

Program för detaljplaner Hallonbergen-Ör, Sundbyberg

Bakgrund och syfte med detaljplanen

Kommunfullmäktige fattade den 30 november 2009 beslut om att påbörja planarbete för stadsförnyelse inom stadsdelen Ör och del av Hallonbergen. Uppdraget innebar att detaljplanearbete för nya bostäder och stadsförnyelse inom Ör och del av Hallonbergen påbörjades.

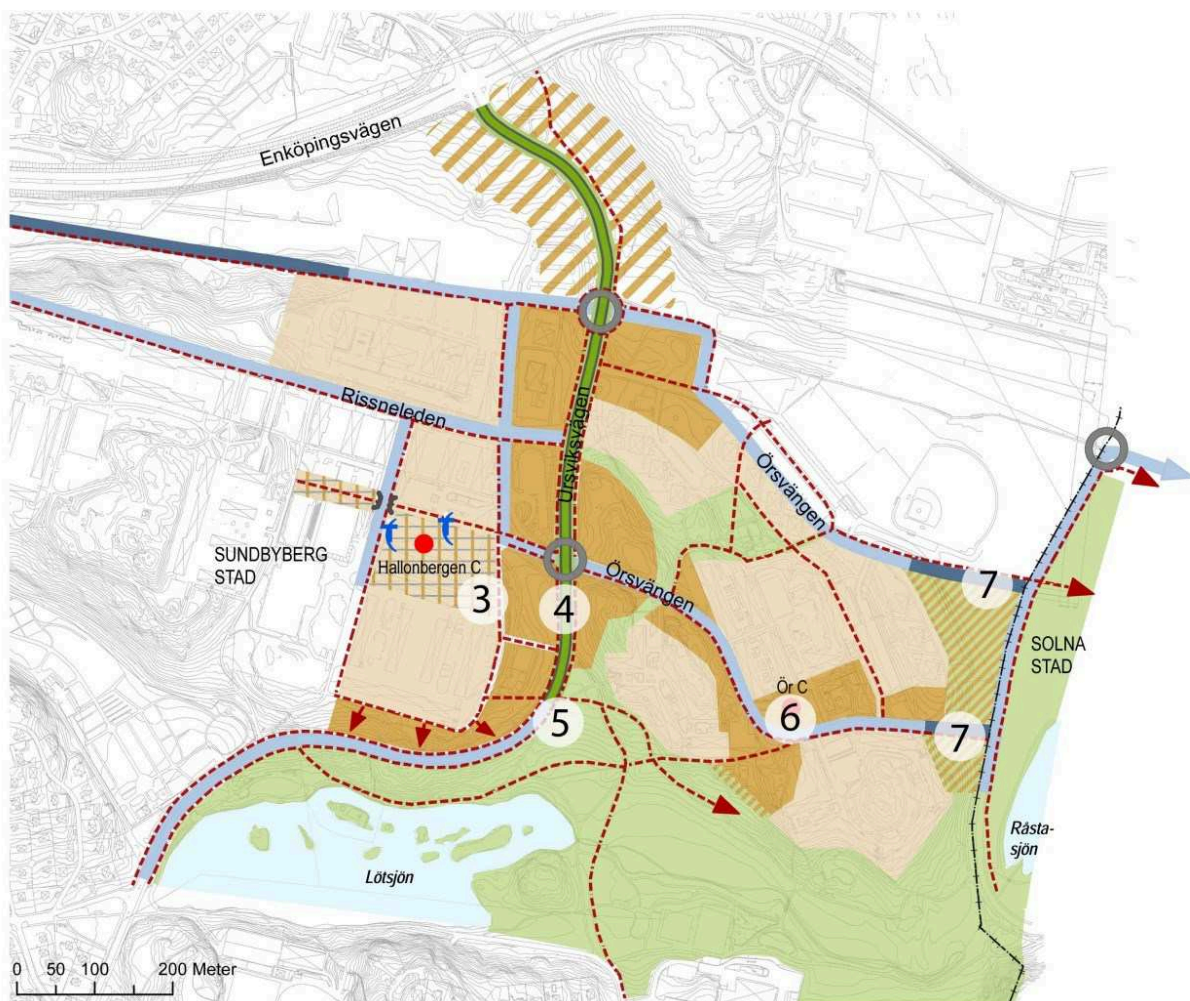
Programarbetet omfattar kompletterande bebyggelse i området som stärker stadsdelarna och skapar ett bättre underlag för service. Trafik och angöring, dagvattenhantering, energieffektivisering, exploateringsekonomi, parker, lekplatser samt kompletterande bostadsutbud studeras. Vidare undersöks möjligheten att ordna marknära boende, seniorbostäder, studentbostäder. Programarbetet utreder även möjligheterna att förbättra och hitta alternativa kopplingspunkter mellan stadsdelarna, ger förslag på gatustruktur och undersöker möjlighet till bussförbindelse Sjövägen/Solna.

Måls och vision för planarbetet är:

- att stadsdelen Ör och att det offentliga rummet i Örs centrum stärks.
- att sambandet mellan Ör och Hallonbergen stärks och underlag skapas för service i Ör och Hallonbergen.
- att trygghet, tillgänglighet och social integration ska främjas genom stadsbildning.
- att utefter Ursviksvägen skapa en stadsmässighet som underlättar bildandet av stråk till centrala Sundbyberg.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

1. Flera ställer sig positiva till förändring i ett redan ianspråktaget område med god kollektivtrafik.
2. Det finns en oro för att grönskan kommer tas bort i planområdet och en önskan att bebyggelsen ska begränsas.
3. Många ställer sig negativa till att busstorget flyttas från Hallonbergsplan
4. Det ifrågasätts vilken boendekvalité som skapas för husen vid Ursviksvägen.
5. Flera ställer sig negativa till en ny tunnelbaneuppgång
6. Ett flertal vill inte att Ör centrum ska flytta utan istället utvecklas med socialservice.
7. Många vill inte att Örsvägen ska öppnas upp mot Sjövägen.
8. Utredningar efterfrågas angående dagvatten, buller och trafik.



Programområdet

Tematisk sammanfattning av inkomna synpunkter samt svar från stadsbyggnads- och miljöförvaltningen.

Observera att det under svaren från stadsbyggnads- och miljöförvaltningen även finns kommentarer i kursiverad stil som redovisar slutsatser och ställningstaganden från PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT

Bebyggelse

Länsstyrelsen ser positivt på att ny bebyggelse prövas i ett redan anspråktaget område med befintlig infrastruktur och närhet till kollektivtrafik.

Hyresgästföreningen, Sverigedemokraterna och en del av de boende ifrågasätter att sambandet ska stärkas mellan Ör och Hallonbergen.

Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg och Sverigedemokraterna vill att bebyggelse vid Sjövägen, Lötsjöstråket och Råstasjön begränsas. En högre exploateringsgrad kan tänkas runt bron och norrut mot Enköpingsvägen. Några av de boende anser att det i förslaget exploateras för hårt men anser att viss förtätning vore bra. Platser som anses bra att bygga på:

- Längs Ursviksvägen, från Örsvängen och upp mot Ursviksvägen.
- Ursviksvägen norr om anslutningen till Rissneleden. T.ex. där OKQ8 ligger.
- Klockstapelområdet mellan Ör och Hallonbergen.

Några boende anser att Sundbyberg bygger för mycket och att det är för stort fokus på den kommersiella etableringen. För att bevara områdets karaktär bör låga hus byggas på de höga delarna och vice versa. Se detaljerade förslag från några boende i Ör under ”synpunkter”.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningen delar länsstyrelsens uppfattning att ianspråktagen mark kan förtätas. De delar som utpekats som lämpliga att bebygga ska studeras vidare. Bebyggelsen föreslås koncentreras till dalgången mellan Hallonbergen och Ör. Övriga synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. *PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT visar på att området mellan Hallonbergen och Ör ska tillgodose nytt gröonstråk tillsammans med bebyggelse och vägförbindelser. Se vidare under redogörelse för PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT.*

Hallonbergens centrum

SL, Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Hyresgästföreningen, Sverigedemokraterna och flera boende anser inte att det är en bra idé att flytta busstorget. Torget kan förbättras utan att busstorget flyttas. Staden och SL bör tillsammans titta på möjligheten att få bort onödiga "säckkörningar". Sverigedemokraterna vill använda nuvarande parkeringsplatser innanför busshållplatserna för torghandel, utomhusservering, park och mötesplats.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Hallonbergen har en stor betydelse som knutpunkt för kollektivtrafiken och avsikten är att i kommande planarbete öka möjligheten att få den att växa. *PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT påvisar också att Hallonbergens centrum har ett strategiskt viktigt läge som närcentrum för Hallonbergen och Ör. Platsen ska utvecklas till en mer attraktiv mötesplats för de två stadsdelarna. Ett framtida öst- västligt gröonstråk bör tas hänsyn till vid utformning av torget.*

Ör centrum

Hyresgästföreningen och många av de boende vill inte att Ör centrum ska flyttas. Det kommer aldrig kunna konkurrera med Hallonbergens centrum och andra närliggande platser, det har funnits fler affärer i Ör men det har inte fungerat. Istället föreslås att det befintliga affärshuset byggs på med tre till fyra våningar. Det kan bli bostäder som har tillgång till hiss, servicehus för äldre och en ungdomsgård. Det föreslås även en mötesplats med en grill och några fasta bord med sittplatser eller en skateboardpark.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Örs centrum, på sin nuvarande plats, kommer att studeras vidare med förslag på ny bebyggelse.

Grönområden

Många av de boende vill att skogsområden ska bevaras så långt som möjlig. Det är även viktigt att bevara öppenheten som finns mellan byggnaderna, det bör inte förtätas mellan husen. Folkmängden bör inte öka utan förändringen ska fokusera på utemiljön. Naturskyddsföreningen tycker att det är positivt med en ekodukt vid Enköpingsvägen och tycker att grönområden som tas i anspråk ska kompenseras.

Boende samt Sverigedemokraterna vill att Golfängarna bevaras och att bebyggelse i norra sidan av Golfängarna ska tas bort från förslaget. Naturskyddsföreningen menar att gång- och cykelvägar över Golfängarna inte får störa intrycket.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. *PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT betonar att de bostadsnära grönområdena är viktiga att bevara och att utveckla det "gröna korset" grönkilar i nordsydlig och östvästlig riktning. Se vidare under redogörelse för PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT.*

Strandskydd

Länsstyrelsen, Sverigedemokraterna och några boende anser att föreslagen exploateringen kryper mycket nära Lötsjön och Råstasjön. Runt Råstasjön råder strandskydd och vid Lötsjön bör det återinföras.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Frågan om återinförande av strandskydd kommer att utredas i det fortsatta planarbetet. *Under arbetet med PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT har det också framkommit att ny bebyggelse i första hand bör koncentreras till andra områden.*

Vatten

Länsstyrelsen påpekar att den föreslagna exploateringen innebär att mängden dagvatten kommer att öka. Lötsjön och Råstasjön är viktiga lokala vattenområden och hänsyn ska tas till Brunnsviken och Lilla Värtan. De ser positivt på att anlägga ett översvämningssområde och meandra Råstabäcken samt att dagvatten hanteringen ska utredas vidare under planarbetet. Det är bra att dagvatten ska omhändertas lokalt och att förorenat dagvatten ska uppkomma i så liten utsträckning som möjligt. Det bör redovisas hur kommunen anpassar den nya bebyggelsen till ett förändrat klimat.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Störningar

Länsstyrelsen anser att som regel bör gällande riktvärden för buller inte överskridas men att det kollektivtrafiknära läget möjliggör avsteg. SL påpekar att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller i bostäder ska följas. Några boende önskar att ljudbilden ska undersökas, även en bit bort från eventuella vägar. Flera är skeptiska till bostäder vid Ursviksvägen, ljudnivåerna inomhus och entréer ut mot en så stor väg. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av bebyggelse vid Ursviksvägen intill Enköpingsvägen med hänsyn till buller, luftkvalitet, transporter av farligt gods och även för omledningstrafik behöver behandlas. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft bör också iaktas.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Kollektivtrafik

Flera boende och Hyresgästföreningen Terränglöparen/Kompassen vill inte att det ska byggas en ny tunnelbaneuppgång mot Golfängarna medan Trafikverket och SL anser att det är positivt med ytterligare en tunnelbaneuppgång. SL påpekar att ett genomförande ligger långt fram i tiden. Andra förslag är att förlägga uppgången till Ör eller vid Prisextra tillsammans med busstorget.

SL anser att SL tillsammans med staden bör studera hur kapaciteten för bussarna kan utökas vid Hallonbergsplan samt förutsättningarna för kollektivtrafik i Ör. Kollektivtrafiken är viktig vid Ursviksvägens omformning, kollektivkörfält bör prioriteras före parkeringsplatser. Det saknas illustrationer över möjlig bussförbindelse mellan Örsvängen och Sjövägen.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

En ny tunnelbaneuppgång är inte aktuellt då bebyggelsen inte kommer att vända sig mot Lötsjön i samma utsträckning som programförslaget. I övrigt kommer synpunkterna att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Vägar

Länsstyrelsen och Trafikverket anser att det kan finnas behov av att ta fram en övergripande trafikutredning som belyser allmänna konsekvenser av den föreslagna bebyggelsen. I det arbetet är det viktigt att trafiksäkerhetsfrågor och ett barnperspektiv värnas. Trafikverket anser att programmet inte redovisar vilken volym som tillkommande bebyggelse utgör. Dessa frågor bör belysas i det fortsatta planarbetet t.ex. i en miljökonsekvensbeskrivning. Sverigedemokraterna anser att effekterna av Arenastaden och nya kopplingen mot Rissne inte har analyserats tillräckligt.

GC-vägar: De boende anser att bron är nödvändig för att cyklister och fotgängare ska kunna färdas mellan Ör och Hallonbergen utan att behöva korsa en trafikerad bilväg. Sverigedemokraterna vill att det planläggs separata gång- och cykelvägar.

Enköpingsvägen: Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar att Enköpingsvägen avses övergå till kommunalt huvudmannaskap och utgör då inte längre riksintresse. I avvaktan på detta bör fortsatt planering för bebyggelse i anslutning till Enköpingsvägen utgå från riksintresset.

Ursviksvägen: Hyresgästföreningen vill inte att Ursviksvägen ska göras om till boulevard medan några boende anser att det vore fint. Sverigedemokraterna vill inte ha utfarter utefter Ursviksvägen. Det föreslås även att Ursviksvägen överdäckas.

Örsvängen: Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av att förlänga Örsvängen mot Sjövägen behöver belysas och diskuteras vidare med Solna kommun. Naturskyddsföreningen och många boende är oroliga att den föreslagna förlängningen av Örsvängen kommer leda till ökad trafik i Ör.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. *Ett förslag i PARK LEK och PARKLEK PARLAMENT är att ändra Ursviksvägens sträckning norr om bron mellan Hallonbergen och Ör. Se vidare under redogörelse för PARK LEK och PARK LEK PARLAMENT.*

Trygghet och säkerhet

De boende uttrycker att inte alla känner sig otrygga av grönskan vid bron samt att det är säkrare för barn att ha entréer mot gården än mot gatan. Istället för att ta bort Örbron föreslås att trottoaren breddas på båda sidor och en mittremsa görs på Örsvängen, cykelbanan på bron tydliggörs och att belysningen förbättras. Närpolisen i Sundbyberg tycker exploateringsavtal eller likvärdiga handlingar borde göra en koppling till Bo Tryggt 05.

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningens svar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Övrigt

De boende anser att programmet inte når ut till samtliga grupper. Det bästa vore att sprida ut samrådsmötet över några dagar med förskjutna öppentider. En boende anser att tiden för att få lämna in synpunkter är alldeles för kort och vill att den förlängs till februari 2012. Det föreslås att förslaget ska folkomröstas.

Länsstyrelsen anser att det bör framgå i planhandlingarna vilken lag som tillämpats. En boende efterfrågar vädersträck på kartorna och en ordförklaring på slutet.

