



2005-03-21

§ 82

Dnr 324/2000-212

## Antagande av fördjupad översiktsplan för delen Rissne, Hallonbergen och Ör

### Beslutsunderlag

Kommunkontorets skrivelse 21 februari 2005 med utställningsutlåtande för fördjupad översiktsplan för delen Rissne, Hallonbergen och Ör  
Utställningsförslag med tillhörande plankarta, november 2004  
Kommunstyrelsens protokoll den 7 mars 2005, § 65

### Sammanfattning

Förslag till fördjupad översiktsplan har varit föremål för utställning mellan den 24 november 2004 och den 24 januari 2005. I samband med utställningen inkom 27 yttranden. Inkomna synpunkter under utställning föranleder inga stora förändringar av den fördjupade översiktsplanen. Inför antagande av den fördjupade översiktsplanen kommer mindre förändringar samt förtydligande och enstaka kompletteringar i texten bli aktuellt.

### Kommunfullmäktiges överläggning

#### Yrkanden

Helene Hellmark Knutsson (s), Hans-Erik Malmros (m), Johan Fransson (v) samt Christian Löwendahl (fp) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

I övrigt yttrar sig Mats Andersson (s).

### Kommunfullmäktiges beslut

1. Utställningsutlåtandet godkänns
2. Fördjupad översiktsplan för delen Rissne, Hallonbergen och Ör antas med de ändringar som föreslås i utställningsutlåtandet.

Fördjupad översiktsplan för Sundbybergs stad  
Fördjupning för delen Rissne-Hallonbergen-Ör  
Utställningsförslag, november 2004

## Fördjupad översiktsplan Rissne-Hallonbergen-Ör Utställningsförslag



Skala 1:10500



Sundbybergs  
stad

# Innehåll

*Dnr 295/2000/212*

## 1 Inledning

- Bakgrund
- Fortsatt process
- Principer för förslaget till fördjupad översiktsplan
- Planens innehåll
- Plankarta
- Avgränsning av planområde

## 6 Förändringsområden

- Dagens bebyggelsestruktur
- Allmänt
- Tidshorisont

## 13 Områden utan stora förändringar

## 13 Grönstruktur

- Bakgrund
- Planeringsinriktning

## 16 Trafik

- Övergripande
- Förslag till gator inom Rissne-Hallonbergen-Ör
- Kollektivtrafik
- Gång- och cykeltrafik

## 19 Teknisk försörjning

## 19 Kommunal service

## 19 Översiktlig miljöbedömning

- Trafiken & miljön
- Ekologisk utformning
- Riskbedömning

## 21 Genomförande

## 22 Planeringsunderlag

## Inledning

### Bakgrund

Sundbybergs stad har en kommunövergripande översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i januari 2001. För vissa större områden kan det krävas en ökad detaljeringsnivå, vilket kallas för en fördjupning av översiktsplanen (FÖP). Den fördjupade översiktsplanen är inte bindande utan endast rådgivande och kan fungera som program för detaljplan.

Enligt beslut i kommunstyrelsen 8 april, 2002 har ett antal mål och nyckelfrågor formulerats för den fördjupade översiktsplanen för Rissne-Hallonbergen-Ör. Målen och nyckelfrågorna finns att läsa i det beslut som kommunstyrelsen fattade 12 januari, 2004.

Ett samarbete med ett antal byggföretag inleddes under sommaren 2002 och utmynnade i ett samarbetsavtal kring den fördjupade översiktsplanen. De samverkande byggföretagen är förutom det kommunala bostadsföretaget Förvaltaren; Folkhem, HSB, JM, Riksbyggen, Skanska och Veidekke.

Fyra arkitektkontor fick i uppdrag av byggherrarna att ta fram idéer på utveckling av Rissne-Hallonbergen-Ör under hösten 2002. Dessa presenterades och ställdes ut i stadsdelarna för synpunkter under våren 2003. Kommunen fick många värdefulla synpunkter under utställningen och de har beaktats i det samrådsförslag som därefter togs fram.

Regionplanekontoret, Länsstyrelsen, grannkommuner, kommunens förvaltningar, lokala föreningar, intresseorganisationer, boende med mera har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget under samrådet. Planhandlingarna har visats på biblioteket i Sundbyberg, i kommunhusets entré, i Hallonbergens centrum samt på skolan i Ör.

Samrådsförslaget var ute på remis under tiden 21 februari – 16 april 2004. Under den perioden ordnades aktiviteter för att möjliggöra och stimulera till dialog om framtiden i stadsdelarna. Öppet-hus, samrådsmöte och stadsdeltvandringar är exempel på aktiviteter som har anordnats. Även efter samrådet har dialogen fortsatt med boende, yrkesverksamma i Sundbyberg och representanter från olika förvaltningar och byggföretag.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har gått igenom de cirka 50 yttranden som inkom under samrådet, kommenterat dessa och tagit ställning till i vilken utsträckning synpunkterna bör leda till förändringar av den fördjupade översiktsplanen. Synpunkterna finns sammanställda i en samrådsredogörelse, godkänd av Kommunstyrelsen den 11 oktober. Den fördjupade översiktsplanen ställs nu ut för att det ska vara möjligt att se vilka revideringar samrådet ledde fram till.

### Fortsatt process

Utställningen av den fördjupade översiktsplanen pågår under två månader, mellan den 24 november 2004 till den 24 januari 2005. Efter genomförd utställning sammanställs ett utställningsutlåtande som godkänns av kommunstyrelsen. Därefter kan kommunfullmäktige anta den fördjupade översiktsplanen för Rissne-Hallonbergen-Ör. När den fördjupade översiktsplanen är antagen kan arbetet med detaljplaner påbörjas.

Inom ramen för fördjupad översiktsplan pågår en dialog om bland annat vad som kan höja boendekvaliteten och öka attraktiviteten i stadsdelarna. Förändringar inne i stadsdelarna ska bidra till förbättringar av främst närmiljön och till stor del ta till vara på och utveckla befintliga kvaliteter och tillgångar. Målsättningen har varit att konkretisera hur vi kan skapa mer aktivitet och händelser inom stadsdelarna, för boende och framtida boende. Diskussioner har bland annat genomförts gränsöverskridande inom kommunförvaltningen, i samtalsgrupper med boende, med byggföretag samt med kundvärdar som jobbar åt Förvaltaren i de berörda stadsdelarna. Dialog och konkretisering kommer även fortsättningsvis ske parallellt med arbetet att utveckla Rissne, Hallonbergen och Ör.

Det är viktigt att poängtera att den fördjupade översiktsplanen inte reglerar frågor om upprustning av till exempel hus och gårdar. Detta är en fråga för fastighetsägaren. Processen sker dock i samråd med Fastighets AB Förvaltaren och deras planer för upprustning bör gå parallellt med övrig förnyelse av stadsdelarna.

