrandet från Anti-Corrosion Fastighets AB

Planprogrammets illustration har utgått från att en ny stadsdel kan uppstå intill den nedgrävda tågtunnelns täckta delar, inklusive ett lock längs det tråg som formas av den uppkommande spårdragningen. Om Sundbybergs stad får till en förlängning av locket är det inte möjligt med någon annan verksamhet som t.ex. bostäder på befintlig fastighet på



grund av dess närhet till tunnelmynningen. Tunnelväggens läge hamnar ett antal meter in på Anti-Corrosions tomt ifall en förlängning av locket blir av. Måttet påverkas också av vilken metod för grävarbeten och bullerskydd som väljs. Frågan kommer att studeras vidare i samverkan med Trafikverket.

Svar på yttrandet från Brf Östra Signalfabriken

Utrymme för grönytor kommer att ökas. Åtkomst till fastigheten via Bangatan under ombyggnadsskedet kommer att påverkas – detaljerna kommer att klarläggas i direkta möten där representanter för Trafikverket och staden deltar. Kvarterets sida mot den framtida torg och grönstråket som bildas av gatuparet Bangatan och Järnvägsgränd kommer att bli en framsida med förbättrade möjligheter för kommersiell användning. Ordningsfrågorna som påtalas är i mycket just ordningsfrågor, men i planprogrammet anges också en del planverktyg som påverkar trygghet och trivsel: gator och torg bör vara kantade av verksamheter och lägenheter med det som kallas ”eyes on the street”. Det betyder att lägenheter bör vända kök eller vardagsrum mot det offentliga rummet, det betyder att butiker bör undvika stumma plåtjalusier. Det betyder också att torg bör ha en storlek där det finns ”aktiva fasader” runt alla torgsidorna. Garage för bilpooler kan förutses finna plats i de sidofickor som bildas intill den nedgrävda tågtunneln.

Svar på yttrandet Arvid Nordquist HAB

Som ram för planprogrammet har gällt att omdaning av stadskärnan bör balanseras med de intäkter som nya byggrätter genererar. Det är den ramen som ligger bakom det visade upplägget med ”en bebyggelse med stort fotavtryck”. Intäkterna är mycket olika för bebyggelse på kommunal och privat mark, likaså olika vad gäller bostadsrätter, hyresrätter respektive kontor. Ytor för kommersiell respektive kommunal service ger också olika utfall. Den största variabeln och faktorn som måste ”buffras” är dock de variationer som kan uppstå under de 5-10 som stadskärnans omdaning kommer att kräva. De analyser som gjorts har mot den här bakgrunden utgått från försiktiga antaganden om markanvisningsnivåer, och så omgärdade av reservationer att det är ogörligt att ange specificerade prislappar i detta läge. Det bakomliggande avtalet mellan Trafikverket och staden tillkom efter flera år av diskussioner, där alternativ med breddning till fyra spår i ytplanet, liksom flyttning av hela paketet förbi staden, ingick som underlag för samhällsekonomiska överväganden. Dessa redovisas inte i planprogrammet, som förutom kostnadstäckningen grundar sig på övertygelsen att en sammankopplad stad och en ökad befolkning genererar långsiktiga intäkter till staden.

Synpunkter från privatpersoner.

Nedan tas det upp tematiskt vad privatpersoner har inkommit med för synpunkter.

Yttranden om torgen och motsvarande offentlig plats

Runt hundra personer är negativa till planprogrammets samrådsförslag till utformning av torg och parker - här inräknas då även de yttranden som enbart stödjer nätverket Trivsam Stadskärnas dokument med samlade synpunkter, då detta innefattar torgens utformning.

3 personer gillar att torget ges ett mindre format.

2 personer vill ha en märkesbyggnad som inhyser kulturell verksamhet vid det nya torget.

2 personer vill ha fler små torg, varav en beskriver det likt italienska piazzor med träd.

1 person önskar en saluhall vid det nya torget.

1 person vill ha torget som en liten park på Manhattan mellan höga hus. Som på vintern kan bli en skridskobana.



1 person vill ha ett mera grönt på torget och en upplevelsefontän likt den i Melbourne.

Svar på yttrandet avseende torgen och motsvarande offentlig plats

Torgytorna kommer att bli bättre sammankopplande med varandra så att torgytan blir större än idag. Mängden grönytor och parker behöver utökas jämfört med programsamrådsförslaget.