Bromma flygplats påpekar att det inte framgår vilka högsta höjder som planeras, höjdbegränsningen för det aktuella området +59,4 m ö h (RH70). Storstockholms brandförsvaret anser att det finns ett behov av framtagande av en riskanalys, för bl.a. transporter och verksamheter. Länsstyrelsens vill att staden tar kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet angående de fornlämningar som finns i området.

Programsamrådet i sin helhet

Hur samrådet har bedrivits

Ett programsamråd hölls från den 15 november till den 13 december 2011. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i kommunhuset, på biblioteket i Hallonbergen och på Sundbybergs stadsbibliotek. Annons om programsamråd och möte var införd i Mitt i Sundbyberg. Ett öppet samrådsmöte hölls den 24 november på Kulturcentrum i Hallonbergenscentrum. Sammanlagt 34 skriftliga yttrande har inkommit till Stadsbyggnads- och miljöförvaltningen.

Inkomna yttranden

Under rubriken *synpunkter* återges fullständiga yttranden med eventuella bilagor.

Externa remissinstanser	synpunkter	inga synpunkter
<i>AB Storstockholm Lokaltrafik</i>	x	
<i>Bromma Stockholm Airport</i>	x	
<i>Delaktighet, handlingskraft, rörelsefrihet Förbundet för ett samhälle utan rörelsehindret</i>	x	
<i>Fortum</i>		x
<i>Hyresgästföreningen Terränglöparen/Kompassen</i>	x	
<i>Lantmäteriet</i>		x
<i>Länsstyrelsen Stockholm</i>	x	
<i>Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg</i>	x	x
<i>Norrenergi</i>		x
<i>Norrvatten</i>		x
<i>Polismyndigheten i Stockholms län, Västerortspolisen, Närpolisen Sundbyberg</i>	x	
<i>Storstockholms brandförsvär</i>	x	
<i>Svenska kraftnät</i>		x
<i>Sverigedemokraterna i Sundbyberg</i>	x	
<i>TeliaSonera Skanova Access AB</i>		x
<i>Trafikverket</i>	x	
<i>Vattenfall</i>		x
Kommunala remissinstanser		
<i>Förskolenämnden</i>	x	
<i>Grundskole- och gymnasienämnden</i>	x	
Övriga		
<i>15 yttranden av boende i Ör och Hallonbergen</i>	x	

Remissinstanser

Planhandlingarna har sänts till Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Tillväxt- och Regionplanering, Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik, Swedavia, Bromma

flygplats Stockholms Brandförsvaret, Luftfartsverket, Företagarna i Sundbyberg, Stadskärneföreningen, Hyresgästföreningen i Sundbyberg, Stockholms Handelskammare Solna/Sundbyberg, Sundbybergs kommunala handikapporganisation, Sundbybergs närpolis, Vattenfall Eldistribution AB, Vattenfall Regionnät AB, Vattenfall Sveanät AB, Norrvatten, TeliaSonera Scanova Access AB, Sundbybergs stadsnät, Svenska kraftnät, Fortum distribution AB, AB Stokab, Friluftsförbundet Sundbyberg, Hembygdsföreningen, Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg, Posten Sverige AB, Solna Stad. Programmet har också sänts internt inom kommunen samt till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Programsamrådsmöte

Vid samrådsmötet den 24 november närvarade representanter för Riksbyggen, Skanska och Förvaltaren, Kerstin Bergendal som höll i projekt PARKLEK, Karin Milles från Sundbybergs stad samt Malin Marntell från WSP. Till mötet kom 26 personer.

Flera boende uttryckte att politikerna borde finnas på plats. Även att samrådsmötet har annonserats för dåligt och att man inte fångat upp de olika grupperna som bor i programområdet. Det fanns en oro över hur mycket Ör kommer att förtätas, hur mycket grönska som tas bort och om 60-tals strukturen kommer att finnas kvar efter förändringen. Flera var skeptiska till förslaget att flytta busshållplatsen från Hallonbergsplan. Det kan bli negativt för handeln och bytet mellan kommunikationsmedel. Många var även kritiska till en ny tunnelbaneuppgång vid golfångarna. En mer utförlig redovisning kan läsas under *Synpunkter*.

Synpunkter

Externa remissinstanser

AB Storstockholms Lokaltrafik

I RUF 2010 ligger programområdet i det som kallas för övrig regional stadsbygd med utvecklingspotential. Huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler bör tillkomma i dessa områden. Stadsbygden bör bli tät och sammanhängande.

Hallonbergen

Hallonbergen är en medelstor bytespunkt med cirka 3 000 påstigande per vardag på bussarna som trafikerar bytespunkter. Tunnelbanan blå linjen har cirka 5 800 påstigande en genomsnittlig vardag. Hallonbergsplan med bussterminal i anslutning till tunnelbanan kommer att få utökad betydelse som bytespunkt. De busslinjer som trafikerar terminalen idag kommer från de stora utbyggnadsområden som finns i närheten, Stora Ursvik busslinje 504, Järvastaden busslinje 157 (hållplats på Rissneleden). Busslinje 540 och eventuellt planeras linje 505 förlängas till Hallonbergen-Sundbybergs station. På sikt planeras också en förlängning av busslinje 118 från Rissne och Vällingby, som idag vänder vid Hallonbergen. Linjen planeras att trafikera Arenastaden i Solna. Många linjer vid Hallonbergen blir genomgående i och med att de förlängs till andra intressanta noder. Redan idag är bytespunkten trång och hårt belastad av att många bussar angör, SL och kommunen bör tillsammans studera hur kapaciteten för bussarna kan utökas vid

Hallonbergsplan när SL planerar för utökad busstrafik i samband med ökad efterfrågan.

Programförslaget innebär bland annat att busshållplatserna flyttas från Hallonbergsplan till Örsvängen/Ursviksvägen. SL anser att detta försämrar bytet mellan bussarna och tunnelbanans blå linjen. Gångavståndet blir både längre och höjdskillnaden gör att det blir oattraktivt att byta vid Hallonbergen. För resenärer med funktionsnedsättning är det extra viktigt med korta avstånd vid bytespunkter både ur orienteringssynpunkt och på grund av den extra förflyttning som krävs när bussarna hamnar längre från tunnelbanan. Om de föreslagna hållplatslägena även innebär att resenärerna måste passera en trafikerad väg försämrar tillgängligheten och trafiksäkerheten för denna grupp av resenärer och barn ytterligare. Målet och visionen med planarbetet är att skapa tillgänglighet och trygghet.

Förslagsvis bör kommunen och SL tillsammans titta på möjligheten att trafikera mellan Hallonbergsplan och Lötsjövägen för att få bort onödiga så kallade "säckkörningar". Generellt skapar säckkörningar en ineffektiv kollektivtrafik som både är oekonomisk och ger resenärerna längre restider. Förslaget skapar också bättre tillgänglighet beroende på var nya hållplatser föreslås ligga.

Tunnelbanan

SL anser att det är positivt att kommunen planerar för en ytterligare entré till tunnelbanan, oavsett om den inte byggs i närtid. När SL studerar så kallade sekundärentréer används en riktlinje för att uppnå samhällsekonomisk lönsamhet. För en ny entré ska kunna övervägas krävs det att det som lägst blir 4 500 in- och utpasserande resenärer som vinner minst tre minuter per resa genom att använda en ny entré. För en station som ligger under jord krävs det att betydligt fler resenärer får nytta av åtgärden, eftersom byggkostnaden troligtvis skulle bli betydligt högre. Med tanke på att exploateringen vid den föreslagna nya tunnelbaneentrén är litet så bedöms ett eventuellt genomförande ligga långt fram i tiden. I många av områdena där ny bebyggelse planeras berörs tunnelbanans blå linje mot Akalla, mellan stationerna Näckrosen och Hallonbergen.

Programförslaget visar bebyggelse både nära tunnelbanan och rakt ovanför. Mellan stationerna Näckrosen och Hallonbergen går tunnelbanan till största del i betongtunnel och ovanför den kan SL inte acceptera byggnation. Bebyggelse nära tunnelbanan kan påverkas av stomljud och vibrationer. SL:s normer är 0,3 mm/s avseende vibrationer från tunnelbanan och 30 dB(A) slow avseende stomljud ska erhållas i bostäder. Grundläggningsarbeten nära tunnelbanan ska utföras enligt SL:s föreskrifter. Avtal ska finnas mellan SL och kommun om ovan kommer krävas för de planer som berörs.

Busstrafik och framkomlighet

Vid projekteringen av Ursviksvägen till boulevard är framkomligheten för busstrafiken viktig samt utformning av korsningspunkter och hållplatser. En

"stadsmässighet" behöver inte med automatik innebära att parkerade bilar inkräktar på kollektivtrafikens framkomlighet. SL anser det viktigare med en attraktiv kollektivtrafik. Framkomlighet för kollektivtrafiken är en så viktig del att den bör prioriteras före parkeringsplatser, exempelvis med kollektivkörfält. SL förutsätter att kommunen samråder om framkomlighet, attraktiva hållplatser och korsningarna som anpassas efter kollektivtrafikens behov av framkomlighet.

SL saknar illustration över en möjlig bussförbindelse mellan Örsvängen och Sjövägen på sidan 13 i planhandlingen. Förbindelsen är en förutsättning för att kunna förlänga busslinje 118 från hallonbergen via Nationalarenan, Arenastaden till Solna centrum. Denna koppling är mycket viktig att få till så fort som möjligt. SL föreslår att kommunen samråder om förutsättningarna för kollektivtrafik i Ör området. Kollektivtrafiken bör gå så centralt som möjligt så att gångavståndet till hållplatserna blir korta.

Gång- och cykelvägar till de hållplatser och bytespunkter som planeras i planområdet ska utformas säkra, trygga, gena attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller erhålls i sovrum.

Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport är av riksintresse för luftfarten. Boverket beslutade 1999-07-05 (Dnr B411-670/98) att funktionen flygplats utgör riksintresse vilket innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som skall skyddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer. Länsstyrelsen har tillsynsansvaret över den kommunala planeringen och kan överpröva en plan om den innebär att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser. Flygplatsen har en skyldighet att säkerställa att byggnader och andra föremål inte genomtränger våra hinderbegränsande ytor, som enligt internationella regelverk fastslagits för att bidra till en hög flygsäkerhet i anslutning till flygoperationer. Höjdbegränsningen för det aktuella området är +59,4 m ö h (RH70). Av handlingarna framgår det inte vilka högsta höjder som planeras, men förutsatt att höjdbegränsningen enligt ovan underskrids har Bromma Stockholm Airport för närvarande inget övrigt att erinra.

Flygsäkerhet inom luftfarten är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal till hinder, från det att flygplanet lättar till det att det tar mark – såväl i vackert väder dagtid som i uruselt väder under mörker. Detta garanteras genom ett noggrant utarbetat regelverk som i sin tur utmynnar i bestämda flygvägar/områden som piloten med stor precision måste följa. En vanlig marginal till hinder är 300 meter, vilket är ganska lite i flygsammanhang, då denna höjd endast tar ca 30 sekunder att sjunka för ett vanligt trafikflygplan.

I vår utredning bedömer vi förutom hinderbegränsningar och buller, även

konsekvenser för eventuell regularitetspåverkan, tillgänglighet, VFR-flygvägar (visuell flygning) samt framtida utvecklingsplaner etc. Flygplatsen vill även ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hindersfrihetskraven vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området. Detta innebär att flygplatsen inte kommer att ge sitt godkännande till att t.ex. byggkranar tränger igenom flygplatsens hinderbegränsande ytor.

Ansökan om undantag för byggkranar under byggnation
Byggherren eller av denne anlitaad entreprenör, kan göra en särskild ansökan om tillfälligt undantag för genomträngning av hinderyta under byggtiden. Ansökan skall göras till flygplatsen i god tid innan produktionsstart. En ansökan skall omfatta redogörelse för alla metodval för begränsning av genomträngning av hinderyta. Flygplatsen kompletterar därefter ansökan på sökandes bekostnad med en riskanalys, där flygplatsen gör en bedömning ur ett flygsäkerhetsperspektiv och därefter meddelar beslut om undantag. Flygplatsen är dock ytterst restriktiv till att ge medgivande om undantag i dessa fall.

Delaktighet, handlingskraft, rörelsefrihet (Dnr Sundbybergsavdelningen)

Dnr Sundbybergsavdelningen tycker att det är bra att staden undersöker möjligheterna till stadsförnyelse inom Ör och del av Hallonbergen, det kommer att stärka stadsdelarna inom och mellan dem på ett bra sätt. Ni skriver i planen om FN:s konvention om barnets rättigheter, att kommunen har beaktas i det fortsatta arbetet, och det är bra och viktigt. Men ni har glömt att Sverige har en konvention till, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, 2008/09.38. Den trädde i kraft i Sverige den 14 januari 2009. Det är ett kraftfullt instrument. Har nedan skrivit artikel 9, som handlar om tillgänglighet, ingår i FN-konventionen för mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Ni har skrivit i planen om den policy om tillgänglighet som kommunen har tagit för ett par år sedan, men ni skriver att området ska så långt det är möjligt göras tillgängligt för alla. Men genom att det är nybyggnationer av bostäder, ska det vara tillgängligt.

FN-konventionen för mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning
Den 13 november 2008 fattade Sveriges riksdag beslut om att ratificera FN-konventionen för mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Konventionen tillhör de centrala konventionerna om mänskliga rättigheter. Konventionen har till syfte att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att åtnjuta sina mänskliga rättigheter.

Artikel 9 Tillgänglighet

För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden, ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på samma villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till informations- och kommunikationsteknik (IT) och system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden. Dessa åtgärder som ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet ska bl.a. gälla:

Byggnader, vägar, transportmedel, och andra inom- och utomhusanläggningar, däribland skolor, bostäder, vårdinrättningar och arbetsplatser, samt Information, kommunikation och annan service, däribland elektronisk service och service i nödsituationer.

Det finns tanke om att omgestalta Hallonbergspan till ett torg. Angöringsparkering ordnas då i anslutning till centrum och busshållsplatserna flyttas ut från torget och placeras istället som linjehållsplatser utmed Ursviksvägen och Örsvängen. Dhr Sundbybergsavdelningen anser att detta inte är bra att busshållsplatserna flyttas, pga. att många medborgare inte kan gå eller rulla för långa sträckor från bussen till tunnelbanan.

Det är viktigt att det finns handikapparkeringsplatser vid Hallonbergscentrum och lika så vid Örs centrum, och lika så om man är besökare i dessa bostadsområden. Och självklart att man ska kunna hyra boendehandikapparkeringsplats.

Dhr Sundbybergsavdelningen förutsätter att man bygger tillgängligt och att man inte har långt att ta sig till sopsugarna. Vi vill också att staden ser till att man bygger särskilda handikapplägenheter, pga. att för en del medborgare är inte standard bostadslägenheterna tillräckligt stora för att det ska fungera i t.ex. badrum och sovrum och kök, om man behöver lyft och har en större rullstol inomhus. 25 % av handikapplägenheterna i staden har försvunnit.

Fortum

Fortum har sökt och erhållit koncession för markläggning av kabel för kraftledningen KL24 längs bland annat Madenvägen, förbi Hornbach etableringen och genom stadsdelen Ör fram till Vattenfall eldistributions station vid Sjövägen inom Sundbyberg Stad.

Vid koncessionsansökans remissförfarande har Sundbyberg stad lämnat nedanstående yttrande till Energimarkandsinspektionen:

"Sundbybergs stad tillstyrker Fortum Distributions ansökan. Sträckningen är i överenskommelse med Översiktplan 2010, som antogs av kommunfullmäktige den 22 februari 2010. Sträckningen är även förenlig med gällande och kommande planerade detaljplaner. Genom att kabellaggningen ger möjlighet till andra etableringar inom de områden som frigörs genom kabelfieringen. Av dessa anledningar anser Sundbyberg Stad det mycket angeläget att koncessionen kan tillströkas."