## Principer för förslaget till fördjupad översiktsplan

- Det centrala parkrummet Rissne ängar-Golfängarna ska preciseras. Nybebyggelse inom grönområdet får endast ske om det kan bidra till att öka kvaliteten i grönområdet.
- Gatunätet ska kompletteras för att öka kontakterna i och mellan stadsdelarna. Detta kan ske genom att öppna avstängda gator alternativt skapa nya kopplingar.
- Två utvecklingsområden definieras i planen. Det ena är att sammanbinda Ör med Hallonbergens centrum och det andra att utveckla Rissne centrum och tvärbanestråket genom Rissne. Båda förslagen avser att skapa goda kommunikationslägen och stärka centrumfunktionerna. Kompletteringar inne i stadsdelarna kan ske varsamt och med respekt för de värden man vill bevara.
- Ny bebyggelse ska utgöras av en blandning av bostäder, kontor och verksamheter, som inte är miljöstörande. Vår strävan är att skapa en större variation av funktioner och på så sätt göra stadsdelarna mer levande under hela dygnet.
- Bostäder som kompletterar stadsdelarna ska vara av varierande upplåtelseformer och varierande boendeformer i syfte att bryta ensidigheten i stadsdelarna.
- Ett antal projekt spridda över stadsdelarna bör vara startskottet för att öka intresset kring stadsdelarna i strävan att skapa förnyelse. Dessa projekt ska experimentera med hur stadsdelarna kan bli mer varierade.
- Tillgängligheten i området ska vara god för alla, detta bör gälla såväl utomhusmiljöer som inomhusmiljöer. Till stöd för detta finns det Handikappolitiska programmet baserat på gällande lagstiftning.

## Planens innehåll

Den fördjupade översiktsplanen är utformad som en ”spelplan för framtiden”. En spelplan som visar var det är möjligt att komplettera och var vi inte ska komplettera. Den visar var stora förändringar kan prövas och var det bör tillåtas mindre förändringar. Den visar hur trafiken bör utvecklas. Den definierar grönområdet Rissneängar-Golfängarna för att skydda och utveckla området men även vilka andra gröna kopplingar som bör uppmärksammas och stärkas. Den fördjupade översiktsplanen beskriver i huvudsak den föreslagna framtida utvecklingen.

Utställningsförslaget har begränsat med hänvisningar till bakgrundsmaterial. För bakgrundinformation hänvisas främst till två rapporter, Sammanfattande planeringsunderlag för fördjupad översiktsplan från 2002 samt Samrådsförslaget från 2004. Notera även den sammanställda listan över planeringsunderlag längs bak i denna rapport.

## Plankartan

Plankartan (se sida 5) beskriver huvuddragen för framtida omvandlingar av Rissne-Hallonbergen-Ör.

- Grönstrukturen redovisas och anger inom vilket område det inte är möjligt att komplettera med ny bebyggelse.
- Det befintliga gatunätet kompletteras med en redovisning av föreslagna nya vägar samt kompletteringar av gång- och cykelnätet. Kollektivtrafiken förbättras. Kartan redovisar övergripande förändringar i trafiken. Nya angöringsgator kopplade till nyexploatering finns inte med på plankartan. Detta fastläggs när det blir aktuellt med detaljplaner. Även för gång- och cykelnätet är det endast de övergripande stråken som redovisas.
- Förändringsområden redovisas, vilket innebär områden där det är möjligt att pröva ny bebyggelse. Frågan om dessa projekts karaktär, utformning och innehåll prövas vid detaljplaneutformningen.
- Områden utan stora förändringar redovisas, vilket innebär att det inom området kan tillåtas bebyggelsekomplettering eller andra förändringar men enbart i mindre omfattning.

## Avgränsning av planområdet

Plankartan definierar hela planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Planområdet är något förändrat jämfört med det område som är avgränsat i den kommunövergripande översiktsplanen från 2001.

I förhållande till översiktsplan för Sundbyberg (område F6) kommer hela det centrala grönområdet att ingå, eftersom beskrivning och avgränsning av detta är en av de viktigaste frågorna inom ramen för fördjupningen. Det är viktigt att planen präglas av en helhetssyn vilket till stor del är syftet med den översiktliga planeringen.

När den fördjupade översiktsplanen är antagen ersätts den kommunövergripande översiktsplanen i dessa delar.



## Förändringsområden

### Dagens bebyggelsestruktur

Idag består stadsdelarna av tre individuellt olika och sinsemellan separerade områden. Uttrycken i de olika stadsdelarna är karaktäristiska för sin respektive tidsålder; 60-, 70- och 80-tals bebyggelse. Formspråket är ofta enhetligt med vissa undantag på grund av senare kompletteringar. Mer om bebyggelsestruktur och stadsdelarnas bakgrund finns att läsa i ”Fördjupad översiktsplan för Rissne, Hallonbergen och Ör – Sammanfattande planeringsunderlag”, samhällsbyggnadsförvaltningen 2002 samt i rapporten ”Stadsbildsanalys”, samhällsbyggnadsförvaltningen 2001.



Odalvägen i Rissne 2004 Foto: Lisa Brattström

### Allmänt

Den fördjupade översiktsplanen har identifierat ett antal kompletteringsområden i stadsdelarna, på plankartan benämnda förändringsområden. (se plankarta sida 5). Gemensamt för dessa områden är att det här finns möjligheter att komplettera med ny bebyggelse i syfte att stärka stadsdelen och i övrigt uppnå de mål som finns med förändringsarbetet i Rissne-Hallonbergen-Ör.

Det är viktigt att den förändring som ska ske i stadsdelarna går parallellt med en allmän upprustning av hus och gårdar. Frågor om husens utseende och behov av upprustning är dock inte föremål för processen med den fördjupade översiktsplanen.

Inom de markerade förändringsområdena kan ny bebyggelse prövas, inom ramen för detaljplan och med hänsyn till den planeringsinriktning som den fördjupade översiktsplanen anger. Den fördjupade översiktsplanen ersätter program för detaljplan.

Förändringsområdena har olika karaktär, men det finns två områden där förändringar är särskilt intressant.



- Det ena är att utveckla området runt Ursviksvägen i syfte att länka Ör med Hallonbergen.
- Det andra är att komplettera och stärka tvärbanestråket genom Rissne.

## Tidshorisont

Tidsperspektivet är mycket svårt att ange eftersom den fördjupade översiktsplanen endast pekar ut var möjligheterna till förändringar finns. I beskrivningen av de olika områdena nedan gör vi en grov uppskattning om när i tiden förändringar kan bli aktuella. Vissa kan komma att förändras redan de närmaste åren medan andra områden kan bli aktuella för förändring först den dag då verksamheter flyttar eller avvecklas. Vi har gjort en grov uppskattning och delat in områdena i tre tidsperioder.