Yttranden om parker/grönytor

Strax över hundra personer uttrycker synpunkter rörande grönytor/parker (här räknas även de in som nämner att de enbart stödjer nätverket Trivsamt Stads kärnas dokument med synpunkter, då det innefattar områdena Marabouparken/Grönytor/Park). Av dessa är det 42 personer som uttrycker specifika synpunkter om Marabouparken, huvudsakligen att den ska bevaras i nuvarande form eller att byggnader inte ska placeras mellan vattnet och parken.

1 person vill ha ett grönstråk från torget till Stationsgatan och

4 personer vill ha ett sammanhängande grönt uterum från stationen längs Järnvägsgatan till Marabouparken.

2 personer uttrycker skepsis och oro över det man uppfattat som en utgrävning av en del av Marabouparkens sida mot Bällstaån.

1 person önskar ett utomhusbad likt det i Huvudsta.

1 person anser att låga byggnader likt caféer kan byggas på båtförvaringens mark intill vattnet.

1 person vill åka kollektivt på vattnet från Sundbyberg.

1 person uttrycker att vissa föreslagna hus i linjen ner från Fredsgatan bör avlägsnas och att en minipark etableras.

Svar på yttranden avseende parker/grönytor

Den nuvarande båtoppställningsplatsen kommer inte att ha högre byggnader utan de utgår. Däremot kommer det bli aktuellt med cirka två lägre byggnader i 1-2 våningsplan som kan innehålla café eller restaurangverksamhet vilket kommer att bidra till en mer frekvent användande av området närmast vattnet. Den före detta båtoppställningsplatsen ser Sundbyberg stad som en lämplig yta för en ny park som kan innehålla mer aktivitet för att avlasta Marabouparken lugna karaktär. Den övriga strandpromenaden ska upprustas och utvecklas till ett sammanhängande stråk längs med hela Sundbybergs vattenkontakt mot Bällstaån och Bällstaviken. Ytan ovanför tunnelloket kommer att utpekad som en lämplig parkyta som binder samman Sundbybergs torg med Duvmossen och avslutas i tunnelmynningen med en park som med fördel kan knytas samman med strandpromenaden. Sundbybergs stad arbetar aktivt med att få en båtbuss hållplats till Sundbyberg. Att göra det möjligt för caféer längs den parkmiljö som uppstår, innebär både tryggare stråk och mer liv och rörelse över hela året och något som Sundbybergs stad arbetar för att möjliggöra.

Yttranden om båtklubbens uppställningsplats

14 personer uttrycker synpunkter rörande båtklubben. Av dessa är det 10 personer som vill bevara båtklubbens ytor/verksamhetsområde enligt dagens modell.

1 person uttrycker önskemålet att båtklubben ska få ha kvar en lokal i något av förslagets nybyggda hus på ytan mellan Marabouparken och Bällstaviken.

1 person vill att båtklubbens område mellan Marabouparken och Bällstaviken enbart blir en förlängning av parken.



SUNDBYBERGS STADSHUS AB

1 person vill att båtklubben får ett ersättningsområde för båtuppläggning och verkstad samt att klubben erbjuds en aktivitetslokal som kan delas med café- eller restaurangverksamhet i närheten av Marabouparken.

1 person efterlyser ersättningsområde för klubbens uppläggning av båtar.

Svar på yttrandet avseende båtklubbens uppställningsplats

Behovet av att flytta båtupplägningsplatsen till annan plats ligger fast. Idén om båtförvaring i ett förtjockat bullerplank har studerats vidare och det pågår en diskussion med Stockholm om en möjlig plats i närheten. En verksamhet som sköts av båtklubben kan vara aktuell på denna plats i form av café/restaurang eller dylikt.

Yttranden om trafik

33 personer uttrycker synpunkter rörande olika trafikfrågor (vissa personer har synpunkter om flera av nedanstående trafikslag).

5 personer vill att det satsas på bra lösningar för kollektivtrafik.

8 personer vill att ytan för biltrafik minskas.

1 person vill se kringleder för bilar runt stadskärnan och infartsparkeringar.

10 personer vill att det skapas förutsättningar för bibehållen/mer biltrafik än idag och att det bör finnas gott om bilparkeringar.

1 person vill att det skapas lösningar för biltrafik till resecentrum via Järnväggsgatan.

1 person vill ha dubbelriktad biltrafik längs hela Järnväggsgatan.

1 person vill att den framtida biltrafiken ska utredas ordentligt då den förmodligen kommer öka när fler byggnader tillkommer.

14 personer vill se satsningar på gång- och cykeltrafik.