Med hänvisning till ovanstående förutsätter Fortum Distribution att vår kabelfiering erhåller erforderligt utrymme inom föreslaget detaljplaneområde. För närvarande pågår Fortums detaljprojektering av kabelförläggningen samtidigt som regelbundna ledningssamordningsmöten hålls i Sundbybergs stads regi.

Hyresgästföreningen Terränglöparen/Kompassen

- *Stärk sambanden mellan Ör och Hallonbergen. Varför ska just detta förhållande gälla dessa två områden i Sundbyberg. Vi kan inte se att det är något genomgripande för staden.*

- *Barnfamiljer i Ör anges vara attraktiva.* Hur har detta påstående tillkommit?
- Komplettering av bebyggelse kan vi endast tänka oss där det idag är klockstapelområdet mellan Ör och Hallonbergen.
- Både äldreboende, studentlägenheter och förskolor har tidigare funnits i Hallonbergen men tagits bort. Vad var motivet till detta? Idag finns det små lägenheter som enligt uppgifter inte är uthyrda till studenter.
- *Stadsmässig karaktär med effektivt markutnyttjande,* kan inte ses som ett skäl.
- Trygghet mellan områdena skulle kunna lösas på annat sätt. Upplevelsen är kortare väg är ett konstigt motiv.
- Att Ursviksvägen skulle göras om till boulevard med den trafik som går där idag ser vi ingen vits med. På vilket ska den trafikleden gå i framtiden?
- Hallonbergsplan föreslås bli fri från både bilar och bussar. Ett mycket dåligt alternativ som vi bestämt tar avstånd från. Alldeles nyligen har det skett en upprustning av Hallonbergsplan.
- Kulturverksamheten i Hallonbergen utvecklas. Den konstnärliga utsmyckningen som fanns tidigare har i princip tagits bort. Vart tog den vägen?
- Ny tunnelbanuppgång ser vi ingen vits med.
- Ör ska bli ett köpcentrum. Tidigare fanns det ett sådant men det var lite intresse för det och inget talar för att det blir attraktivt i framtiden.
- Övriga förslag till förtätning i Hallonbergen avstryks.
- Bensinstationen bör behållas på nuvarande plats.
- Förslaget om att Toppstugeparken skall övergå till staden för att eventuellt bebyggas avstryker vi. Området bör behållas hos Förvaltaren.

Lantmäteriet

Programbeskrivning

Inga synpunkter

Fastighetsförteckning

Eftersom avgränsningen av planområdet nu i programskedet är något oklart är det svårt att avgöra vilka fastigheter som berörs. Fastigheterna som saknas i fastighetsförteckningen men som eventuellt bör vara med är Sundbyberg 2:22, 2:58 och 2:64 samt Gröna Stugan 1.

Länsstyrelsen Stockholms län

Programmet överensstämmer i huvudsak med inriktningen i tidigare FÖP för Rissne-Hallonbergen-Ör (2005). Enligt RUFSS 2010 ingår planområdet i det som kallas för övrig regional stadsbygd med utvecklingspotential.

Allmänt

Bostadsområdena Ör och Hallonbergen tillkom under 1960- och 1970-talet och idag bor det strax under 2000 invånare i ör och drygt 5000 invånare i Hallonbergen. Länsstyrelsen ser positivt på att ny bebyggelse prövas i ett redan anspråktaget område med närhet till kollektivtrafik där det finns möjlighet att utnyttja redan befintlig infrastruktur. Länsstyrelsen anser att programmet för Ör och del av

Hallonbergen belyser de förutsättningar och problemställningar som är av intresse inför fortsatt detaljplanering liksom behovet av kompletterande utredningar.

Mellankommunala frågor

Programområdet gränsar i öster till Solna kommun. Konsekvenserna av förslaget att förlänga Örsvängen och koppla denna mot Sjövägen behöver belysas och diskuteras vidare med Solna kommun liksom eventuell annan påverkan av den föreslagna bebyggelsen. Dagvattenhanteringen är också en fråga som behöver belysas då programområdet avvattnas till Råstasjön.

Enköpingsvägen - riksintresse för väg

Enköpingsvägen avses, efter det att Kymlingelänken byggts om till nya Enköpingsvägen, övergå till kommunalt huvudmannaskap och kommer då inte längre att utgöra ett riksintresse. I avvaktan på att så sker bör dock fortsatt planering utgå från riksintresset. Aktuellt programförslag anger att ny bebyggelse eventuellt kan tillkomma på båda sidor Ursviksvägen intill Enköpingsvägen. Konsekvenserna av detta med hänsyn till buller, luftkvalitet, transporter av farligt gods och även för omledningstrafik behöver behandlas i det fortsatta planarbetet.

Trafik

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att det kan finnas behov av att ta fram en övergripande trafikutredning som belyser allmänna konsekvenser av den föreslagna bebyggelsen i Ör och Hallonberg. I det arbetet är det viktigt att trafiksäkerhetsfrågor och ett barnperspektiv värnas.

Fornlämningar

I programområdets södra del finns en registrerad fornlämning, *Sundbyberg 60*, som enligt fornlämningsregistret utgörs av en höglignande stensättning som är cirka sex meter i diameter. Fornlämningen ligger norr om Ursviksvägen., i höjd med Lötsjön, där ny kompletterande bebyggelse föreslås. Det finns också två fornlämningar, *Sundbyberg 50* och *12:1*. i planområdets norra del, öster om Ursviksvägen i närheten av Råsta Gård. Fornlämningarna utgörs där av en vägbank respektive en runsten. I programmet anges att ny bebyggelse eventuellt kan tillkomma utmed den östra delen av Ursviksvägen. Det är Länsstyrelsen som bedömer om ett fornminne kan komma att påverkas av en föreslagen exploatering. Länsstyrelsen kan också besluta om att en arkeologisk utredning behövs för att fastställa om det finns fornlämningar som ännu inte är kända inom området. Kommunen bör därför inför det fortsatta arbetet ta kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Trafikbuller och luftföroreningar

Tillkommande bebyggelse placeras utmed de större vägarna inom området. Ursviksvägen föreslås bli en esplanad/boulevard som ska kunna binda samman Sundbybergs centrala delar med Ursvik och ny bebyggelse föreslås utmed Örsvängen och i förlängningen av denna. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag inte bedöma hur kommande detaljplaner och föreslagen markanvändning kommer att påverkas av trafikbuller. Vid planering av ny bostadsbebyggelse bör som regel gällande riktvärden för buller inte överskridas. Länsstyrelsen anser

dock att det kollektivtrafiknära läget i staden möjliggör att avsteg från riktvärdena skulle kunna göras i planeringen. För mer information se Länsstyrelsens rapport 2007:23. ”Trafikbullen i bostadsplanering” som kan hämtas på www.lansstyrelsen.se och Boverkets allmänna råd 2008 som kan hämtas på www.boverket.se. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft bör också iaktas vid kommande planering.

Dagvattenhantering

Det är bra att dagvatten ska omhändertas lokalt där så är möjligt och att planeringen ska ske så att förorenat dagvatten uppkommer i så liten utsträckning som möjligt. Länsstyrelsen ser också positivt på programmets förslag att anlägga ett översvämningssområde och meandra Råstabäcken för att minska flöden och föroreningsbelastningen på Lötsjön, Råstasjön och längre nedströms berörda vattendrag samt att dagvatten hanteringen ska utredas vidare under planarbetet.

Grönstruktur och strandskydd

Föreslagen exploateringen vid område 3 kryper mycket nära Lötsjön och område 9 mycket nära Råstasjön. Bebyggelsen riskerar därmed att ta värdefull sjönära natur i anspråk. Detta är enligt Länsstyrelsens bedömning tveksamt både ur biologisk synpunkt och med hänsyn tagen till friluftslivet. Även om programmet uttrycker att varsamhet ska gälla vid ett eventuellt ianspråktagande bör grönområdenas stora betydelse för folkhälsan inte förringas. Runt Råstasjön råder strandskydd som omfattar mark- och vattenområdet 100 meter från strandlinjen. Vid Lötsjön saknas strandskydd. Där är det önskvärt att strandskyddet kan återinföras för att långsiktigt säkra tillgången på strandnära områden enligt strandskyddets syften.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Den föreslagna exploateringen innebär att mängden dagvatten kommer att öka. De recipienter som berörs är Lötsjön och Råstasjön vilka båda avrinner till Brunnsviken som i sin tur står i förbindelse med Lilla Värtan. Lötsjön och Råstasjön är viktiga lokala vattenområden där det finns behov av att minska tillförseln och belastningen av näring och andra föroreningar. Brunnsviken och Lilla Värtan är s.k. vattenförekomster enligt Vattenförvaltningsförordningen som därmed har miljö kvalitetsnormer. Både Brunnsviken och Lilla Värtan är klassificerade som s.k. övergångsvatten. Brunnsviken har otillfredsställande ekologisk status med kvalitetskrav att god ekologisk status ska uppnås senast år 2021. Brunnsviken är mycket kraftigt påverkad av föroreningar och i stort behov av att få en minskad belastning. Lilla Värtan ska ha uppnått god ekologisk potential senast år 2021 och dess nuvarande status är måttlig ekologisk potential. Lilla Värtan uppnår inte heller god kemisk ytvattenstatus och kvalitetskravet är att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås senast 2015. Länsstyrelsen anser att även om t.ex. dagvattenutsläpp inte direkt påverkar någon vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer så ska hänsyn tas till påverkan på nedströmsliggande vattenförekomster, i detta fall Brunnsviken och Lilla Värtan.

Klimatanpassning

Att ta hand om dagvatten på ett miljöriktigt sätt går hand i hand med att anpassa planeringen efter ett förändrat klimat med risk för mer intensiva

nederbördssituationer och ökade översvämningsrisker. Länsstyrelsen anser att en redovisning bör ske hur kommunen anpassar den nya bebyggelsen till ett förändrat klimat, t.ex. när det gäller dagvattenhantering och dimensionering av ledningssystem. För tips och information se www.boverket.se

Behovsbedömning

I programmet görs bedömningen att konsekvenserna av den föreslagna, sammantagna markanvändningen inom programområdet kan vara lämpliga att belysa i en MKB för att få till stånd ett så bra beslutsunderlag som möjligt. Länsstyrelsen delar uppfattningen att det kan vara ett bra sätt att belysa konsekvenserna av den föreslagna markanvändningen. Flera miljöaspekter i programförslaget är översiktligt redovisade och inom flera sakområden behöver därför ett fördjupat arbete ske. Alternativt skulle konsekvenserna kunna tas upp och belysas inom respektive planprocess och resultera i ett tillräckligt beslutsunderlag för en lämplighetsbedömning även utan en miljöbedömning. Kommunens ställningstagande bör i tidigt skede kortfattat göras tillgängligt för allmänheten i anslutning till annonsering och/eller publicering av planförslaget på kommunens webbplats.

Formalia

Plan- och bygglagen (1987: 10) ersattes den 2 maj 2011 av plan- och bygglagen (2010:900). Av övergångsbestämmelserna framgår att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för ärenden som påbörjats före denna tidpunkt. Av planhandlingarna bör framgå vilken lag som tillämpats vid framtagandet av planerna.

Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg

Området kring Lötsjön, Golfängarna och Råstasjön utgör några av Sundbybergs och Solna kommuns mest lättillgängliga och viktiga rekreationsområden. Dessa områden är mycket uppskattade och populära stadsnära natur- och grönområden, som ger boende i Solna och Sundbybergs kommun närhet till rofyllda upplevelser, som kan anses vara av stor betydelse för folkhälsan.

Lötsjön och Råstasjön är även viktiga fågelsjöar och erbjuder intresserade möjligheten att kunna studera en mångfald fågelarter. Råstasjön anses bland annat ha höga kvaliteter som fågelokal och är med sina stränder och närmaste omgivningar upptagen i Länsstyrelsens naturkatalog som ett naturvårdsobjekt av regionalt värde. Sjöns rika fågelliv uppvisar bland annat arter som rödlistad mindre hackspett, brunand, större hackspett, sothöna, rörhöna, vattenrall, skrattmåskoloni, gråhäger, bland många arter. Den vattenlevande faunan har vid inventering visat exempelvis abborre, mört, gädda, sutare och ruda och den omgivande floran kan bland annat uppvisa blåsippa, trolldruva, ormbär och ädellövskog.

För närvarande planerar Naturskyddsföreningen i Stockholms län också ett miljöprojekt vid Råstasjön, i samarbete med organisationen Miljösprånget, där man vill erbjuda kostnadsfria fågelskådningar och naturupplevelser till elever och personal i skolor i Solna kommun. Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg anser vidare att det är av stor vikt att skydda och värna stadsnära natur- och

grönområden, så att människor även fortsättningsvis har närhet till rofyllda platser för rekreation, naturupplevelser, friluftsliv och motion.

Mot bakgrund av det stora antal genomförda, pågående och planerade byggprojekt i Solna och Sundbyberg, i områden som Järvastaden, Ursvik, Nya Ulriksdal, Arenastaden med flera, anser Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg generellt att nybyggnation inom kommunerna bör ske i en takt som är anpassad till befintlig och planerad kollektivtrafik, så att människor ges möjlighet och tillgång till kollektivt resande, för att på så sätt begränsa belastningen av ytterligare klimatpåverkande biltrafik. Kommuner kan, bland annat genom planering av lokal infrastruktur, bidra och uppmuntra till kommunikation med kollektivtrafik, och genom anläggande av cykel- och promenadvägar begränsa biltrafik inom kommunen.

Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg menar att nya vägkopplingar från Hallonbergen och Ör till nya Arenastaden via Sjövägen och Råstasjön riskerar att generera biltrafik som kan ha negativ inverkan på djur- och naturliv kring Råstasjön, och föreslår att dessa förbindelser begränsas. Naturskyddsföreningen föreslår också att planerad bebyggelse i grönstråk mot Sjövägen och Råstasjön begränsas i omfattning och skala, så att bebyggelse inte skarpt kontrasterar mot den öppna yta som utgörs av Råstasjön, med tillhörande fågelliv. Vattenkvaliteten i sjöarna riskerar också att missgynnas av tillförsel av närsalter och andra föroreningar som kan följa av ny bebyggelse och ökad trafik i området.

Lötsjöstråket benämns i planförslaget också som mycket viktigt ur rekreationssynpunkt för boende i Solna och Sundbyberg, och Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg är generellt mycket tveksamma inför ytterligare exploatering av området, även om det rör sig om små ytor för bebyggelse. Vi anser vidare att det är oklart vad som avses med att Lötsjöstråket ska stärkas som kommunikationsstråk mellan Ursviksvagen och Vackra vägen och menar att gång- och cykelvägar över Golfängarna bör ha en ganska blygsam utformning för att inte störa intrycket av sammanhängande yta. Det finns för övrigt också sedan tidigare planer på ett friluftsbad i området kring Golfängarna, vilket även detta sannolikt kommer att öka belastningen och påverkan på området i form av besökande, biltrafik och transporter.