*Under de närmaste åren* – innebär att så fort den fördjupade översiktsplanen har vunnit laga kraft kan detaljplanearbete påbörjas. De första detaljplanerna kan vara klara kring årsskiftet 2006/2007. Det innebär att byggstart inom denna kategori kan ske under 2007 och några år framåt.

*Kring 2010* – innebär områden som inte har lika hög prioritet eller där vi vet att det finns anledning att avvakta av olika skäl. Detaljplaner för dessa områden påbörjas förmodligen först om några år i samband med att de första utbyggnaderna är färdigställda. Troligtvis påbörjas byggverksamheter i denna kategori omkring 2010 och några år framöver.

*Sent i planperioden* – innebär områden där en förändring av olika skäl bör vänta. Det kan vara av marknadsmässiga skäl eller strukturella skäl, som omläggningar av kraftledning. Det kan även vara av strategiska skäl där en förändring bör avvakta vad som händer i andra frågor som är av vikt för området. Tidsperspektivet kan vara allt ifrån 2010 – 2025.

## R 1 – Centrala Rissne

Inom detta område finns en stor potential att genom kompletteringar stärka sambanden i Rissne och med den framtida tvärbanan skapa en viktig plats för kommunikation vid Rissne centrum. Kompletteringar i området kan både motivera en hög exploatering med tanke på det goda kollektivtrafikläget, men det ska också finnas plats för småskaliga tillägg som kontrasterar skalan i Rissne. Utbyggnad bör till största delen ske i samband med och efter tvärbanans tillkomst. När beslut om tvärbanan finns och den exakta sträckningen ligger fast kan kompletteringar medges. Enskilda kompletteringar som inte behöver ta hänsyn till tvärbanans dragning kan vara motiverade redan nu.

Den stora öppna platsen i Rissne centrum ska vara möjlig att komplettera med bostäder, arbetsplatser och service. Vid eventuella kompletteringar ska hänsyn tas så att grönstråket säkerställas från Rissne äng vidare mot Rissneskolan. Grönytor ska även i fortsättningen finnas centralt i Rissne, men inte nödvändigtvis vara lika stora som idag.

I samband med tillkomsten av den nya tvärbanans hållplats bör centrumfunktionen ses över. Här ska det finnas möjlighet att riva och komplettera i syfte att skapa en bra omstigningsplats mellan tunnelbana, tvärbana och bussar. Det ska även finnas god tillgänglighet till olika serviceverksamheter. Huvudinriktningen ska vara en gemensam gata för tvärbana, buss och biltrafik över centrumplatsen. Denna ska utformas på de gåendes villkor.

Dagens bussgata kan eventuellt bebyggas. Som alternativ kan även dagens lösning finnas kvar med en gata öster om centrumplatsen med buss och biltrafik.

Längs med tvärbanestråket i framför allt södra Rissne kan nybyggnation prövas, men det ska ske med hänsyn till framkomligheten för tvärbanan som är av överordnat intresse. Parkeringsgaragen kan med fördel byggas på med till exempel bostäder. De södra delarna av detta område utgörs av områden kring Rissneleden och bör beaktas på samma sätt som de områdena görs inom R 2 – västra Rissne.



Nytt punkthus i Rissne, färdigställt 2004. Foto Lisa Brattström

## R 2 – Västra Rissne

Detta utgörs i huvudsak av områden omkring den befintliga Rissneleden. Inriktningen är att denna led mer ska få karaktären av en gata. Bebyggelsekompletteringar kan bidra till att stärka detta uttryck. Detta område är inte prioriterat och faktorer som kraftledning och Ulvsundavägen etcetera, gör att en mer omfattande utbyggnad inte är troligt förrän sent i planperioden. Tidiga projekt kan motiveras men kräver stor hänsyn till buller och kraftledningar.

Det är viktigt att ta hänsyn till gatubuller när man bygger här och utformar byggnaderna med hänsyn till detta. Det kan även medföra att annan användning än bostäder kan bli aktuell. Dessa delar kan med fördel få en relativt hög exploatering. Hänsyn ska även tas till kullarnas grönska och förekomsten av fornlämningar.

Dagens kraftledning är en begränsande faktor. Den långsiktiga ambitionen är att denna kraftledning ska grävas ned och ge ytterligare exploateringsmöjligheter. Den gestaltningsmässiga utformningen mot Ulvsundavägen och samordning med Stockholm är viktigt att ta hänsyn till. Hela Ulvsundastråket kan få ett mer samlat grepp i framtiden och kan

därmed utvecklas till ett intressant ytterstadsstråk i stället för det mellanrum mellan två kommuner som det är idag. Ett kommungemensamt samarbete pågår för att studera detta stråk inom ramen för ett EU-projekt (Metropolitan Areas +).

Parkeringsgaragen på Lavettvägen kan byggas på med hänsyn till omgivande bebyggelse. Lavettvägen kan förlängas ned till Rissneleden och på detta sätt möjliggöra för genomfart och minska antalet säckgator med återvändsgränder i Rissne.

### **R 3 – Östra Rissne**

Områdena kring Odalvägen och ner mot Rissneleden kan prövas för kompletteringar med i första hand bostäder. Förändringar bör kunna prövas så fort den fördjupade översiktsplanen vunnit laga kraft. Stor hänsyn måste tas till befintlig bebyggelse. Längs Odalvägen bör en lägre bebyggelse kunna prövas, medan det mot Rissneleden kan prövas med till exempel punkthus.

Även parkeringshusen och torget i slutet av Odalvägen kan ses över och förändras i syfte att göra platsen mer attraktiv och tryggare samtidigt som nya bostäder kan komplettera området. Om en kompletteringsbebyggelse tillkommer kan en koppling prövas mellan Valkyriavägen och Odalvägen för att minska det stora antalet säckgator i Rissne och möjliggöra en bättre genomströmning av den lokala trafiken.

### **R 4 – Norra Rissne**

Detta betraktas som ett framtida utvecklingsområde. Idag finns det verksamheter som kommer att finnas här under en överskådlig framtid. De förändringar som pågår i Stora Ursvik, nya Enköpingsvägen och i Rissne kommer naturligtvis att påverka dessa delar.

Norra Rissne ska tillåtas att utvecklas stegvis. Vi ser redan idag förändringar i form av etableringar av detaljhandel. Denna utveckling kommer med all sannolikhet att fortsätta och det ska tillåtas i ett område av denna karaktär. Kopplingen österut längs med Madenvägen bör tillkomma i ett tidigt skede om utvecklingen av handel fortsätter samt när Stora Ursviks första etapper byggs ut.

På lång sikt kommer det att finnas ett annat omvandlingstryck i detta område. Den fördjupade översiktsplanen anger att här ska det kunna ske en total förändring i syfte att länka ihop kommunens norra delar med Rissne/Hallonbergen och med Enköpingsvägen som den sammanhållande huvudgatan genom området.