2 personer uppskattar att Järnväggsgatan kan bli en lokalgata.

1 person vill ha minskad genomfartstrafik i området.

2 personer vill göra Sturegatan till gågata.

Svar på yttranden avseende trafik

Lösningar på trafikeringen är en viktig fråga som utreds och diskuteras med Trafikverket och Trafikförvaltningen samt Solna. Sundbybergs stad ska under hösten 2017 ha tagit fram en mobilitetsplan där prioritetsordning och hur trafikstrukturen i kommunen ska hanteras, den kommer att påverka vidare hantering av planprogrammet och efterföljande detaljplaner. Området kommer att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken i området och Sundbybergs stad kommer att ställa krav på garagelösningar i den nya bebyggelsen där det är möjligt.

Yttranden om spårväg (Tvärbanan)

12 personer uttrycker synpunkter rörande spårväg/tvärbanan.

8 personer vill att Tvärbanan ligger kvar i nuvarande sträckning genom centrala Sundbyberg.

4 personer anser att det är positivt med en ny dragning av Tvärbanan längs Esplanaden/Järnväggsgatan.



1 person vill att Tvärbanan leds förbi Swedbanks huvudkontor och sedan över till Solna Business Park.

Svar på yttranden avseende Spårväg (Tvärbana)

Som situationen ser ut i dagsläget så ligger Tvärbanan kvar i befintligt läge.

Yttranden om förtätning

Strax över hundra personer uttrycker synpunkter rörande förtätning.

Ett hundratal personer förhåller sig på olika sätt negativa till att staden förtätas till den grad de tolkat av programförslaget.

Av ovanstående personer är det 45 som inte lämnar någon egen synpunkt rörande förtätning, men markerar att de ställer sig bakom synpunktsdokumentet från Nätverket för trivsam stadskärna.

12 personer uttrycker sig positiva till förtätning, varav en av dessa önskar färre nya bostadshus.

1 person uttryckte det som nödvändigt med fler boende i centrala staden för att konkurrera med närliggande köpcentra utanför Sundbyberg.

1 person vill se fler smålägenheter.

2 personer anser att staden i stället ska förtäta i Kymlinge.

Svar på yttranden avseende förtätning

Bebyggelsemängden jämfört med programsamrådsförslaget har minskat men exakt hur den kommer att se ut avgörs i kommande detaljplaneskedet. Dock behövs en större mängd bebyggelse för att möta det stora behovet av bostäder som finns och för att den befintliga kvarterstrukturen i centrala Sundbyberg även ska finnas i denna fortsatta del av kvarterstaden. Från samrådsmötena har det framkommit ett behov av ett tillskott av fler större lägenheter, snarare än fler små lägenheter, men en blandning är alltid att föredra i den mån det går.

Yttranden om höga hus

112 personer uttrycker synpunkter rörande höga hus. Av dessa är det 43 personer som kan anses vara negativa till höga byggnader genom att stödja synpunktsdokumentet från Nätverket för trivsam stadskärna.

59 personer uttrycker egna synpunkter som är negativa till höga hushöjder.

2 person anser att det är bra med varierade hushöjder.

3 person vill ha höga hus vid Resecentrum men inte på andra delar, och 1 person ser gärna en takterrass på stationshuset.

1 person vill ha hus som påminner om äldre arkitektur med ornamentik.

14 personer uttrycker att det bör vara samma hushöjd som dagens Sturegatan och Järnvägsgatan när nya byggnader byggs vid Järnvägsgatan.

1 person vill inte se nya byggnader vid "Bananhuset"/Landsvägen.

1 person vill se högre byggnader för bättre matchning mot framtidens bostadsbehov.

Svar på yttranden avseende höga hus

Luftfartsverkets önskemål om höjdbegränsning kan ses som en hjälp att hålla den goda skala som dialogerna förordat, likaså skuggstudier med mera vilket kommer att hanteras i kommande detaljplaner. I området mellan Rosengatan och Starrbäcksgatan bör hushöjden



vara mer anpassad till befintlig längs med Järnväggsgatan och Sturegatan än i planområdets östra och västra delar där det kan tillåtas högre huskroppar. Några nya byggnader vid Kvarteret Banken ("Bananhuset") är inte aktuella i det fortsatta arbetet med planprogrammet och Sundbyberg stad undersöker möjligheten att skapa en terrass eller motsvarande publik yta på tillkommande stationshus/resecentrum.

Yttranden om aktiviteter

72 personer uttrycker synpunkter rörande aktiviteter.