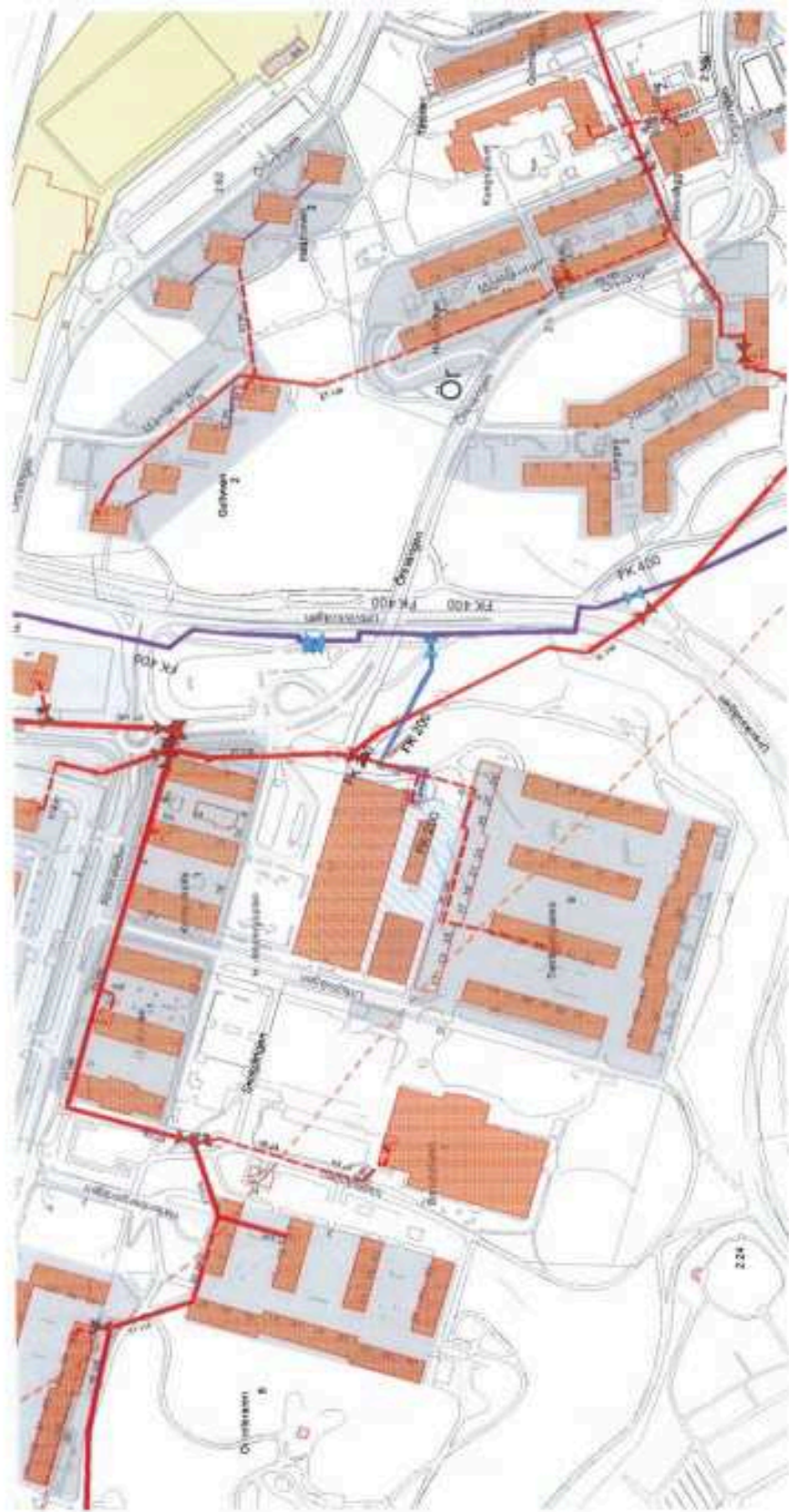
Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg föreslår även att kommunen kompenserar ytor där grönområden och grönstråk tagits i anspråk, med att anlägga exempelvis nya parker och parkstråk.

Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg ser för övrigt mycket positivt på kommunens planer på en eventuell ekodukt vid Enköpingsvägen samt ett planerat rekreativstråk längs Råstabäcken.

Norrenergi

Norrenergi har både fjärrvärme och fjärrkylledning i området som skall beaktas i den fortsatta detaljplanen, se Bild 1. Möjligheterna att förnya och förstärka, främst fjärrvärmeledningarna genom området och komplettera med en

tyckstegringsstation, har utretts och kan bli aktuellt de närmaste åren, så det är önskvärt att hänsyn tas till detta i detaljplanearbetet.



Norrenergis fjärrvärme och fjärrkylledningar.

Norrvatten

- I det aktuella planområdet, ligger Norrvattens huvudvattenledning av dimension 800 som är inritad på bifogad karta. Ledningen är en ställedning.
- Norrvattens rättigheter för ledningen anges i erhållen upplåtelse av ledningsrätt.

Ledningsrätten gäller ett område som sträcker sig cirka 2,5 m på ömse sidor om ledningens mitt där Norrvatten äger vissa rättigheter, inom detta område får t. ex fastighetsägaren utan Norrvattens medgivande ej uppföra byggnad, plantera träd eller förändra marknivå. Inom samma område får fastighetsägaren utan ledningshavarens tillstånd inte anlägga vägar, ledningar eller annan åtgärd som kan försvåra ledningsrättens utövande. För arbeten som berör huvudvattenledningen enligt ovan krävs avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar, det är viktigt att Norrvatten kontaktas i ett så tidigt skede som möjligt.



Norrvattens ledningar i området

Polismyndigheten i Stockholms län, Västerortspolisen, Närpolisen i Sundbyberg

Det är positivt att det finns en uttalad målsättning vad gäller ökad känsla av trygghet och säkerhet genom förbättrade samband, tydligare struktur och levande gaturum. Det är dock väsentligt att det också fokuseras på fastigheternas, inte minst bostädernas, utförande och utformning för att uppnå ökad trygghet och säkerhet även i denna miljö.

För att på ett strategiskt och långsiktigt sätt minska risken för främst tillgreppsbrott, och på ett konkret sätt beakta tryggheten ur denna aspekt, är det väsentligt att fastigheter planeras och utformas utifrån grundläggande kunskaper och principer om hur inbrotts- och skalskydd bör vara konstruerade och var de ska placeras. Det är också i bostadsfastigheter väsentligt ur trygghetsperspektivet var till exempel förråd, garage, tvättstuga etc. placeras. Ett konkret sätt att beakta detta är att i exploateringsavtal eller likvärdiga handlingar göra en koppling till Bo Tryggt 05 (www.botryggt.se), eller i vart fall uttrycka att dess innehåll skall vara huvudinriktningen och därmed ange en miniminivå på detta område.

Om denna del brister ges fler tillfällen och frestelser och därmed ökade risker för inbrott, stölder och obehöriga intrång och vistelser i fastigheternas utrymmen, till stort förtret och men för framtida boende, hyresgäster och fastighetsägare och med minskad trygghet som konsekvens. Det finns flera exempel på nyproducerade fastigheter i Sundbyberg som relativt snart efter inflyttning drabbats av flertal inbrott. De boende är besvikna över bristerna i inbrottskyddet och att, som det visat sig i efterhand, de råd och anvisningar som finns i Bo Tryggt 05 inte har uppmärksamats och följts.

Några viktiga allmänna frågor att belysa i ett tidigt skede:

1. Det ska finnas en ansvarig för trygghets- och säkerhetsfrågor under hela byggprocessen.
2. Inbrottskydd ska vara väl integrerat i byggnaden. Undvik att markera skyddet för mycket, det kan öka otryggheten och provocera till brott och vandalisering. Utforma detaljerna i skalskyddet noga, omslutningsytor, brytvinklar, placering av dörrar och fönster etc. Det krävs hållbara material och komponenter. Undvik att placera skyddsvärda dörrar, t ex nödutgångar och dörrar till förrådsutrymmen, insynsskyddade eller obevakade, till exempel mot skog, allmänning etc.
3. I den mån parkeringsplatser i garage under hus måste planeras bör de utformas med särskild vikt på in- och utfarter och passagen till/från trapphus, att utrymning sker rakt ut i det fria, att de renodlas för biländamål.
4. Byggnaders fasader i bottenplan bör med hänseende till materialval och färg utformas så att skadegörelse i första hand försvåras, och i andra hand med begränsade åtgärder kan återställas efter inträffad skada.

Stor Stockholms brandförsvär

SSBF förutsätter att risker i samband med transporter av och verksamheter med farligt gods (bl.a. Enköpingsvägen, bensinstationen vid Gesällvägen) beaktas i kommande detaljplanarbetet. SSBF anser att ett behov av framtagande av en riskanalys kan föreligga för bl.a. dessa transporter och verksamheter beroende på hur programområdet utformas i detaljplaneskedet, se bl.a. Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånd.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag. Fortum äger ledningen inom planområdet.

Sverigedemokraterna i Sundbyberg

Sverigedemokraterna i Sundbyberg saknar representation i stadens nämnder och kan därför endast på detta sätt framföra sina tankar kring den framtida förändringen i planområdet. När ärendet väl kommer upp i fullmäktige brukar det inte finnas möjligheter att ändra något.

Vår uppfattning är att förvaltningen har gjort ett mycket gott arbete och tagit fram och beskrivit relevanta basfakta.

Vi har några allmänna invändningar.

- Vi bedömer att effekterna av Arenastaden inte har analyserats tillräckligt när det gäller kommunikationer, p-platser etc. Hallonbergen kommer att ligga på ungefär samma avstånd som Solna Centrum från anläggningen. Detta bör hanteras på något sätt. Vad händer med busslinjer, gångvägar etc. när några tiotusental människor förflyttar sig?
- Vi vill att Ör och Hallonbergen utvecklas successivt och att de boende får vara med. Ör och Hallonbergen har i stort sett inte utvecklats någonting sedan områdena byggdes. Nu ska det relativt snabbt ske stora förändringar, som är svåra att överblicka för vanliga människor. Risken är stor att områdena läggs i träda igen som förut när nuvarande planering är genomförd.
- Vi vill att planeringsprocessen också ska vara styrande för Förvaltarens arbete i området. Vi ser en klar risk att Förvaltaren fortsätter att slå ut bollplaner och lekytor och genomför andra försämringar med planeringsprocessen arbetar för förbättringar.
- Vi vill varna för alltför mycket planerande i betydelsen att alla ytor fylls igen med hus eller verksamheter. Spara i stället ytor för kommande generationer.
- Vi vill se höga hus och sparade grönytor i stället för utspridd låghusbebyggelse.
- Att göra en starkare koppling mellan Ör och Hallonbergen får inte vara ett självändamål och vill bevara särarten i Ör och Hallonbergen.
- Den diskuterade vägen, som ska utgöra en ny koppling mot Rissne bör analyseras igen. Ska trafiken radikalt minskas på Ursviksvägen kan den nya vägen ifrågasättas. Nytt är också tillkomsten av tvärbanan, Hornbach mm.

- När områdena planläggs vill vi ha separata gång- och cykelvägar. Vi vill minska risken att små lekande barn skadas. Cyklar kan komma upp i avsevärda hastigheter och utgöra en stor fara eftersom de inte hörs om de kommer bakifrån.
- Vi vill ha en trädplanteringsplan för gaturummen. Detta behöver inte innebära att gatorna ska se ut som Karlavägen i Stockholm. Vi vill också se träd på "klassiska" breda gator.
- De nya områdena ska förses med sopsug.
- Bygg på nuvarande hus där så är möjligt tekniskt och ekonomiskt.
- Hallonbergen är hårt exploaterat i dag. Var därför försiktig vid nyexploateringen.
- Trafiksäkerheten och genomfartstrafiken bör uppmärksammas. Vi vill inte ha med utfarter utefter Ursviksvägen.
- Bevara Golfängarna och ge området runt Lötsjön och bäcken mot Råstasjön ett strandskydd på samma sätt som Råstasjön. Vi förordar minst 100 meter.
- Andra alternativ bör sökas till att använda mark inom området som översvänningsområde. Ett alternativ bör vara att överväga att höja kanterna runt Lötsjön och använda sjön som ett vattenmagasin med reglerad avrinning.
- Vi vill kraftigt minska eller helst ta bort den planerade bebyggelsen vid Örsvängen/Ursviksvägen mot Lötsjön.
- I underlaget beskrivs mycket, som man kan göra men en svaghet är att mycket kostar pengar. Därför finns det ingen garanti att det genomförs.

Hallonbergens centrum mm.

Centrumbyggnaden har byggts om flera gånger utan att något blivit bättre. Vi delar uppfattningen att centrum och planen utanför behöver förändras.

Vi gör bedömningen att Hallonbergen kan bli ett än viktigare kommunikationscentrum i framtiden.

- Vi vill bevara busshållplatserna men använda nuvarande parkeringsplatser innanför busshållplatserna för torghandel, utomhusservering, park och mötesplats.
- Parken mellan gatan och busshållplatserna vill vi göra om till parkeringsplatser.
- Om T-banan ska få en uppgång till, bör denna förläggas till Ör och på sådant sätt att den underlättar för gående till Arenastaden.
- Vi anser att det bör undersökas om stadshuset kan flyttas till centrumbyggnaden.
- Vi vill bevara området kring Toppstugan utan byggrätter.

Område 3.

Ingen bebyggelse söder om nuvarande bebyggelse i Hallonbergen.

Område 4.

Bevaras i stort sett som i dag.

Område 5.

Vi förordar alternativ 2 eventuellt kombinerat med att viss del av Ursviksvägen förläggs i tunnel för att möjliggöra en högre exploateringsgrad runt bron. Vi kan tänka oss skolor, högskola, myndighet, affärer, hotell, kontor eller bostäder.

Vi förordar en hög exploateringsgrad mellan Örbron och Enköpingsvägen. Stor hänsyn ska dock tas till de boende i Ör. Ett sådant synsätt möjliggör lägre exploatering på andra håll. Fördelen ligger i närheten till tunnelbanan och bussarna.

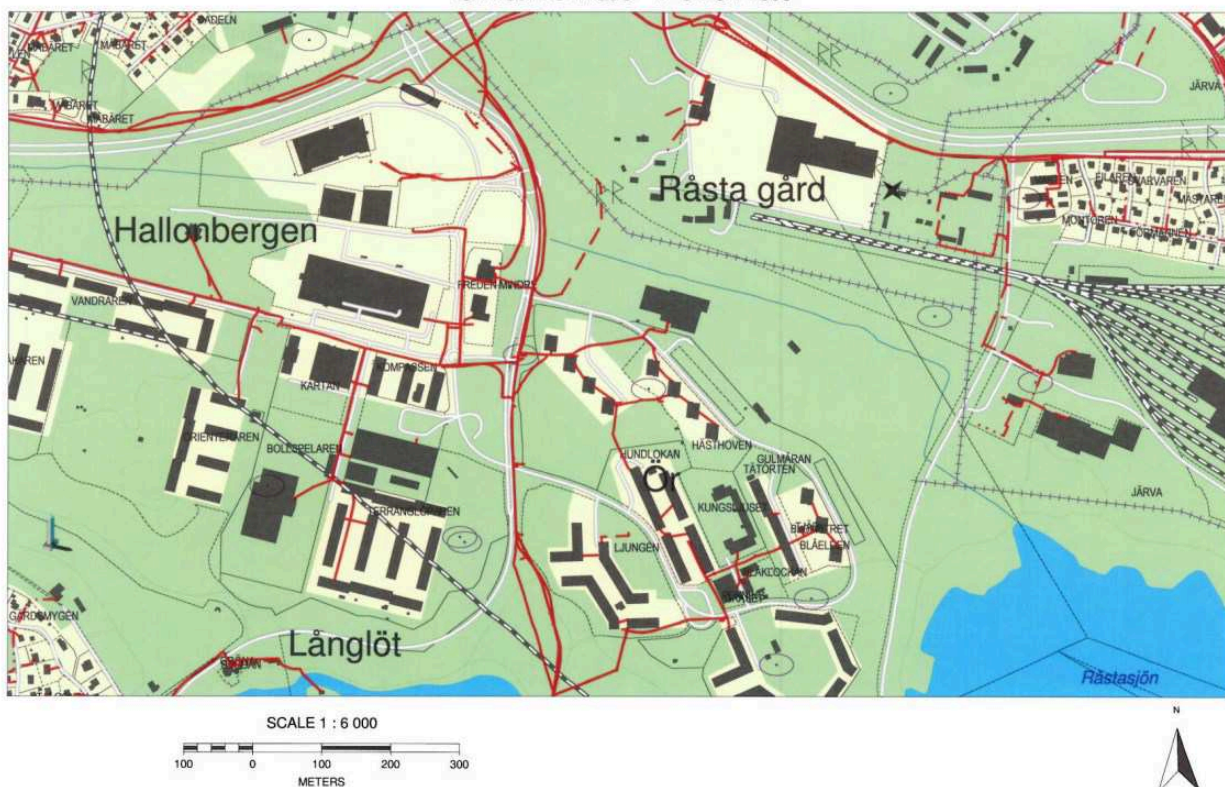
Område 10.