Även i fortsättningen kommer Enköpingsvägen vara begränsande för byggandet av bostäder. Den långsiktiga visionen om Enköpingsvägen som en sammanhållande länk i stadsbygden mellan Stockholm-Sundbyberg-Solna gör att kontor, handel och i viss mån verksamheter kan utvecklas närmast vägen. I områdena innanför denna front och upp mot Rissne finns på sikt möjligheter med relativt omfattande bostadskompletteringar.

## R H – Mellan Rissne och Hallonbergen

Inom detta område finns det möjligheter att skapa en länk mellan stadsdelarna. Bebyggelse bör i huvudsak ske längs med Rissneleden. Det kan i viss mån överbrygga dagens känsla av trafikled i ingenmansland.

En utveckling av detta område bör kunna ske under de närmaste åren. En viktig komponent är att Rissneleden omvandlas till en gata. Detta görs dels med bebyggelsekompletteringar och dels genom att ge dagens Rissneled en annan karaktär, bland annat genom trottoarer, parkering och angöring till de nya bostäderna.

Söder om leden bör bebyggelsen vara lägre och marknära boende kan prövas för att på ett bättre sätt harmoniera med grönområdet. Det gäller dels hänsynen till Rissne ängar och östra koloniträdgårdsområdet, dels med hänsyn till den gröna kulle som ligger i anslutning till barnbassängen i Rissne. Norr om leden kan till exempel punkthus prövas.

Ledens/gatans exakta sträckning kan även den prövas och eventuellt anpassas till de nya byggprojekten.

## H 1 – Mellan Hallonbergens centrum, Ursviksvägen och Ör

Inom detta område finns det en stor potential att genom kompletteringar stärka sambanden mellan Ör och Hallonbergen och stärka centrumfunktionen i Hallonbergens centrum. Detta är det mest prioriterade området i den fördjupade översiktsplanen. En utbyggnad bör successivt kunna ske från 2007 och ett antal år framåt.

Bebyggelsekompletteringar kan prövas i rätt stor omfattning i detta område. Det gäller främst på båda sidor om Ursviksvägen i syfte att knyta ihop stadsdelarna. I denna strävan kan även en överdäckning av Ursviksvägen prövas.

Längs med Ursviksvägen mellan de nya kontoren i Fröfjärden och fram till korsningen med Rissneleden finns det stora ytor som kan prövas för kontor, handel och verksamheter. I skyddade lägen kan bostäder prövas. En relativt hög exploatering är motiverad i dessa delar.

Mellan korsningen Rissneleden/Ursviksvägen och fram till bron bör bostäder vara utgångspunkten, framför allt på Örsidan. På Hallonbergssidan kan andra alternativ övervägas. Söder om bron finns det möjligheter till att bygga bostäder på båda sidor om vägen. Exploateringen bör minska med närhet till parken. I området söder om Lötsjövägen och norr om Ursviksvägen bör en lägre skala prövas.

En hel del nya vägar föreslås i syfte att skapa ett flöde i stadsdelen. Örsvängen bör få en rakare sträckning förbi Hallonbergens centrum och ledas fram till Hallonbergsvägen. Detta skapar ett flöde genom stadsdelen och gör centrum mer tillgängligt. Ursviksvägen är en av Sundbybergs viktigaste vägar och kompletteringar kring denna är ett sätt att utnyttja vägens viktiga betydelse som förbindelselänk mellan kommunens olika delar.



Hallonbergsplan, 2003. Foto Lisa Brattström

## H 2 – Kraftledningsstråket i Hallonbergen

För att levandegöra det centrala stråket genom Hallonbergen bör detta stråk aktiveras. Det kan göras genom att koncentrera olika verksamheter och händelser hit. Det kan vara allt från idrottsytor, platser för lek till mindre bostads- och verksamhetskompletteringar. Förändringar i detta område bör kunna ske under de närmaste åren.

Ytor för lek och idrott kan omdisponeras och i den mån de tas bort ska de ersättas på annan plats. I ett område av Hallonbergens storlek leder ofta spridda funktioner till en utglesning och mindre social kontroll. Genom att koncentrera verksamheter och händelser till stråket där de flesta går kan det vara möjligt att motverka den ödslighet som upplevs i området och känsla av trygghet öka.

De norra och västra delarna av naturområdet kring Toppstugan kan prövas för kompletteringsbebyggelse i mindre skala. I övrigt är naturmarken kring Toppstugan viktig att bevara.

## H 3 – Norra Hallonbergen

Detta utgörs av ett större område som i huvudsak utgörs av norrsluttningen mellan Hallonbergen och Enköpingsvägen. I dessa delar kan kompletteringsbebyggelse på sikt prövas. Topografin ställer stora krav på utformning. Kompletteringar längs med Rissneleden bör ge ett avtrappande intryck i förhållande till den storskaliga befintliga bebyggelsen söder om leden. Kompletteringar mot Enköpingsvägen ska följa de riktlinjer som beskrivits under förändringsområde R 4.

I området mellan Bergshöjden och Skidbacken bör kompletterande bebyggelse prövas i syfte att minska det upplevda avståndet för området Bergshöjden i förhållande till övriga Hallonbergen. Det är viktigt att det gamla kraftledningsstråket finns kvar som grön- och förbindelsestråk. Bostadsbebyggelse i den södra delen mot Rissne ängar och

koloniträdgårdarna bör vara av lägre skala. Här kan med fördel marknära boende provas. Kompletteringar i dessa delar bör kunna ske under de närmaste åren men även kring 2010.

### **Ö 1 – Centrala Ör**

Längs med Örsvängen i centrala Ör finns det kompletteringsmöjligheter som kan aktivera stråket mot Hallonbergen. Här finns både överdimensionerade vägar och naturmark som kan exploateras. De centrala delarna av Ör kan få en starkare identitet och kopplingarna med Hallonbergen kan stärkas. I strävan att komplettera i utkanterna av Ör är det mycket viktigt att bevara det inre grönområdet, den så kallade Malins park. Skalan på kompletteringarna kan variera från högre punkthus vid ”centrum” till en låg exploatering ut mot Golfängarna. Kompletteringar i centrala Ör kan genomföras under de närmaste åren.

### **Ö 2 – Östra Ör**

Öster om Örsvängen finns det parkeringsytor och andra hårdgjorda ytor som kan provas för exploatering. Här är det först och främst bostäder som är aktuellt för att öka befolkningsunderlaget i Ör och erbjuda ett attraktivt läge nära Råstasjön. Inriktningen är en lägre exploatering i områdets södra delar och punkthus eller annan bebyggelse i den norra delen. Utbyggnad kan provas i och med att den fördjupade översiktsplanen vunnit laga kraft. Utbyggnad kan ske under de närmaste åren.

Nyttillkommen bebyggelse ska tydliggöra och stärka den gröna kopplingen från Golfängarna och Råstasjön upp mot motionsgården och Järvagrönkilen.