Av dessa är det 59 personer som indirekt efterlyser aktiviteter på Sundbybergs torg genom att stödja Nätverket för trivsamt stadskärnas synpunktsdokument.

13 personer uttrycker direkta synpunkter om aktivitetsmöjligheter i den nya stadskärnan, från allmänna beskrivningar till specifika förslag.

Svar på yttranden avseende aktiviteter

Aktivitetsytor ska skapas i området vilket är ett önskemål från såväl allmänhet som stadens nämnder. En sådan plats som har identifierats, som speciellt lämpad och det är där båtuppläggningsplatsen nu är placerad nedanför Marabouparken. Även på andra ytor i planområdet bör det skapas möjligheter för nya aktivitetsytor.

Yttranden där synpunkter rört barnperspektiv och dylikt

4 personer uttrycker synpunkter rörande barn.

2 personer efterlyser satsningar på lekplatser, förskolor, skolor, fritids samt ungdomsgårdar.

1 person vill se var skolor och idrottsanläggningar ska etableras.

1 person vill se minskad biltrafik vid Tuvanparken, till gagn för barn och äldre.

Svar avseende barnperspektiv

I barnperspektivet ska fler grönytor beaktas och en barnkonsekvensanalys tas fram i det fortsatta arbetet, där kommer frågor som lekplatser mm. att behandlas. För synpunkter om biltrafik vid Tuvanparken uppmanas privatpersonen att direkt vända sig till stadens ansvariga för trafikfrågor.

Yttranden om Resecentrum/station

12 personer uttrycker synpunkter rörande stationen, huvudsakligen rörande dess utformning och tillgänglighet.

4 personer anser att det bör genomföras en tävling om utformningen stationsbyggnaden.

1 person anser att utformningen av resecentrum ska ut på en internationell arkitekttävling.

Svar avseende resecentrum/station

Angående stationen har dess läge och relation till olika trafikslag och stadens torg studerats vidare efter remisstiden. Ett antal nyckelfrågor kvarstår, men staden delar åsikten om att få till en tilltalande märkesbyggnad som stationslösning och en arkitekttävling kan vara en möjlighet längre fram i planprocessen.

Yttranden om upplåtelseformer

4 personer uttrycker synpunkter rörande upplåtelseformer, fokus på att det ska vara en mix av bostads- och hyresrätter samt att det bör byggas även mindre lägenheter och studentboenden.



Svar avseende upplåtelseformer

En blandning av upplåtelseformer är eftersträvansvärt och Sundbyberg stad håller med om att det är av vikt att få in fler upplåtelseformer i området.

Yttranden om finansiering

Inkomma synpunkter rörande projektets finansiering har varit med utgångspunkt i att dess upplägg måste redovisas tydligt, samt att alternativa finansieringsmetoder bör hittas.

Svar avseende finansiering

Planprogrammet som sådant går inte in på finansieringslösningar, men Sundbybergs stads ambition är att så långt som möjligt se till att den blir kostnadsneutral, men sett i ett längre perspektiv på cirka 70-100 år så är en sådan här utökning av Centrala Sundbyberg enbart ekonomiskt fördelaktigt.

Övriga yttranden

Enstaka personer har lämnat synpunkter rörande konst, företagande, utgrävning av Bällstaån, äldreomsorg, stadens historiska värden, service, tillvaratagandet av resultat från dialoger, miljö/klimat, sophertering, att spåren inte bör grävas ned, behovet av en kulturmiljöutredning, arkitektur, kopplingar, kultur, tillgänglighet, gårdars storlek, hus på locket, gågata av Stationsgatan, laddningsmöjligheter för el-/hybridbilar, tydligare entréer till biblioteket samt handel.

Svar avseende övriga enstaka yttranden

Övriga inlägg välkomnas som påminnelse om de fördjupade perspektiv som behöver beaktas i de fortsatta skedena av planarbetet.

Sammanfattning och förslag på fortsatt arbete

Intrycket är att förslaget till planprogram välkomnas av de flesta, som en viktig insats för att bli kvitt den barriär dagens järnvägsområde utgör. Likaså uppskattas generellt att hopvävningen sker i form av stadsbebyggelse som länkar samman de två stadshalvorna och att det blir en fortsättning på centrala Sundbybergs stadsbebyggelse. Dock verkar det finnas en oro i fler inkomma synpunkter från allmänheten om att den nya bebyggelsen blir för storskalig, och att tillgången på park- och torgytor blir för liten.