Utgår eller minimeras.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har befintliga ledningar i teleanläggningar i programområdet, se bifogad karta. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare förutsätter Skanova att kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Skanovas Telenät



Karta över Skanovas teleanläggning

Trafikverket

Hänsyn till riksintresset Enköpingsvägen

Enköpingsvägen är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken och skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Programmet redovisar kompletterande bebyggelse utanför programområdet upp mot väg Enköpingsvägen. Enköpingsvägen avses i en framtid övergå till kommunalt huvudmannaskap och utgör då inte längre riksintresse. I avvaktan på detta bör fortsatt planering för bebyggelse i anslutning till Enköpingsvägen utgå från riksintresset.

Synpunkter på programförslaget

Programmet redovisar inte vilken volym som tillkommande bostäder och verksamheter utgör, annat än att programmet nämner "relativt omfattande kompletteringsbebyggelse". Detta gör det svårt att avgöra vilka trafikflöden som genereras på gatunätet. Detta kan påverka trafiksäkerheten och miljöstörningar samt val av vägstandard. Dessa frågor bör belysas i det fortsatta planarbetet t.ex. i en miljökonsekvensbeskrivning. Det är enligt Trafikverket Region Stockholm uppfattning viktigt att säkra och bekväma gång- och cykelförbindelser skapas. Programmet bör beskriva hur olika målpunkter nås, t.ex. kollektivtrafik. Programmet föreslår en intressant idé att förse Hallonbergens T-banestation med ytterligare en uppgång.

Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt.

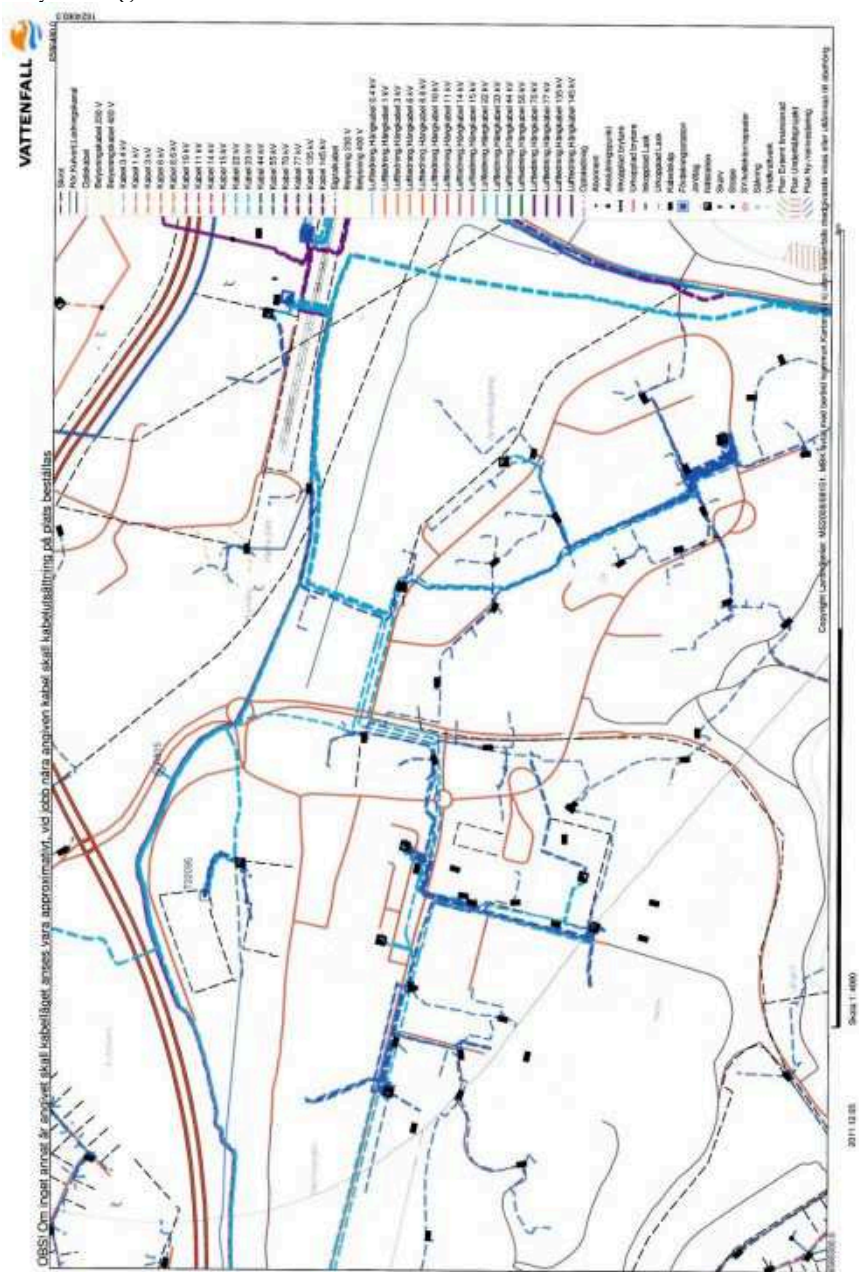
För att klara av att strömförsörja tillkommande bebyggelse i planen så måste Vattenfalls nät byggas ut detta innebär nya nätstationer och nya elkablar. Kontakt önskas med stadsbyggnadskontoret för att diskutera lämpliga placeringar.

Vattenfalls befintliga markförlagda kablar får inte byggas över och Vattenfalls anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter. För högspänningsledningar (spänningar över 1 kV) inom kvartersmark yrkar Vattenfall på u respektive I-områden i kommande planer. För befintliga nätstationer yrkar Vattenfall på E-områden.

För Vattenfalls 70 kV ledningar gäller bl.a. följande: ingen förändring av markanvändningen eller marknivå får ske över eller invid ledningarna, u-området för kabel skall vara minst 3 meter på vardera sida av ledningen yttersta fasen inom detta område får inga markförändringar göras utan inhämtat tillstånd från Vattenfall. Byggnader skall placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till kabeln detta område Yrkar Vattenfall visas som prickmark i kommande planer. Utöver detta skall Telestörningsnämndens meddelande nr 21 följas vid Våra ledningar.

Riskanalyser vid arbeten och sprängningar nära Vattenfalls ledningar skall utföras och presenteras i god tid i förväg till Vattenfall. Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören. Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via www.vattenfall.setsvianslutning-till-elnetet.htm eller på tel. 020-82 10 00.

I övrigt gäller att befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangennomförandet. Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se. Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst 020-82 10 00 kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.



avdelningar inom Ör området. Förvaltningen är positiv till förslaget om en stadsförnyelse och bostadsbebyggelse inom Ör och del av Hallonbergen.

Övriga

Boende Logdansvägen 40

Jag flyttade till Ör för lugnet som finns här, det är ett underbart ställe för barnen att växa upp i. Här finns lite biltrafik, mycket träd och grönområden och det känns som att vi bor i en stad där alla känner alla.

Men nu vill ni förvandla vår del av världen till en helt annan plats än den vi känner till. Mer bilar på gatorna, mer människor som medför mera irritationer, mer stök, m.m. Och det blir mindre plats med plats till att hitta en egen plätt med gräs att vara ensam på. Jag förstår att det finns många som vill bo trångt med full insyn, men då kan man ju bo i de nya områdena i Ursvik.

Vill man bo i en storstad och men ändå bo på landet så ska man bo i Ör och precis så vill jag bo även i fortsättningen. Jag har inget emot förändringar men då ska det bli till det bättre, vilket inte är så vanligt nu för tiden. Jag vet inte hur mycket ni bryr er om vad de boende tycker, men jag gör i alla fall ett försök för min lugna värld som håller på att försvinna.

Boende i området

Vi var på mötet i kulturcentrum angående detaljplanerna för Hallonbergen och Ör. I stort sett tycker vi att det ska bli både spännande och intressant. Det vi är mest skeptiska mot är T-baneingången mot Golfängarna, belastningen på ängarna får inte bli för stor. Hoppas verkligen att man försöker bevara Golfängarna i befintligt skick i den mån det går. Bebyggelsen längs Ursviksvägen bör vara av radhuskaraktär eller liknande.

Boende i Ör

Hallonbergsbron

Om denna tas bort, vad ska då cyklarna och fotgängarna göra? Flyga?
Hallonbergsbron/Örbron är en nödvändig installation för att cyklister och fotgängare ska kunna färdas mellan Ör och Hallonbergen utan att behöva korsa en trafikerad bilväg. Vänligen gör inte om synderna från 60- och 70-talet med att ta bort allt som inte är till gagn för biltrafiken.

Ljud

Ljud färdas långt, mycket längre än vad folk tänker på.
Om ni bygger så ta in någon som kan råda om hur ljudbilden kommer att ändras, även en god bit bort från eventuella vägar. Vidare så finns det inget som heter ”acceptabel förhöjning av ljudnivån”.

Bussar och framkomlighet

Sverige brukar ha en vinter om året, kom ihåg detta.
Att flytta busstorget längre bort från Hallonbergscentrum är inte en god idé om ni inte kan försörja för en ny utgång precis i närheten. Ta en titt på hur folk gör när de

väntar på bussen, en del står i kuren hela tiden men under vinterhalvåret är det vanligast att se folk stå inne i centrum och vänta, och ibland rent av handla i de butiker som finns där.

För att testa framkomligheten för äldre personer så:

1. Fråga Sodex om ni får låna en rullator
2. Luta er mot rullatorn när ni går sträckan från Hallonbergenscentrum fram till där ni vill ha busshållsplatserna
3. Gå fram och tillbaks med rullatorn en längre tid för att få en bättre känsla om hur det känns när man är på väg hem
4. Gör allt ovan när det ösregnar, när det är djup snö, när det är halt och isigt och när det är risk för snö.

Demografi

Ungdomar, medelålders och äldre, tre grupper som sällan är i varandras kretsar. Ett påtagligt problem med förtätningsprogrammen är att ni inte når ut till samtliga grupper; detta skulle lättast delvis avhjälpas genom att posta flygblad till samtliga boende och genom att sätta upp lappar om det i portuppgångarna samt på de kyrkor, äldreboenden, idrottshallar, tvättstugor och övriga ställen som folk träffas på. Folk med jobb eller familj tenderar att prioritera dessa över möten så det bästa vore antagligen att sprida ut eventuella samråd över några dagar med förskjutna öppentider. Ungdomar skulle antagligen finna eftermiddagen lättast att komma undan. Arbetandes samt föräldrar borde antagligen finna det lättast efter klockan sju då middag och umgänge i allmänhet är avklarat.

Skog

Skog är en viktig del i svenskens sinne, inte bara dess industri. Bevara skogsområden så långt som möjligt då de har en del unika egenskaper som bebyggelse inte kan ersätta. Några exempel:

- De erbjuder anonymitet
- De leder till en mer avslappnad atmosfär
- De blockerar mycket ljud
- De är trevliga lekplatser för barn, unga och äldre
- De är trevliga för spontan picknick
- De erbjuder möjligheten att fly trots att man är i en storstad, när man behöver vara ensam
- De ger en känsla av trygghet när de är välvårdade
- De uppmuntrar ett varierat djur- och fågelliv
- De erbjuder variation.

Jag skulle sakna hararna, hackspettarna, igelkottarna och fasanerna om de försvann.

Bykänsla

I en by hälsar man på sina grannar och hjälper en som har fallit, detta är ovanligt i städer. En viktig och unik egenskap i Ör är att trots sin befolkningensmängd ändå känns mer som en större by än som en mindre stad, detta är ett värde som är viktigt att bevara och antagligen en av anledningarna till varför området är efterfrågat bland

de flesta demografier. Bykänslan är dock bräcklig och lever delvis tack vare en viss avskärmning från resten av Sundbyberg, denna bör inte byggas bort genom att göra Ör till en sammanfogad del av Sundbyberg.

Överdäckning

En förändring av gränsen mellan Ör och Hallonbergen som antagligen skulle få stadsdelarna att kännas mer sammanfogade, göra området mer attraktivt för aktiva människor och bevara stadsdelarnas karaktär vore att däcka över en anseelig del av Ursviksvägen där den skär mellan Ör och Hallonbergen. En överdäckning av Ursviksvägen skulle kunna medföra ett borttagande av Hallonbergsbron då det skulle vara möjligt att färdas mellan Hallonbergen och Ör utan att korsa en bilväg. En överdäckning skulle även ha fördelarna med att ljudet från trafiken minskade, att mera ytor skulle frigöras, genom exempelvis anlägga gräsmattor eller promenadstråk ovanpå, samt att det skulle göra det lättare för folk i Hallonbergen att nå golfångarna. Vidare skulle en överdäckning ha fördelen att underjordiska garage skulle bli en mer naturlig del av trafiken vilket ytterligare skulle kunna frigöra ytor och medge parkeringsutrymme.

Örsvängen/Sjövägen

Ta en promenad och njut av naturen, det är få förunnat.

Att länka samman Örsvängen med Sjövägen är ett förslag som bara en byråkrat skulle kunna gilla. En sammanlänkning skulle i värsta fall göra Ör till ett genomfartsområde för att snabbare nå Ursviksvägen eller för att snabbare färdas mellan Solna C och Hallonbergen. Oavsett vilket så skulle en länkning bidra till att sträckan mellan Sjövägen och parkeringarna inte längre skulle vara en obehindrad cykel- eller promenadsträcka. Vänligen iaktta den trevliga egenheten med att det är möjligt att gå eller cykla mellan strax utanför Kista centrum, ett kvarter från Råsunda kyrka, idrottsplatsen samt till Rissne centrum utan att behöva korsa en enda bilväg. Traditionellt sett går det att gå till Kista centrum, Rinkeby centrum, Tensta centrum och Hjulsta centrum utan behöva sätta sin fot på en bilväg (nu behöver man korsa en eller två temporära byggvägar). Det skulle inte förvåna mig om man även kan nå Akalla och Tensta med lika få korsningar av bilvägar.

Höjdskillnader och kullar

Det tråkigaste landskapet som finns är platt och monotomt, se valfri parkeringsplats till exempel.

Höjdskillnader och kullar är viktiga för variation och för att inte ge en påträngande känsla av allt. En kulle som är borttagen kan egentligen aldrig ersättas. Hagakullen var ett, om än misslyckat, försök att ersätta och även ett gott exempel på vikten av kullar i en stad.

Utseende

De flesta kan spendera timmar med att stirra på växter eller vatten, men när var senaste gången man spenderade timmar på att titta på en byggnad?

Om ni nödvändigtvis måste bygga så hör efter med invånarna om vilka byggnader som skulle passa in. Resultaten kommer antagligen avvika från vad de som bor i tätare områden skulle föredra. En byggnad som inte passar in tenderar att bli ett

smädesobjekt och orsaka ett ärr som lever kvar i samhället minne en lång tid, ta skandalhuset i Uppsala som exempel.

Egenheter hos Ör

Det är det avvikande man minns, det vardagliga glömmar man.