### **Ö 3 – Sportfältet**

Inom detta område är det viktigt att det finns plats för sport och rekreation samt att säkra den gröna kopplingen upp mot motionsgården och Järvagrönkilen. Givet att detta kan säkerställas finns det även möjligheter att komplettera med bostäder eller verksamheter.

På fältet kan en lägre bebyggelse med fördel provas. Det kan vara radhus och villor i ett attraktivt läge mellan Råstasjön och Järvagrönkilen. Närheten till ridstallar bör dock beaktas. Det gäller även grundläggningsförhållandena som kan vara besvärliga i området.

Om det är möjligt ska även andra verksamheter vara möjliga att lokalisera till detta område. En framtida återvinningsanläggning har diskuterats och område Ö 3 kan vara lämpligt för en sådan lokalisering. Anläggningens utformning och förhållande till omgivningen blir avgörande för en eventuell lokalisering.

En utbyggnad av detta område är tidsmässigt svårplacerad. Så snart frågan om återvinningsanläggningen är löst kan den fortsatta planeringen av området gå vidare. Ett ställningstagande till områdets framtida innehåll bör kunna ske inom ett par år och där efter kan en eventuell utbyggnad påbörjas.

I syftet att koppla dessa delar till motionsgården och Järvagrönkilen bör radikala grepp provas vid omdaning av Enköpingsvägen. Den gröna länken kan manifesteras genom att dagens gångtunnel ersätts av en bred passage under Enköpingsvägen. På sikt kommer omgivningarna

kring vägen att vara bebyggda med undantag från denna viktiga kontakt mellan Järvagrönkilen och de centrala grönområdena i Sundbyberg och Solna.

De norra delarna av området, längs med Råstabäcken, kan vara intressanta att utveckla som våtmark, i den mån det skulle vara svårt att bygga här på grund av kraftledningen och grundläggningsförhållandena.

#### **Ö 4 – Norra Ör**

Omvandlingen av detta område ligger i huvudsak sent i planperioden. I dessa delar finns det i dag verksamheter som kommer att ligga här under en överskådlig framtid. I den mån dessa flyttar eller avvecklas kan området prövas för andra verksamheter, arbetsplatser eller boende.

På parkeringsytorna och kullen väster om bussgaraget kan en ny exploatering prövas. Området är anpassat till det detaljplaneuppdrag som finns för handel på denna kulle. Omvandling kan ske under de närmaste åren.

Om det finns svårigheter med handelsetableringen ska annan användning kunna prövas. Då skulle en framtida användning vara kontor och/eller bostäder.

### **Områden utan stora förändringar**

De områden som inte utgörs av grönområden och förändringsområden avses i huvudsak bibehålla dagens karaktär. Inom dessa områden kan mindre förändringar prövas. Det kan handla om förändringar av gårdar, lokal angöring, förbättrad framkomlighet och nya bättre gång- och cykelvägar.

Det finns även ett stort antal parkeringsgarage inom dessa områden. I enlighet med den fördjupade översiktsplanen ska det vara möjligt att bygga bort eller bygga på parkeringsgarage även inom dessa områden.

Det är viktigt att poängtera att de stora förändringarna sker inom de identifierade förändringsområdena, men att även övriga områden till viss del kommer att påverkas och förändras.

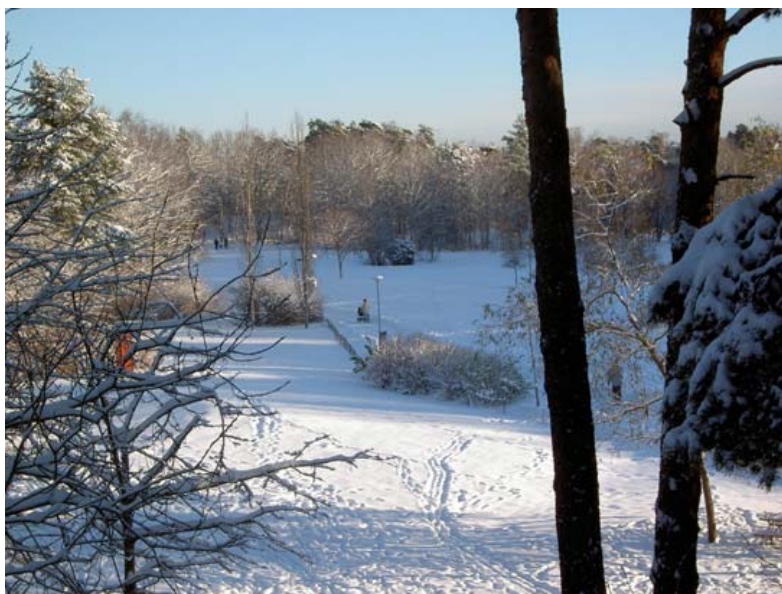
### **Grönstruktur**

#### **Bakgrund**

Järvafältet i norra Sundbyberg är ett vidsträckt naturområde som nyttjas för friluftsliv och rekreation. Kopplingarna mellan Järvafältet i norra Sundbyberg och det inre parkstråket är dåliga, men har stora utvecklingsmöjligheter. På stadsdelsnivå övergår parkstråken i bostadsnära natur, vilken oftast har karaktären av sparade naturmarker, stadsdelsparker och slutligen den egna gården. Här finns även en mängd andra friytor med mer eller mindre grön karaktär, som gator, torg och idrottsanläggningar. Kännetecknade för alla de tre stadsdelarna är att inslaget av gröna ytor är mycket stort, men också att gränserna mellan offentligt parkrum och halvprivata gårdar ofta är otydliga.



Att bygga nytt medför ofta en konflikt med grönområden. För att värna det centrala parkrummets värden definieras grönområdet i den fördjupade översiktsplanen.



Rissne ängar med vy från Odalvägen. Foto Lisa Brattström

## Planeringsinriktning

### Kopplingar

Det är viktigt att utveckla grönkilen från Lötsjön-Råstasjön till Järvafältet. Oavsett grönkilens framtida karaktär behöver ett nytt huvudstråk för gång- och cykeltrafik anläggas genom området, med goda kopplingar till kringliggande bebyggelse och till parkstråket vid Golfängarna. Även kopplingen till Solna bör ses över och förbättras.

Genom att skapa tydliga gränser och övergångar mellan ytor med olika funktioner och mellan privat och offentligt blir det lättare att orientera sig och känna trygghet i utemiljön. Offentliga ytor kan få en annan, mer urban karaktär än den halvprivata gårdsmarken, bland annat bör särskild vikt läggas vid utformningen av gång- och cykelstråk.

En förbättrad tillgänglighet med goda gång- och cykelförbindelser, utan stora barriärer och otrygga passager, kan till viss del kompensera för faktiska fysiska avstånd. För att ytterligare öka tillgängligheten kan man förbättra skyltningen, skapa tydliga entréer och ge parkerna en offentlig karaktär så att de upplevs vara till för alla.