Flertalet av de kommunala och regionala remissinstanserna efterlyser utredningar för mer detaljerad information om lösningar och ett tydligare analysmaterial som grund för vidare planläggning. En del av dessa är redan igångsatta och en del av svaren kommer att vara resultat av den samverkan som pågår mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och Sundbybergs stad, Solna stad och Stockholms stad.

Det finns anledning att notera att arbetet med förslaget till planprogram sjösattes utifrån en bred bas av tidigare visionsarbeten, medborgardialoger och parallella idéprogram, men att det också grundar sig på ett par viktiga hypoteser om en förlängning av nedgrävningens lock, och samverkan med Solna och Stockholm. Planområdets framtida utformning är fortsatt beroende på hur arbetet med Trafikverket, Stockholms Läns Landsting Trafikförvaltningen och grannkommunerna fortlöper.



Bebyggelsens omfattning och fördelning

Den föreslagna bebyggelsen behöver bearbetas vidare och behovet av att få till ett större antal bostäder finns hos såväl myndigheter och allmänhet. Och det kommer innebära justeringar vid beaktandet av översvämningsområden, befintlig bebyggd miljö och avstånd till järnväg med mera. Det i programförslaget tilltänkta tunnelloket kan antas behöva bli något kortare än förväntat. Effekterna av detta behöver förtydligas genom fortsatt bearbetning av planprogrammet och vidare i det kommande arbetet med områdets detaljplaner. För att bibehålla förutsättningarna för kostnadsneutralitet är ambitionen att nyttillkommen bebyggelse ska bära större delen av stadens kostnader för stadskärnans omdaning.

Marabouparken och kringliggande bebyggelse

Marabouparken

Den föreslagna bebyggelsen söder om Marabouparken behöver minskas både i skala och i form av färre byggnader. Marabouparken beskrivs i samrådsförslaget som en mer fokuserad och tillgänglig park och en tillgång till den kringliggande staden. Hänsyn måste tas till parkens unika karaktär och att det samtidigt pågår process kring byggnadsminnesförklaring som leds av Länsstyrelsen. En alternativ placering av ny båtuppläggningsplats bör undersökas så att platsen mellan Marabouparken och Bällstaån kan bli mer publik. Med en ytterligare parkyta på denna plats tillförs nya värden i området vilket har efterfrågats av allmänheten. Programförslagets illustration med en marin anslutning till Marabouparken är inte önskvärd då den är ett intrång på Marabouparken och påverkar dess karaktär. Möjligtvis tillförs en vattenyta för att hantera dagvattenrening och för att förbättra strandpartiets biologiska struktur, men strax utanför parken. Detta syftar även till att avgränsa parken mot befintligt bostadshus sydöst om den nuvarande båtuppläggningsplatsen. 1-2 låga byggnader mellan Marabouparken och Bällstaån föreslås, med ett innehåll som café- eller restaurangverksamhet vilket förväntas bidra till att området används under fler timmar på dygnet.

Kringliggande bebyggelse i nära anslutning till Marabouparken

Öster om Marabouparken ligger Marabous gamla huvudkontor och den äldsta delen av byggnaden har ett högt bevarandevärde. De nyare delarna kan ges möjlighet att få ett förändrat utseende men bör i så fall anpassas till Marabouparken och dess karaktär, det kan antingen vara att ges en egen karaktär eller en mer anpassad sådan, en vidare utredning eller dylikt kommer att krävas i detaljplaneskedet. Det finns möjlighet att utveckla området mellan denna del och närliggande Chokladfabriken (Fastigheten EKEN 6). Vidare bör möjligheten att öppna upp mellan östra delen av skulpturparken till övrig bebyggelse undersökas. Det föreslagna bostadstillskottet norr och väster om Marabouparken påverkar inte det slutna intrycket av Marabouparken längs med murpartiet utan blir snarare en förstärkning av det, vilket bidrar till en ökad rörelse i området och en förstärkt trygghetskänsla och bidrar till ett användande av parken även på kvällen.

Slutsatsen gällande det fortsatta arbetet kring Marabouparken är att båtuppläggningsplatsen bör placeras på annan plats och att en permanent park anläggs. Samtidigt behövs en kulturhistorisk analys av Marabouparken beaktas. Lägre byggnader som innehåller servering och/eller annan publik verksamhet bidrar till ökad trygghet och en förbättrad vistelseyta längs med stranden. Planprogrammet ska betrakta att bibehålla Marabouparkens känsla av att vara en grön och lugn oas.