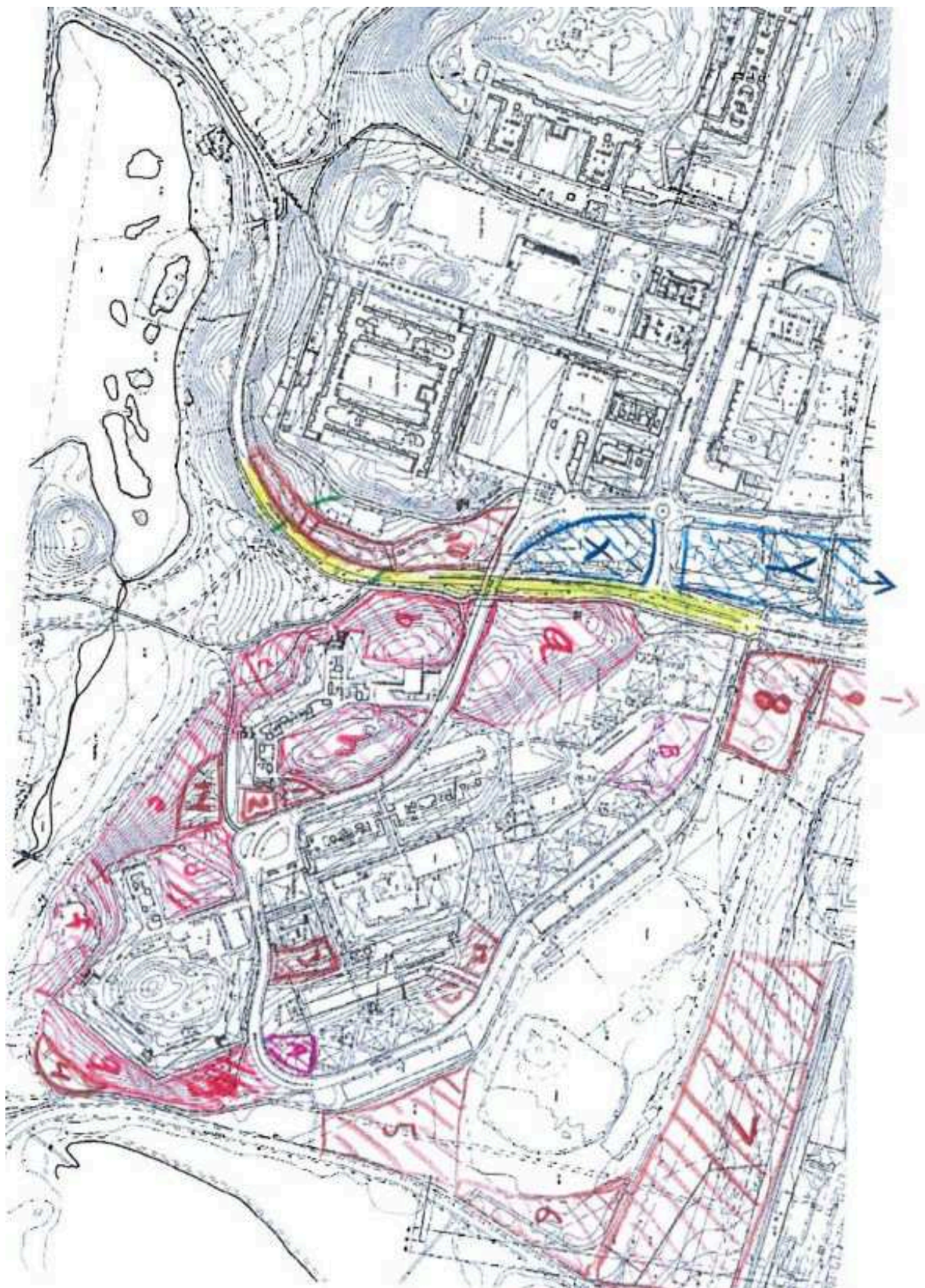
Ovan har jag nämnt några få egenskaper hos Ör som gör området till en unik och trevlig plats att leva i, men för att nämna några till:

- Det finns en del frukt- och bärträd med ätlig frukt i området
- Det finns gott om stensöta och en del krusbär
- Det finns gott om hägg och syren som leder till en underbar doft på sommarnätterna
- Man kan se de starkare stjärnorna på himlen om natten
- Ursvikskogen ger en känsla av att man är i civilisationens utkant
- Det är nära och lätt att ta sig till både skog och sjö
- Få personer är här utan att ha ett ärende, det leder till ett häpnadsväckande lugnt och tyst område trots att det bara är 15 minuter från stad och fem minuter från natur.
- Med möjligen undantaget Majeldsvägen så är problemet med insyn i lägenheter ovanligt
- Där det är högst är det byggt låga hus och vice versa, detta ger en känsla av att det är mindre bebyggelse än vad det faktiskt är
- Det finns stall och rackethall
- Området ligger mer eller mindre i en gigantisk sänka vilket erbjuder en trevlig begränsning av starka vindar samt låter snön bli mjukare
- Då området nästan helt saknar eko så kan barn leka utan att störa.

Övrigt

Se Sundbyberg och sedan dö, folk som bor här vill inte flytta.

Jag tror inte jag vet någon annan stadsdel där folks planer är att leva där tills de dör av hög ålder. I övrigt anser jag att upphöra med att bygga gårdsbastu är den svenska nationens största misstag.



Bilaga till yttrande från boende i Ör.

Hur olika områden kan behandlas i mina ögon

Områden som bör vårdas och bevaras (se Bild 1, röd markering)

- Område a, b, e och g, genom varsam städning, varsam slyöjröjning och viss inplantering av träd
- Område h, genom viss nyplantering av träd så snart nuvarande baracker är borttagna.
- Område c, d och f mår bra så som de är.
- Område a, b och h är viktigast för att de Ör sin lugna och stressade känsla.

Område som tål tyngre bebyggelse (se Bild 1, blå markering)

- Område X
Relativt höga hus men inte så pass höga att de syns över skogen i område a.
Kan med fördel inhysa underjordiska garage.
Kan vara bostad eller företagsbebyggelse.
Vid bostadsbebyggelse så sörj för bättre övergångsställe eller gångbro/gångtunnel.
- Område Y
Kan byggas högre hus då denna plats är lägre belägen.
Kan inhysa underjordiskt garage.
Kan inhysa mindre butik eller fik.
Kan sträckas norr om kartan, till närheten av bilvägen.
Primärt lämpad för företag om inte bro/tunnel för andra sidan om rondellen mot Hallonbergen centrum ej bebyggs.

Områden där fler träd bör planteras (se Bild 1, lila markering)

- Område A behöver fler träd ifall område 3 bebyggs.
- Område B behöver fler träd om område 8 bebyggs.

Områden som tål lättare eller annorlunda bebyggelse (se bild, brun markering)

Område 1

Lägre bebyggelse, tak ej högre än takhöjden på Majeldsvägen.
Kan med fördel kläs med murgröna för att smälta in bättre.

Område 2

Lägre bebyggelse, två eller tre våningar som mest.
Ta en titt på garaget bakom för att se hur det kan fås att smälta in.

Område 3

Unik bebyggelse.
Dra nytta av höjdvariationen och bygg ett hus med takhöjd i nivå med marken västerut och anlägg en park på taket som ansluter till marknivån västerut.
Här skulle med fördel en lite mer udda form kunna väljas, exempelvis en hexagon.
Om en park på taket anläggs med gräsmatta och buskar, för att bryta upp vind, skulle detta bli ett trevligt picknickställe. Med parkbänkar även en trevlig utsiktspunkt mot Råstasjön.

Måla gärna huset i naturnära färger för att inte få det att sticka ut för mycket, åter igen skulle murgröna vara trevligt.
Mer träd i område A.

Område 4

Småhus, liknande radhus.

Skulle kräva att Buss 505 går på Sjövägen för att fortfarande ha goda kommunikationer.

Skulle ha relativt nära till T-bana Näckrosen, gångvägar mellan område 4 och Storskogen skulle antagligen behöva rustas upp.

Område 5

Kan bebyggas men skulle med fördel kunna lämnas orört.

Vid bebyggelse så är det naturnära bebyggelse som är lämpligast, kolonilotter eller gravplatser.

Behåll/anlägg rad av träd mot basebollplanen.

Område 6

Halvlång bebyggelse, 4-6 våningar.

Behåll/anlägg rad av träd mot basebollplan.

Ytterligare hållplats för Buss 505 på Sjövägen.

Område 7

Halvtung bebyggelse, ej högre bebyggelse än närliggande bussgarage.

Anlägg ny rad av träd mot stall, fotbollsplaner och basebollplan.

Bygg en bro över ån i söder.

Ett trevligt område för aktiva familjer.

Dra nytta av vattensjukmark till en ankdamm eller liknande för att skapa en rikare miljö.

Se till att stall och hästhagar behålls.

Område 8

Halvtung bebyggelse, max 4-6 våningar. Bostäder.

Anlägg en rad med träd mot hästhagarna och mellan gångväg och Örsvängen. Mer träd i område 8.

Område 9

Låg till halvlåg bebyggelse, max 4-6 våningar.

Anlägg gång/ridstig öster med husen.

Skogen till öster ska kännas som skog.

Kan sträckas norrut på kartan.

Område 10

Bör ej röras.

Område 11

Bebyggelse av radhustyp, ej högre än skog till väster.

Överdäckning och gångbroar.

Område 12 och 13
En av dem inte båda.

Område 14
Halvhöga hus, inte högre än omkringliggande skog.
Välj gärna en husdesign som känns som att det är på landet.
Om kundunderlag finns vore det trevligt med ett fik, bastuanläggning eller liknande.

Ytor för överdäckning markeras med gult. Gul sträcka är var överdäckning av Ursviksvägen skulle göra mest nytta. Söder om bron skulle vara extra behövligt att däcka över.

Grön markering visar var gångtunnel eller gångbro skulle behövas som komplement till den nuvarande bron om överdäckningen inte genomförs. Den södra vore lämplig om det kompletteras med gångväg genom/på andra sidan av område 11. Norr är en nödlösning om det södra är olämpligt.

Övrigt

Detta är ungefär den bebyggelse jag anser att Ör skulle tåla utan att tappa sin känsla, i synnerhet område 11, 7 X och Y skulle kunna bebyggas. Fråga folk om utseende och höjd på byggnader innan de uppförs. Helt kallt så skulle golfångarna starkt behöva område 11, trots att det skulle få området att kännas påtagligt bebyggt. Som det är nu så leder den stora och oövervakade gräsmattan till en otrygg känsla nattetid. Gräsmattorna är tyvärr det värsta av båda världar i fråga om trygghet.

Boende Logdansvägen 12

Att efter en dyrbar ombyggnad av busshållsplatserna på Hallonbergstorget, som är fungerande och ändamålsenliga, flytta ut dem på Örsvängen är minst sagt ogenomtänkt. Det skulle i så fall innebära att alla bussar får rundkörning på Örsvängen! Nuvarande platser medger snabb och smidig övergång med tunnelbanan. Att slopa parkeringsplatserna på torgets vänstra sida, för någon sorts salutorg försvårar för de etablerade handlarna i Hallonbergen centrum och minskar dess lönsamhet.

Fortsättningen längs Örsvängen från bron österut till Örsvängen 2 bör slopas. Istället för att radera ut Örtorget så bygg på det befintliga affärshuset, tre till fyra våningar, bostäder med hiss. För många av våra äldre är det ett problem att det saknas hissar i de flesta husen i Ör.

Även tanken på bebyggelse i norra sidan av Golfångarna mot skogsdungen nedanför Spelmanshöjden slopas, liksom en tunnelbaneuppgång. Tanken att öppna upp för biltrafik från Ör till Sjövägen slopas.

Det enda i förslaget som är bra är nybyggnationen längs Ursviksvägen, från Örsvängen och upp mot Ursviksvägen.

Brf. Blåelden 2

Område 1 som angränsar till fastigheten Blåelden 2

I det område som i öster begränsas av Sjövägen, i väster av Örsvängen, i norr av nya basebollarenan och i söder cirka 150 meter söder om gångvägen mellan Örsvängen och Sjövägen förslås någon form av glesare bostadsbebyggelse av typ stadsradhus. Vidare förslås att Örsvängen som idag är en lokalgata får ny sträckning och omvandlas till någon form av matargata sammankopplad med Sjövägen. Enligt förslaget ska två stråk till Sjövägen skapas, en i den norra och en i den södra delen. Inom området ligger bostadsrättsföreningens parkeringsfastighet på 2,302 kvm och 98 bilplatser. Parallellt med parkeringen går den nyligen upprustade cykelvägen.

Bostadsrättsföreningen motsätter sig all form av exploatering inom området som innebär att bilparkeringsfastigheten påverkas till sin storlek, flyttas eller på något sätt förändras så att bostadsrättsföreningens boende eller besökande till parkeringen får försämrade parkeringsmöjligheter. Brf finner även anledning att motsätta sig en förändring inom området som innebär att nuvarande GC-väg får en annan sträckning eller tas bort. Vidare så finner Brf att Örsvängens föreslagna sträckning i både den norra och södra delen kommer i det framtagna förslaget resultera i mer trafik och därigenom ökade störningar i boendemiljön, varför även denna del i förslaget inte heller kan accepteras. Utöver dessa krav så anser brf att kvarvarande del av området ska lämnas orört då den utgör, som beskrivet i översiktplanen, ett grönstråk.

Område 2 som angränsar till fastigheten Blåelden 2

I det område som i norr begränsas av Brf Blåelden 2s södra fastighetsgräns, i söder av Örsvängen och i väster av Örtorget föreslås någon form av bostadsbebyggelse med karaktär av höghus. Brf motsätter sig även här föreslagen byggnation, om den genomförs skadas boendemiljön för föreningens medlemmar och då i synnerhet för dem på Örsvängen 3. Ljus och intrigitet är oerhört viktiga element i boendet. Att som föreslagits bygga någon form av högt bostadshus här påverkar boendevillkoren mycket negativt.

Boende i Ör

Jag förstår inte hur man kan stänga av Sjövägen och dra den genom Ör istället. När det är dags för match på arenan så måste alla genom Ör, hur har ni tänkt då? Det kommer bli kaos! Som det är nu så har vi lagom mycket trafik i Ör. Om det kommer nybyggnation i Ör så ökar trafiken och den ökningen räcker. Hallonbergens torg har nyligen gjorts om för mycket pengar. Det är bra att bussarna är i anslutning till centrum.

Boende

1. Viktigt att bevara Örs karaktär av att vara ett område med gröna ytor, naturliga träd, och öppenhet mellan byggnaderna.
2. Öppna inte Örsvängen mot Sjövägen, då det förmodligen leder till ökad genomfartstrafik som ger större belastning framförallt utanför fastigheterna

Örsvängen 3-15. Det räcker med den trafik som idag genereras av Örvallens aktiviteter.

3. Flytta inte Ör centrum, men rusta upp det, bygg gärna nytt på tomten bakom där Blåklockans förskola en gång låg (Ringleden).
4. Ta inte bort bron från Ör till Hallonbergens centrum. Idag kan barnen ganska säkert gå den vägen till sina aktiviteter i Hallonbergens centrum. En fyrvägskorsning, även om den är ljusreglerad blir osäkrare för barn, mer att vara uppmärksam på.
5. Viss förtätning tror jag området kan klara, i synnerhet längs Ursviksvägen norr om anslutningen till Rissneleden. T.ex. där OKQ8 ligger.
6. Viktigt vid ny byggnation är att den inte inkräktar på den fria utsikten som jag anser att samtliga lägenheter i Ör har, bygg inte in oss.
7. Viktigt också att planera för framtida underhåll, både yttre och inre.
8. Även viktigt att yngre personer gör sin röst hört inför framtida förändringar, det är ju de som ska bo här i framtiden.
9. Därmed inte sagt att även vi äldre kan ha bra och hållbara synpunkter som behövs inför framtida planering även om vi inte får vara med när det blir klart.

Boende Örsvängen 7

Jag protesterar mot

- Att det planeras en vägsträckning genom Ör ut mot Sjövägen med direktförbindelse med Arenastaden i Solna. Utökad trafik och trafikgenomfart lämpar sig inte i ett bostadsområde.
- Att det planeras en flytt av Örtorget och bygge av höghus. Affärer finns redan i närheten och högre hus passar inte in i den omgivande miljön.
- Att byggnation planeras mellan Örsvängen och Sjövägen. Alla grönytor behöver inte bebyggas! Basebollplanen som anlades för några år sedan och som kostade skattebetalarna ett antal miljoner antar jag inte ska drabbas av någon förändring.
- Att förslaget verkar vara framtagen av personer som inte bor här och som inte har någon känsla för den speciella miljö och natur som finns i området.