Ett nytt, sammanhängande gång- och cykelstråk kan skapas från Järvafältet via Hallonbergen och Rissne ängar, vidare mot Solvalla. Trygga passager förbi Enköpingsvägen/E18 är viktigt för att minska barriäreffekten. Stråket är av betydelse både för möjligheten för de som bor i Duvbo och Rissne/Hallonbergen att ta sig vidare till Järvafältet, men också för att skapa en god kontakt mellan stadsdelarna och integrera det planerade Stora Ursvik som en naturlig del i Sundbyberg.

Huvudstråken i respektive stadsdel utvecklas, med goda kopplingar till kringliggande områden och parkmarker.





Lötsjön och Golfängarna 2003 Foto: Nils Mjaaland

### Planera parkerna

Allt behöver inte finnas överallt och i stora mängder – ibland är kvalitet att föredra framför kvantitet. Närmiljön kring bostaden är framförallt viktig för äldre och barn som har svårt att röra sig längre sträckor och som drabbas hårdast av barriärer. Parkerna ska planeras för att främja möten mellan människor. Knutpunkter och viktiga stråk ska utnyttjas för att skapa nya aktiviteter som till exempel parkcaféer och torghandel och det övergripande gång- och cykelsystemet ska förläggas hit. Det är viktigt med alternativa färdvägar, men genom att samla människor i dominerande huvudstråk ökar den sociala kontrollen och med mer befolkade gator upplever man en ökad trygghet.

När ny bebyggelse tillkommer bör samtidigt nya kvaliteter skapas, till exempel tryggare gatumiljö och minskat buller. Att spränga in enstaka hus mitt i kvarteren i stadsdelarna kan vara befogat på vissa platser men på andra ställen kan det göra mer skada än nytta. Småskalig bebyggelse kan till exempel bidra till ett tydligare definierat stads- eller parkrum i vissa lägen.

Parkstråket är kommunens pärla och viktig att värna. De yttre skogspartierna förstärker parkmarken i stråkets centrala delar och är karaktärgivande för hela området. Mellan Hallonbergen och Rissne är de så pass stora att viss skogskänsla finns. Den stora mängden stigar genom området visar också att det är flitigt använt. För att inte förstöra denna kvalitet bör endast mindre exploatering ske söder om Rissneledens nuvarande läge och med fördel lågskalig.

### Hallonbergens kantmarker

Den branta skogsbacken söder om Hallonbergen är viktig att värna på grund av dess stora värde för såväl landskapsbilden som för sina naturvärden. I gångstråket i dalen mellan kyrkogården och Hallonbergen finns en alldeles speciell spänning och dramatik i landskapet. När man kommer fram till koloniområdet från Rissne ängar står man på ett av få ställen i hela parkstråket där det finns visuell kontakt med bebyggelsen norrut, mot Hallonbergen. De

branta, karaktärsskapande skogsridåerna skärmar av bakomliggande bebyggelse, vilket gör att parken upplevs större än vad den egentligen är.

För att inte förstöra parkstråkets karaktär och kvaliteter är det viktigt att ny bebyggelse underordnas denna i värde. Nya hus kan byggas, men bara om de placeras visuellt avskärmat från gångstråket i dalen. De ska placeras bakom skogsridåer och lägre än trädtopparna, högt i förhållande till gångstråket i dalen.

I Hallonbergens norra kant, i branten ner mot E18, finns möjlighet att bygga nytt, men med hänsyn tagen till att skogsridån på branten har ett stort värde för landskapsbilden och för orienteringen. Höjden på ny bebyggelse bör hållas nere för att Hallonbergens mycket karaktäristiska silhuett ska bibehållas.

## Trafik

### Övergripande

Det finns en antagen trafikplan för hela Sundbyberg. Den har som huvudmål att genomfarts-trafiken i kommunen ska minska och att många av huvudgatorna och korsningarna ska hastighetssäkras. För Rissne-Hallonbergen-Ör är det framför allt Rissneleden och Ursviksvägen som berörs.

På Rissneleden föreslås åtgärder för att minska hastigheten på biltrafiken. Dessa åtgärder föreslås vid kvarteret Sadelmakaren och mellan Artillerivägen och Odalvägen, partiet mellan Stigfinnaren och Skomakaren samt mellan Hallonbergsvägen och Ursviksvägen. Även Ursviksvägen bör åtgärdas på delen mellan Rissneleden och den nybyggda cirkulationsplatsen Ursviksvägen/Gesällvägen. Dessutom har ett öppnande av Trossvägen genom Rissne centrum studerats översiktligt. Korsningen Rissneleden/Kvarnvägen byggs om, liksom korsningen Örsvängen/Ursviksvägen.

I Trafikplanen har beräkningar gjorts för att se vilka trafikmängder det blir om samtliga åtgärder som föreslås i Trafikplanen och Regionplanen genomförs. Dessa beräkningar visar att trafikmängderna på Rissneleden kommer att minska.

### Förslag till gator inom Rissne-Hallonbergen-Ör

Den fördjupade översiktsplanen redogör endast det övergripande gatunätet. Gator som behöver byggas för att lösa trafikrörelserna till de nya bostäderna och arbetsplatserna redovisas inte eftersom dessa tillkommer i samband med detaljplaneringen.



Rissneleden och Bergshöjden, Hallonbergen 2003. Foto: Lisa Brattström

## Ör

Vid Ör centrum finns idag en bussvändplats som enbart används som hållplats. Denna bussvändplats bör byggas bort för att ge möjlighet till en exploatering. Örsvängens korsning med Ursviksvägen kan flyttas och kopplas till den nybyggda cirkulationsplatsen Gesällvägen/Ursviksvägen. Därmed skapas en fyrvägskorsning med god standard och god trafiksäkerhet istället för dagens situation med två trevägskorsningar tätt efter varandra samt korsningen Ursviksvägen/Rissneleden. En bussförbindelse mellan Örsvängen och Sjövägen skulle innebära att kollektivtrafiken får en betydligt genare väg mellan Hallonbergen, Ör och vidare till antingen Solna centrum eller Solna station.

## Hallonbergen

I Hallonbergen föreslås en ny gata från Örsvängen till Hallonbergsvägen. Denna gata ansluts i plan till både Lötsjövägen och Hallonbergsvägen. Därmed skapas en förbindelse mellan Örsvängen och Hallonbergsvägen. Detta tillsammans med öppnandet av förbindelsen mellan Sjövägen och Örsvängen innebär stora förbättringar i kollektivtrafikförbindelserna. För kollektivtrafiken innebär detta också att resenärerna kan få en tydligare bussterminal i Hallonbergen.