Kvarteren längst västerut (området vid överdäckningen)

Bebyggelsens västra del kommer att påverkas av tunnellockets grad av förlängning. En utredning om detaljerna fortgår. Ett troligt bortfall av ett par kvarter minskar byggbarheten på kommunal mark, men kan å andra sidan ge ett efterfrågat tillskott av park- och förskoleyta. En sådan ny grönyta kan förhoppningsvis även fungera som del i dagvattenhanteringen. Den uppkomna grönytan kan eventuellt också användas av räddningstjänsten och kanske även för båtmagasin längs med bullerplanket, som kompensation för flyttade båtupplag ifall överenskommelse med Stockholm stad går att nås. Det övriga strandpartiet illustreras med lågt liggande bryggor nära vattnet och eventuella skärbassänger för dagvattenhanteringen. Detta upplägg ger bra tillgänglighet till vattnet, både för båtar och för allmänhetens promenadstråk.

Torg och parker

Idén med flera mindre torg i kombination med en stadskvarterstruktur för att göra en större del av centrala staden till ett aktivt kommersiellt centrum har inte rönt den uppskattning som avsågs. Även om grundidén med ett breddat centrum med flera torg och parker kan upprätthållas, behöver större torgytor också skapas för att möta synpunkter som kommit in under programsamrådet. Utanför Signalfabriken längs med Järnvägsgatan skapas en möjlighet till ett torg som binder samman ett Sundbybergs torg som utökats i norr med ett parkstråk. Detta parkstråk utgörs av den yta som skapas på ytan ovanför tunneln tillsammans med den fortsatta gatustrukturen i området. Det blir av stor vikt att få till det gröna stora stråket och att hitta plats för aktiviteter och möten samt att fortsätta arbetet med planprogrammet med att lokalisera mer ytor för ökade gröninslag. En viktig del i detta är det gröna samband som tillsammans med plats för lek, caféer och cyklar skapar en bättre plats för medborgarna och förhoppningsvis skapar ett attraktivt promenadstråk mellan Annedal och Sundbyberg. Sundbybergs krav på grönyta i den antagna policyn om Grönytefaktor vid byggnation beaktas i de följande detaljplanestegen, i samarbete med markägare och fastighetsutvecklare. Detta förväntas leda till en grönare stad. Planprogrammet kompletteras med en fördjupning avseende offentliga platsen i planområdet för att nå fram till en trivsammare miljö.

Trafik

Efterfrågade trafikutredning(ar) pågår genom de studier och scenarier som tas fram och den samverkan som sker i arbetsgrupperna med Trafikverket och Trafikförvaltningen, trafiknätets funktion och tålighet testas där. Ett av alternativen är till exempel ett borttagande av Ekensbergsvägenbron (bilbron) vilket innebär att kopplingen till Landsvägen sker via Cirkusgränd. Vidare hanteras här också justering och tillägg av en bro till Annedal (vid Tappvägen) i former som möjliggör båttrafik längre in i Bällstån. Stadens arbete med ett mobilitetsprogram, översiktsplan med mera utgör värdefulla och aktuella underlag. Effekterna av nya elcyklar, elmopeder, förarlösa bilar och nya typer av bilpooler bör beaktas. Trafikförvaltningen har lyft fram betydelsen av tillgänglighet till nya stationen, stadskärnans viktiga knutpunkt.

Utredningar och kompletteringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet föreslås programmet kompletteras och bearbetas. Arbetsgrupperna med Trafikverket och Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt och levererar regelbundet mer underlag till arbetet



SUNDBYBERGS STADSHUS AB

med Sundbybergs nya stadskärna. Ett flertal utredningar som redan identifierats i föreslaget planprogram och inkomna remisser ska tas fram i det fortsatta arbetet med planprogrammet, exempelvis en Miljökonsekvensbeskrivning och en grund- och dagvattenutredning.



Planprogrammets förslag till detaljplaneområden

Medverkande tjänstemän

Denna planhandling har tagits fram av planarkitekten Manne Berndtsson och kommunikator Fredrik Holmberg i samråd med berörd personal på stadsledningskontoret och övriga förvaltningar samt Nya stadskärnans projektgrupp. Planförslaget inför samrådet grundas på handlingar framtagna av Sundbybergs stadshus infrastruktur AB.

Regina Kevius
Stadsbyggnads och
exploateringsavdelningschef/
affärsområdeschef Sundbybergs
stadshus AB

Manne Berndtsson
Planarkitekt