Jag är född och uppvuxen i Sundbyberg och bor kvar här tack vare närheten till natur och city. Kommunen borde satsa mer pengar på vård, skola och omsorg, där det inte finns några topplaceringar att skryta med, istället för att forsla huliganer mellan Arenastaden och Hallonbergens tunnelbana via Ör.

Boende Spelmanshöjden 10

Själva skrivelsen

Ingenstans på någon av kartorna finns vädersträcken utsatta. Det är inte självklart för alla vad som är syd, nord, öst och väst. En ordförklaring på slutet vore bra, angöringsparker, dagvatten m.m. Det är heller kanske inte självklart för alla vad som menas med Lötsjöstråket, Hallonbergsstråket eller andra stråk som nämns. På promenadkartan syns inte Örsvängens hela nuvarande sträckning.

Planen

Överallt står det att entréerna till de nya husen ska vändas mot gatorna för att ge liv i stadsrummet. Husen i Ör och Hallonbergen är byggda så att entréerna är vända in mot en bilfri gård med lekplats för barn. En trygg miljö att släppa ut sina barn i alltså. Mycket tryggare än att släppa ut dem mot gatan. Hellre liv åt barnen än liv i stadsrummet. Detta gäller hela förslaget. Var kommer barnen in? Fokus tycks ligga på butiker, handel, restauranger och caféer. Sundbyberg är redan en av Sveriges restaurangtätaste städer. Behöver vi fler?

4. Golfängarna, framförallt pulkabacken vid Ursviksvägen, är en populär plats för solbad och picknick, förstör inte det genom att bygga café. Vyn upp mot backen, alternativt från backens krön och nedåt/utåt, är precis som det står i programförslaget – vacker och ger en känsla av frihet och rymd men även lugn. En byggnation här kan inte annat än att förstöra upplevelsen.

1. Ursviksvägen är idag en ganska trist transportsträcka från Sundbybergs centrum till Ursvik. Att göra om delar av den till boulevard låter fint, men hur bred blir den då? Finns det verkligen utrymme för hus med skyddade entréer, parkering, generösa ytor för gående och cyklister, väg för bilarna och en generöst utformad mittrefug? Hur bred blir en sådan väg? (s.19) Här kommer återigen talet om entréer mot gatan. Vem vill släppa ut sina barn mot gatan? Vem vill överhuvudtaget gå ut mot gatan? Trafiken på Ursviksvägen är idag mycket störande för dem som bor i närheten. Nya hus längs vägen skulle kanske dämpa bullret, men vem ska bo i dessa nya hus?

5. Återigen frågan om vad som ska prioriteras, stadsmässighet eller människor/barn. Om Örbron tas bort och det blir en fyrvägskorsning, hur tryggt blir det då att gå från Ör till Hallonbergen? Nu finns det en separat gång/cykelväg över bron och man kan gå från Majeldsvägen, Logdansen eller Spelmanen till Hallonbergen utan att behöva korsa vägen mer än en gång.

Förslag: Bredda trottoaren på bägge sidor av Örsvängen, från bron ned mot Logdansen, tydliggör cykelbanan på bron, förbättra belysningen och gör gärna någon form av mittremsa på Örsvängen så att bilisterna kanske respekterar 30 gränsen. Låt bron vara kvar! Försvåra inte kommunikationen mellan Hallonbergen och Ör för gående och cyklister! Den grönska som omger bron på Örsidan upplevs inte av alla som otrygg utan snarare som lugnande och harmonisk.

Bebyggelse i Ör, återigen entréer mot gatan. Det har varit en stor trygghet att kunna släppa ut sina barn på en bilfri gård där de har kunnat leka tryggt och säkert. Träddungen bakom huset gav också utrymme för lek. Vill vi ha stad så går vi ner till Sturegatan. Örtorget ligger väl så centralt det går i Ör? Att flytta torget närmare bron som i förslaget innebär väl verkligen att flytta ut det i periferin. Vad ska Örtorget erbjuda 5 minuters promenad från Hallonbergen eller de planerade butikerna längs Ursviksvägen, Arenastaden, Solna Centrum och Kista? Torget är idag ingen höjdpunkt men att det ska bli en handelspunkt är väl inte troligt. Men bygg gärna ett servicehus för äldre, i 3-4 våningar, med samlingslokal och matvaruaffär i gatuplan. Ungdomsgård i den gamla dagislokalen, Violen. Rusta upp området vid busshållplatsen, där man idag har avstjälningsplats för ris och liknande. Gör kanske en mötesplats, en grill och några fasta bord med sittplatser eller kanske en skateboardpark?

7. Ör centrum, finns det? Finns det behov av ett centrum? Kanske vi bara vill bo här i lugn och ro, omgivna av grönska, med Sundbyberg centrum alldeles i närheten.

8. I skogsdungen mellan Logdansen trivs hägrarna (titta mot grantopparna en solig, kall dag i december/januari), en duvhök huserar där också. Det väger förstås lätt mot bostadshus, men ändå.

9-10. All förtätning, varsam eller ej, innebär ett intrång på och förstörelse av de grönområden som finns i Ör. Med ökat antal boende ökar belastningen på de parker och grönområden som är kar. Bebyggelse innebär inte bara hus, det innebär också ökad trafik.

Övrigt

Bygg absolut ingen T-baneuppgång vid pulkabacken nedanför Spelmanshöjden. Slänten ner mot Lötsjön används flitigt på vintern för pulkaåkning och på sommaren för solbadande och picknick. Låt det fortsätta vara så. Istället för att förstöra med T-bana eller café bör man försöka stänga av infartsmöjligheten från Ursviksvägen för att förhindra parkering på cykelvägen, vilket förekommer.

Gör ingen genomfart från Örsvängen till Sjövägen! Detta kommer att öka trafiken i Ör oavsett hur mycket man försöker sila. Redan nu tar bilarna genvägen via cykelbanan förbi de barn som finns där.

På vilket sätt skulle det öka trivseln om det byggs bostäder med olika upplåtelseformer?

Flytta inte busshållplatserna från Hallonbergens centrum! De ligger idag så nära T-banan som det går, kan det bli bättre? Torget kan dock gärna förbättras, men man kanske inte ska ha en övertro att affärer löser alla problem.

Sundbybergs politiker lyfter gärna fram att det är en av de städer där det byggs mest och där befolkningen ökar mest. Kanske är det dags att kliva åt sidan och låta andra städer/kommuner ta vår plats. Bevara de grönområden som finns och belasta dem inte ytterligare genom ökad folkmängd! Vi som bor i hyresrätt i Ör och Hallonbergen har ingen egen trädgård men har möjligheten att njuta av grönska runt våra hus. Upplevelse av natur, om det så bara är att titta på träd genom köksfönstret, påverkar vår hälsa positivt. Det visar flera studier. Så låt oss behålla våra grönområden och träden vid husknuten.

Boende Mamsellstigen 2

Syftet med projektet, enligt er egen skrivning, är att undersöka möjligheterna till bostadsbebyggelse och förnyelse. På samrådsmötet den 24 november visades enbart i grova drag riktlinjerna och exempel, detaljerade planer saknades. Till mötet hade ca 20 - 25 personer av alla i Ör boende uppmärksammat kallelsen till mötet. Mötet var enligt min åsikt inte tillräckligt utannonserat. I diskussionerna på mötet framkom en mängd olika synpunkter, men de flesta diskussionerna tyckte jag handlade om frågor som... "hur har man tänkt sig " ... eftersom informationen är knapphändig?

Jag har skrivit ned mina mer konkreta och personliga synpunkter men de kräver en stund att gå igenom och jag har för avsikt att framföra dem i mitt samtal med Kerstin Bergendahl den 26 januari. Detta är alltså bara mina personliga synpunkter som p.g.a. tidsbrist före julhelgen inte är diskuterade med någon annan boende i Ör.

Tiden för hela projektet är, som ni sade, lång, flera år. Remisstiden som nu står till förfogande för alla att inkomma med skriftliga synpunkter är senast den 13 december, vilket jag anser är alltför kort tid. Vi står strax inför julhelgen och vid den här tidpunkten på året finns det knappast möjlighet för alla berörda boende att hinna sätta sig in i frågorna och därutöver ta ställning till förslagen, som egentligen inte finns publicerade så att alla lätt kan ta del av dem. Det krävs antingen internet, närvaro på samrådsmötet alternativt direktkontakt med stadsbyggnads- och miljöförvaltningen.

Den föreslagna förändringen inom Ör är ett mycket stort ingrepp på området och dessutom en komplex fråga och alla måste få tid att sätta sig in i all information och kunna ta ställning. Jag frågar mig varför det är så bråttom att lämna in synpunkter nu strax inför julhelgen? På 18 - 19 dagar skall man först ta till sig all information och dessutom komma med synpunkter under så kort tid. Varför är det så bråttom?

Jag föreslår därför att hela frågeställningen ajourneras åtminstone till slutet av februari nästa år. Då bör det finnas tid att kunna samla Örborna i Örskolans matsal och få en mer samlad bild av såväl programmet som synpunkterna. Det tror jag att alla parter tjänar på! Kerstin Bergendahl har då också haft möjlighet att tala med ett antal boende direkt och kan redogöra för de synpunkter hon har fått. Allas synpunkter måste beaktas och först när allas synpunkter insamlats och bearbetats borde all boende i Ör få möjlighet att säga sin mening.

I Ängelholm, t.ex., genomfördes en lokal folkomröstningen, enligt SVD 26 nov 2011, där alla fick säga sitt om en trafikled som planerades genom ett parkområde längs Ronne å och vid Pyttebron. Kommunen önskade minska trafikbelastningen i centrum, men planerna mötte starkt motstånd. Namnlistor med krav på folkomröstning lämnades in till kommunfullmäktige. Det är alltså invånarna som genom folkomröstningen fick säga sin mening. Frågan i Ängelholm var mycket konkret ställd, för eller emot en trafikled. I Ör är frågan mycket mer komplex och det som föreslås får stor påverkan på alla som bor i Ör och frågan måste få ta sin tid. När mer konkreta planer finns för Ör varför inte göra samma sak som i Ängelholm?

Jag hoppas att ni har en liknande syn på att framflytta slutdatumet för att bereda så många som möjligt att delta i projektet och framföra sina synpunkter.

Boende Spelmanshöjden 5

Behåll Ör som en egen stadsdel med mycket grönområden. Många som bor i Ör har flyttat hit för att de vill bo i ett lugnt område med mycket grönt.

Behåll bron mellan Hallonbergen och Ör. Vi som går den här vägen känner oss inte otrygga. Det saknas lite belysning på vänster sida av vägen efter bron när man kommer från Hallonbergen. Detta borde vara lätt att avhjälpa. Har framförts tidigare till gatukontoret.

Vi är många som inte vill öppna Örsvängen till Sjövägen för detta skulle medföra mycket genomfartstrafik. Med tanke på den nya förbindelsen till Arenastaden så kommer förmodligen trafiken att öka betydligt eftersom Sjövägen kommer att stängas från Solna. Vi har efter många skrivelser fått hastighetsbegränsning på 30 km på Örsvängen, för några år sedan, men denna hastighetsbegränsning följs mycket dåligt. Hur skulle det bli med ökad biltrafik och en fart som ofta är över 70 km?

Vi är många som inte önskar en Tunnelbaneuppgång på Golfängarna. Detta skulle medföra ett stort ingrepp i naturen på ängarna och en mycket otryggare miljö för dem som bor i närheten. Ett förslag som kommit från boende på Spelmanshöjden vore att göra en uppgång vid Prisextra och samtidigt flytta busstorget dit. När det gäller flyttning av busstorget från Hallonbergens centrum till Örsvängen så är det inte någon av dem som vi pratat med som tycker att det är ett bra förslag. "Det kommer att bli stora problem för väghållarna med snöröjning." "Det kommer att bli stora problem för den som har någon form av handikapp." De vi pratat med säger att de vill ha tunnelbana och buss i anslutning till varandra.

Entréer ut mot Ursviksvägen är helt tokigt. Vi i Ör anser att som det är nu, med portarna vända in mot gårdarna, är bättre. Mindre risk att någon, speciellt barn, springer ut i trafiken och blir påkörd. Med portarna inåt gårdarna blir det en bättre sammanhållning och man får bättre kontakt grannar emellan.

Beträffande den s.k. kompletteringsbebyggelsen på Ursviksvägen så undrar vi hur det tänks. Denna väg har blivit en huvudled för trafiken norr – söder till och från Sundbyberg. Varje morgon och eftermiddag i dag är leden full av bilar som står stilla eller kryper fram och släpper ut mycket avgaser. Hur kommer det att se ut i framtiden? En boulevard med bebyggelse på båda sidor med entréer mot trafiken verkar vara ett skräckscenari!

Ingen förstår varför man ska flytta Örs centrum. "Riv och bygg upp nytt på samma plats". Om man flyttar det enligt programkartan så är man ju nästan i Hallonbergen. Hur tror man att någon form av affär ska kunna överleva där? Vi förstår att man måste förnya och bygga nytt. Ny bebyggelse måste inte tryckas in mellan och så tätt in på den gamla bebyggelsen, utan prioriteringen måste vara att ta hänsyn och med försiktighet planera och lokalisera.

I Ör finns ett rikt djurliv. Att från något av fönstren i lägenheten kunna titta ut på träd och grönska där det finns fåglar t.ex. hackspettar, ekorrar, harar etc. och ibland även rådjur gör att man mår bra i sitt boende. Om man tar bort denna grönska för att bygga nytt nära inpå nuvarande hus, som det ser ut i programmet för detaljplanen, tar man bort mycket av glädjen och trivseln i boendet.

Boende Hallonbergsvägen 41

Låt bli att hugga ner alla skogsdungar! Jag vet att det är modernt med betong och gräsmattor, men skogsområden blir mycket mer saknade när de är borta. Dessutom förbättrar de luften och miljön allmänt.

Ursviksvägen

Gatan är överbelastad som det är! Hur ska det kunna fungera att göra om den till stadsgata med ännu lägre kapacitet om det samtidigt byggs fler lägenheter i Hallonbergen/Ör?

Nybyggnationer

Lite förslag på olika områden, se Bild 1:

1. Korsningen Rissneleden/Skidbacken är uppställningsplats för arbetsmaskiner i nuläget. Bör gå att få in ett par punkthus.
2. Uteplats vid Hallonbergsvägen. Används mycket sparsamt, lekplatsen skulle kunna flyttas in på gården (igen). Även här bör två punkthus få plats. Boende lär klaga på försämrad utsikt men den blir ju inte sämre än på många andra platser.
3. Ny infart och bussgata till Hallonbergsplan. Smala av Lötsjövägen något och flytta den lite västerut. Det ger plats till en parallell enfilig infartsväg till Hallonbergsplan från nordväst som kan leda till en genomgående bussgata med hållplatser framför Centrum. Den här lösningen eliminerar problemen med den branta uppfarten längs Örsvängen och de slipper den trånga svängen inne på Hallonbergsplan. Dessutom öppnas hela den norra sidan av Hallonbergsplan upp för torg, planteringar och/eller parkeringar.
4. Den underutnyttjade parkeringen mellan Örsvängen och Ursviksvägen, här kan ett nytt kvarter byggas med ett stort källargarage, eventuellt i två våningar. En lång huskropp längs Ursviksvägen och några korta i öst-västlig riktning.
5. Längs med Örsvängen bör två huskroppar i nord-sydlig riktning få plats. Källargarage skulle kunna byggas som kopplas samman med garaget under Hallonbergsplan.
6. Parkeringen mellan Gesällvägen och Ursviksvägen är underutnyttjad, ge plats för ett lägre kontorshus eller parkeringshus.
7. Sundbypark kan ha underjordiskt garage, en rad punkthus i den norra delen av området och lägre huskroppar i nord-sydlig riktning söder om dem. Nytt dagis och eventuell gångtunnel direkt till Ursviks skola.
8. Mark längs Ursviksvägen. Några smala huskroppar på 2-3 våningar med plats för mindre kontor och industrier som bullerskärm för bostadshusen. En väg med parkeringar kan dras innanför husen med en trädallé.