Fotgängarna som rör sig mellan Hallonbergens centrum och Hallonbergsvägen behöver idag passera två gång- och cykeltunnlar samt använda en obekväm serpentinväg för att komma upp i nivå med Hallonbergsvägen. I detta förslag får gång- och cykeltrafikanterna samsas på de trottoarer som byggs utmed gatan.

Madenvägen kan förlängas fram till Gesällvägen. Detta ger möjlighet till exploatering utmed gatan. Madenvägen kan även kopplas till Rissneleden öster om Bergshöjden och till Enköpingsvägen i den planerade korsningen väster om Grahamsvägen. Även Hallonbergsvägen kan förlängas ner till den förlängda Madenvägen och ansluta till Enköpingsvägen.

## Rissne

Kavallerivägen och Artillerivägen kan länkas ihop. Därmed skapas en förbindelse genom Rissne. Denna förbindelse är tänkt att följa tvärspårvägens dragning. Gatan ska utformas på ett sätt som drar ned tempot för att skydda gående och cyklister. Hela miljön kring Rissne centrum byggs om. Trossvägen som i dag är bussgata kan byggas bort. Noggrannare undersökningar behöver göras för att exakt klargöra vilka konsekvenserna blir om man öppnar upp för biltrafik genom Rissne centrum.

Lavettvägen kan förlängas ner till Rissneleden. Bron mellan Rissne och Bromsten kan öppnas för biltrafik. Idag är det enbart bussen som får passera bron.

## Kollektivtrafik

Som tidigare beskrivits föreslås en ny gata mellan Örsvängen och Sjövägen och en ny gata från Örsvängen till Hallonbergsvägen byggs. På det viset kan busslinjer från Hallonbergens centrum via Ör nå Solna station mer direkt. Bussterminalen i Hallonbergen blir dessutom tydligare för resenärerna. Utbyggnaden av Örsvängen in till Hallonbergsvägen innebär att de busslinjer som fortsätter vidare västerut mot till exempel Vällingby eller Stora Ursvik/Rinkeby slipper denna upplevda vändrörelse vid Hallonbergens centrum.

Även andra förbättringar av busstrafiken bör studeras inom ramen för denna planering. En av tvärbanans grenar passera Rissne centrum. Denna kommer att innebära goda möjligheter för omstigning mellan spårvagn, buss och tunnelbana.

## Gång- och cykeltrafik

Idag finns ett väl utbyggt gång- och cykelnät i stadsdelarna. På vissa platser i det befintliga gatunätet saknas cykelbanor. En av dessa gator är Örsvängen mellan Rissneleden och bussterminalen. Där föreslås att vänstersvängskörfältet helt tas bort och att utrymmet byggs om till en dubbelriktad cykelbana. Denna cykelbana ansluter då Hallonbergens centrum med den cykelbana som går ner till kvarteret Fröfjärden och vidare till Lilla Ursvik.

Idag saknas en förbindelse från de västra delarna av Bergshöjden ner till Madenområdet. Eftersom terrängen är brant kräver denna förbindelse särskilda studier.

Den gång- och cykelväg som passerar Rissne ängar samt den gång- och cykelväg som kommer från Bergshöjden och också passerar Rissne ängar föreslås flyttas för att förbättra deras dragning. Gång- och cykeltunneln under Rissneleden vid Bergshöjden byggs bort i samband med denna omflyttning och Rissneleden läggs om enligt ovan.

Ytterligare en koppling som bör studeras är den från kvarteret Hjulmakaren i Rissne, över Rissne ängar och vidare mot Ursvik.

## Teknisk försörjning

Idag finns det en väl utbyggt nät för vatten, värme, fjärrvärme och avlopp. Inom området sköts avfallshanteringen genom en sopsuganläggning. En av de stora vinsterna med att komplettera i redan befintliga stadsdelar är just att kunna utnyttja de olika system som redan finns uppbyggda. Det som är viktigt att uppmärksamma i den fortsatta planeringen är naturligtvis hur stora kompletteringar som befintliga system kan bära. Under tiden fram till antagandet av den fördjupade översiktsplanen ska dessa frågor studeras vidare. Inom ramen för detaljplanarbetet ska eventuella lösningar kring teknisk försörjning redovisas.

## Kommunal service

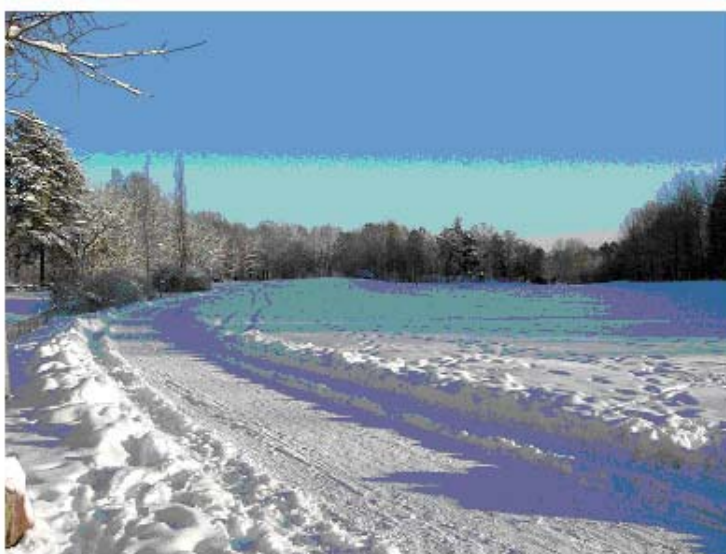
I Rissne-Hallonbergen-Ör finns det idag en god tillgång på daghem och skolor. Vid kompletteringsbebyggelse kommer detta naturligtvis att nyttjas, men det är samtidigt viktigt att i ett tidigt skede analysera i vilken omfattning kompletteringarna kommer att leda till behov av nyinvesteringar av skolor, daghem och äldreomsorg.

För att bevaka dessa frågor bör en förvaltningsövergripande servicegrupp följa det fortsatta arbetet med att utveckla stadsdelarna. Detta arbetssätt har använts för planeringen av den nya stadsdelen Stora Ursvik och bör kunna vara ett bra arbetssätt även i denna planering.

## Översiktlig miljöbedömning

I detta skede av planeringen redovisas en översiktlig miljöbedömning som även innehåller en redovisning om i vilka fall en riskbedömning i detaljplan bör genomföras.

I samband med detaljplan genomförs sedan en miljökonsekvensbeskrivning efter det att en miljöbedömning är gjord som bedömer omfattningen ingen av miljökonsekvensbeskrivningen. Detta ska göras i samtliga detaljplaner inom den fördjupade översiktsplanen.



Rissne ängar i vinterskrud, 2004. Foto: Lisa Brattström

## Trafiken & miljön

Den fördjupade översiktsplanen avser förtätning och utveckling av områden med god kollektivtrafikförsörjning, vilken kommer att förbättras ytterligare genom bland annat nya tvärbanan genom Rissne och bättre sträckningar för olika busslinjer. Gång- och cykeltrafikstråken kommer att förstärkas vid ett genomförande av planförslaget. Alla dessa åtgärder innebär i sig en inriktning mot en hållbar utveckling av trafiken.

Vid förändringarna av stadsdelarna genom kompletteringar av bebyggelse, nya vägar och åtgärder som rör trafiken i övrigt uppkommer ett antal problemställningar som berör buller och luftföroreningar. Inom ramen för översiktsplaneringen kan i huvuddrag miljöförutsättningar anges för planeringen och de problemområden som kan identifieras i detta skede. Inför varje detaljplaneläggning måste åtgärder för att lösa problemen utredas närmare.

Vissa utredningar av hur luftföroreningshalter och trafikbuller påverkas av de planerade förändringarna måste utföras. Miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar ska beaktas i varje enskild detaljplan. För buller görs jämförelser med de riktvärden kommunen angett i Översiktsplan 2001, vilka ansluter till av Riksdagen fastställda riktvärden (proposition 1996/97:53). Störningar från verksamheter och anläggningar

Konflikter med boende kan bland annat uppkomma genom följande:

- Sportfält
- Idrottsytor
- Platser för lek
- Hästhållning
- Angöringsgator/varutransporter
- Kraftledning
- Transformatorstationer.

Även här görs bedömningen i samband med detaljplan, då det finns ett konkret förslag att ta ställning till.

## Ekologisk utformning

I detaljplanerna och i dialog med byggbolag och arkitekter kan krav ställas på till exempel:

- Ekologiskt val av byggnadsmaterial, såväl på insidan som utsidan.
- Nya byggnader ska ha en hög energieffektivitet. Anslutning ska ske till fjärrvärme och där så är lämpligt/möjligt fjärrkyla.
- Befintlig växtlighet ska tas tillvara i högsta möjliga grad.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) ska ske där det är möjligt.
- Inrättande av våtmark längs Råstabäcken kan prövas. Möjligheten ska vägas ihop med övriga exploateringar och idéer kring Örfältet.

## Riskbedömning

I samband med framtagande av detaljplaner ska riskbedömning göras:

- Vid förtätning inom riskområde vid bensinstationer Statoil och OK/Q8.
- Vid förtätning inom visst avstånd från Ulvsundavägen.
- Eventuellt vid förtätningar kring Enköpingsvägen och Ursviksvägen.

## Genomförande

Under de närmaste åren kommer de första projekten inom ramen för denna fördjupade översiktsplan kunna färdigställas. Ett långtgående samarbete med olika byggföretag ska leda till ett gemensamt handlingsplan för hur vissa delar ska byggas ut. Parallellt med den processen kan det finnas ytterligare intressenter som vill medverka och kompletteringsbebygga i stadsdelarna. Det är i dessa fall den fördjupade översiktsplanen ska fungera som den spelplan den är avsedd att vara. Privata intressenter ska kunna utläsa inom vilka områden det är möjligt att bygga och i vilken utsträckning.

Under 2005 och 2006 kan detaljplaner för de första projekten tas fram. En viktig del innan detta påbörjas är att gemensamt identifiera och fastlägga omfattningen av de exploateringskostnader som projekten gemensamt ska bära. Det gäller gator och teknisk infrastruktur, men även investeringar i så kallade mervärdeshöjare för stadsdelarna. Det kan vara allt från en gungställning till ett nytt bad eller fritidsgård. Arbetet med vad som ska ingå i dessa mervärdeshöjande åtgärder i stadsdelarna pågår.

Uppskattning av hur omfattande kompletteringarna kommer att bli i dessa stadsdelar är svåra då tidsperspektivet är långt och karaktären skiljer sig mellan olika delar. Samhällsbyggnadsförvaltningen ska under tiden fram till antagande ta fram en översiktlig exploateringsbedömning för Rissne-Hallonbergen-Ör.



## Planeringsunderlag

Detta utställningsförslag, fördjupad översiktsplan Rissne-Hallonbergen-Ör, har föregåtts av många olika utredningar och beslut. Vi har ansett det viktigt att i hög grad koncentrera denna rapport och hänvisar enligt listan nedan till de utredningar och annat planeringsunderlag som tidigare tagits fram.

*Gemensamma planeringsförutsättningar för stadsbygden kring Ulsundavägen*, Project Coordinator, White arkitekter, 2004

*Sammanställning av utställningen "Fyra visioner"*, samhällsbyggnadsförvaltningen, Lisa Brattström, sommarpraktik, 2003

*Om Sundbybergs förortsområden*, Hallonbergen-Rissne-Ör, Bygg vidare utifrån vår tids levnadsvilkor, Nils Mjaaland, september 2003

*Grönplan*, samhällsbyggnadsförvaltningen, Maria Engström, 2003

*Trafikutredning för Enköpingsvägen med hänsyn till exploateringsplaner i Sundbyberg och Solna*, Sundbybergsdelen, SWECO VBB VIAK, januari 2003

*Trafikeplan*, samhällsbyggnadsförvaltningen, remissbehandling, juli 2002

*Trygghetsplanen*, kommunkontoret, 2002

*Sammanfattande planeringsunderlag inför fördjupad översiktsplan för Rissne, Hallonbergen och Ör*, sommar 2001

*Västerjärva-Ulriksdal, Gemensamma planeringsförutsättningar*, Project koordinator, februari 2001

*Enköpingsvägen*, Project Coordinator, White arkitekter, utredning maj, 2001

*Systemskiss över tvärbana norr*, SL, 2001

*Sundbybergs översiktsplan*, 2001

*Grönstruktur*, Samhällsbyggnadsförvaltningen, 200, arbetsmaterial

*Boendeenkät*, samhällsbyggnadsförvaltningen, Linn Axelsson, sommarpraktik, 2001

*Stadsbildsanalys*, samhällsbyggnadsförvaltningen, Max Zotterman, sommarpraktik, 2001

*Enköpingsvägen*, trafikutredning, 2000, VBB VIAK

*Ortsanalys för Sundbyberg*, 1998

*Program för Ör*, plan och byggförvaltningen, 1997

*Sundbyberg – om bus och miljöer från bronsålder till nutid*, Eva Söderlind, 1995

Utställningen "Fyra visioner" som var utställd under våren och sommaren 2003, baserades på förslag om stadsdelarnas framtida utveckling. Förslagen lades av följande arkitektkontor:

*KHR Rundquist Arkitekter AB* genom Henrik Rundquist

*A1 Arkitekter AB* genom Johan Janssen

*ÅWL Arkitekter AB* genom Olof Lotström

*BAU Arkitekter AB* genom Peter Walker

Produktion: Samhällsbyggnadsförvaltningen, Sundbybergs stad november 2004

Tryck: Arkitektkopia