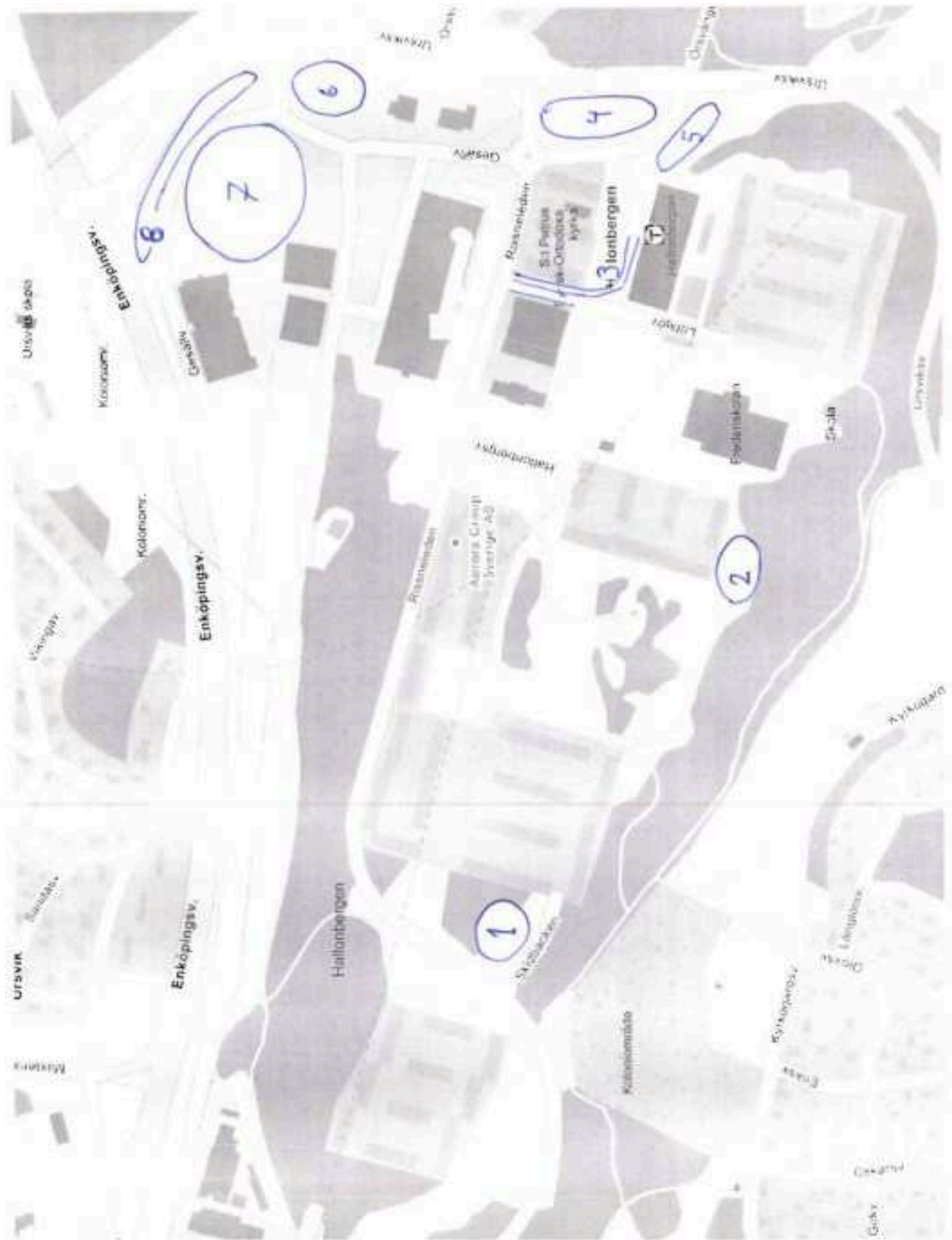


Bild 1 Bilaga som visar områdena i yttrande från boende Hallonbergsvägen 41

Boende Logdansvägen 24

Över Stockholm sveper en urbaniseringsvåg utan dess like. Alla talar om staden. Förtäta och bygg stadsmässigt är mantran som upprepas i debatter och medier. Stadens fördelar är i fullt rampljus. Färre talar i dag om nackdelarna buller, avgaser, stress och trängsel. (dec 2002 Arkitekten)

Norra Sundbyberg är en del av det forna Spångalandet, ett broslaget vattensund, ett land där det förr krävdes många spång eller bro för att ta sig fram torrskodd. Igelbäcken i norr och dalsträckningen mellan Hallonbergen och Ursvik i söder visar ännu hur långt havet en gång sträckte sig in i landskapet. Viken nedanför Ursvik och Råsta var en del av Fröfjärden, den vida havsfjärd som ännu under vikingatiden knöt ihop Östersjön och Mälaren. Namnet Fröfjärden, som återfinns på en karta från 1674, har sitt namn efter Frö, hednatidens fruktbarhetsgud. De flesta av Sundbybergs nu kända fornminnesplatser återfinns i denna del av Sundbyberg. Till fast fornlämning hör enligt kulturminneslagen ett så stort markområde som behövs för att bevara fornlämningen och ge den tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art betydelse. Om miljön är relativt oförändrad, förhöjs fornlämningens betydelse.

Utöver ängder

Ör räknas till Sundbyberg först från och med 1949. Den vackra kullen mellan två dalsänkor, Golfängarna i söder och Råstadalen i norr, där Saltsjön en gång slickade stränderna, har varit bosättning sedan hedenhös. Där låg Örs gårds gamla byggnader som också har en tusenårig bebyggelse historia, I östra Ör fanns ett vad, där man kunde ta sig över till fastlandet. "Ör" betyder strandgrus. Att "göra Ör" är ett uttryck som ofta förekommer i runstenstexter. Man antar att det betydde att "anlägga vadställe", d.v.s. att bygga en stabil brobank utan att bryta vattenlederna. Professor C F Ahlberg och arkitekten Bertel Granfelt vid Stockholmstraktens regionsplanekontor utarbetade den första stadsplanen för Ör, fastställd 1962. De betraktade områdets topografi och skogsområden som en tillgång. I området fanns även ett värdefullt och ovanligt trädbestånd tillhörande Örs gård som enligt planen skulle bevaras. 1962 års stadsplan för Ör omarbetades av dåvarande stadsarkitekten i Sundbyberg Åke Östin, även han ansåg att det i högsta grad var angeläget att bevara det ovanliga trädbeståndet med tillhörande park. Tyvärr så utplånades alltihop och parkmarken gjordes om till en asfalterad skolgård. Det kommunala fastighetsbolaget AB Förvaltaren var Örs byggherre.

Nu har program för Detaljplaner i Ör samt del av Hallonbergen identifierat ett antal kompletteringsområden i Stadsdelen Ör. I dessa områden finns " en stor potential " att genom kompletteringar " förstärka banden " mellan Ör och Hallonbergen och stärka centrumfunktionerna samt att ge de centrala delarna av Ör " en starkare identitet "? Skall banden stärkas med Hallonbergen på bekostnad av att befintliga skogsområden skövlas och bergsknallar sprängs bort och utplånas i Ör, då har beslutsfattare och planerare inte förstått något av arkitektens intentioner när området en gång planerades.

Staden viktig som mötesplats i morgondagens samhälle

Om det moderna samhället erbjuder oss teknik där var och en kan sköta sitt liv oberoende av tid och rum, vad händer då med människan som social varelse? Är vi nöjda med att var och en sitter för sig och surfar på nätet? Internet är - åtminstone

som begrepp – en självklarhet för de allra flesta idag. Men det är inte mer än femton år sedan Internet första gången omnämns i ett offentligt sammanhang. Takten i den tekniska utvecklingen människan upplevt de senaste 50 åren saknar motstycke. Och det går bara snabbare och snabbare. Att ta klivet från industrisamhället in i ett marknadssamhälle som vi lever i idag är en mycket större förändring för mänskligheten än övergången från bondesamhället till industrisamhället. Vi måste fråga oss vad är det för samhälle vi vill ha? Hur skall det se ut? Det ställer krav på planeringen av staden!

Motrörelser är alltid intressanta, Man kan anta att behovet av sociala möten i den fysiska verkligheten blir ännu viktigare i vårt moderna samhälle. Då behövs det bra mötesplatser, eftersom mötesplatser är förutsättningen för det sociala livet. Stadens parker, torg, gatustråk och grönområden har stor potential som mötesplatser. Alltså är frågan om god, framtida stadsplanering är komplex! Vi måste göra den stad vi har så attraktiv som möjligt, att göra en syntes av täta och glesa ideal, bygga kompakt där det passar, luckra upp där det går och skapa lokal kretsloppsanpassning. Staden är en komplex företeelse och man bör se stadens utveckling som en process, där årsring läggs till årsring. Var tid har sin stadsbyggnad. Den stad vi har i dag är den stad vi velat ha och planerat för. Idag vill tydligen planerare återigen någonting annat!

Idag vet forskare mer än någonsin om sambandet mellan hälsa och utemiljö. Studier i EU och FN sammanhang visar vikten av gestaltning av utomhusmiljön vid stadsplanering. Stadens utemiljö är lika betydelsefull och bör tillmätas samma status och värden som hus, gator och vägar. Stadens grönstruktur är lika viktig resurs för utveckling av välfärd och livsmiljö som bebyggelsestruktur och annan infrastruktur. Tyvärr är det fortfarande alltför många beslutsfattare, planerare och byggherrar som ser slentrianmässigt på parker, grönområden och skogsnära områden som reservat för framtida bebyggelse och värnar varken om det historiska perspektivet eller folkhälsoperspektivet.

För att få en ändring är det nödvändigt med riktad satsning på utemiljön. Fokus på utemiljön skulle ge ny näring åt och visa vägen för Sundbyberg som den gröna staden, stadens satsning på biologisk mångfald och tätortsnära natur, skulle få ett starkt genomslag. Alltså att arbete med stadsplanering handlar om att vara intresserad av människor, att vara lyhörd och att ha ett helhetsperspektiv. Engagemang skall ses som en resurs och inte som ett problem!

Boende Örsvängen 7

Jag är boende i Ör och skriver med anledning av de tänkta ombyggnationerna i området. Vi köpte lägenhet för cirka ett år sedan när vi fick barn. Anledningen var att det är lugnt och skönt här, ingen större trafik och stora grönområden med närhet till både sjöarna, Sundbyberg och Solna C. Möjligheten att få egen parkeringsplats är ytterligare en anledning till varför det är så enkelt att bo här. På ett möte med kommunen sades det att de vill göra om vägen på Örsvängen, med förbindelse till Sjövägen/Arenastaden, vilket av mig personligen välkomnas med bättre förbindelse, rädslan finns dock att det kommer bli mer trafikerat i området. På mötet sades även att Ör skulle "byggas ihop" med Hallonbergen vilket

välkomnades av de boende. Något jag och de andra som jag talat med som bor i Ör verkligen inte vill. Hallonbergen har stora sociala problem och dåligt rykte. Vi vill inte bli förknippade med det! När vi flyttade hit visste vi inte så mycket om området, men nu när vi bor här trivs vi kanon och jag önskar att andra kunde se hur fint vi faktiskt har det här! Det enda som jag kan sakna är ett mer levande torg, kanske med ett litet bageri/konditori där jag skulle kunna köpa färskt bröd till helgfrukosten.

Boende Örsvängen 3

"Strandskydd gäller inom 100 meter utmed delar av Råstasjön på land och i vatten, Utmed Lötsjön är strandskyddet tidigare upphävt."

Återinförs strandskyddet kommer det att positivt att skydda skog och grönområde. Skogen behövs för att få ett varierande naturupplevelse och för den biologiska mångfalden. Skall vi ha detta måste det få till följd förståelsen för att biologisk mångfald inbegriper småfåglar och småkryp som behöver skog och buskage för sin överlevnad. Detta kommer därmed att påverka avsnittet "Stads- och landskapsbild" som citeras nedan på ett positivt sätt. Det kan inte vara meningen att vi bara skall ha gräsmattor för gässen i Sundbyberg. Hur denna studie kan leda till slutsatsen att ta bort skog och grönområde är obegripligt.

Etnografisk studie för Ör

"White gjorde våren 2010 en etnografisk studie för Ör. I denna redovisas att ör är en attraktiv miljö att bo och leva i och har stor potential för fortsatt utveckling. De boende upplever att styrkan är att det är lugnt, grönt och nära. Här konstateras att det finns behov av mötesplatser, torg, handel, att rusta busen med mera. En förtätning som bidrar till ett mer varierat bostadsutbud är också angeläget. Uteplatser i bottenvåningarna kan dessutom ge liv mellan busen och bidra till trygghet."

Stads- och landskapsbild

"Lötsjöstråket har fortfarande en sammanhållen och harmonisk karaktär där landskapets grunddrag är tydligt avläsbara och ger en känsla av lugn. Denna landskapskaraktär är mycket känslig för alltför stor komplexitet och det finns ofta ett behov av att 'läka' visuellt stökiga miljöer. Ett sätt att hantera brokigheten kan vara att komplettera vissa partier med en mer sammanhållen vegetation."

För avsnitt 6 och dess södra delar innebär det att skogen försvinner. Skogen ger ett rum för Golfängarna som befäster Golfängarnas betydelse och sammanhang som ett grönområde. Detta gäller även för avsnitt 9 för dess södra del. I övrigt för nr 9 innebär detta att skog och buskar försvinner. Här har rådjur observerats av mig som jag har fotograferat. Grönstråket längs Sjövägen och dess förbindelse med Golfängarna kommer att brytas och förstöras. Samma resonemang för nr 10.

"Nr 9. I den södra delen kan något högre bus prövas, då höjdskillnaderna är stora i denna del. Det är viktigt att ny bebyggelse inordnas i den äldre bebyggelsens friare placering. Stor vikt måste läggas vid att denna del är en del i det regionala grönstråket"

Förtätning av Örtorget inom befintligt hus-område kan vara positivt om detta lämnar skog och grönområdet enligt ovan orört. För det näringsliv som finns behövs en förtätning som inte tar bort skog och äng.

Samrådsmötet

Synpunkterna som kom upp på samrådsmötet är här sammanfattade ämnesvis.

Medborgardialog

- Flera påpekade att politikerna borde vara på plats för att höra vad invånarna vill. De borde stå till svars för den förtätningsspolitik som de bedriver.
- Borde ta reda på vad de boende vill, använd till exempel samma metod som Järvadialogen.
- Den undersökning som gjordes av White är inte tillräcklig, det var bara en person som gick runt under dagtid, det ger ingen rättvis bild. Ta ett större grepp och ha öppet hus i en vecka dit alla kan komma och ge sin åsikt.
- Samrådstiden är för kort för att man ska hinna svara. Varför är det så kort tid för en så stor förändring?
- Samrådsmötet borde kommuniceras bättre. Det är endast en person i rummet som är under 30 år. Sätt upp lappar i alla trapphus. Senare kom även frågan upp varför det inte var med någon på mötet som har utländsk bakgrund.
- Ta tid i skolorna så att de unga får prata om det där.
- Ge kartor till invånarna som de kan få rita sina tankar och visioner på.
- Ha workshoparna (Park Lek II) i Örskolan.

Bebyggelse

- Det uttrycktes en oro över vad som redan har lovats till byggherrarna. Om marken redan är såld och det är bestämt hur många lägenheter som ska byggas.
- Det är dyrare att bygga nya områden därför förtätar man befintliga bostadsområden, det blir billigare då man kan utnyttja den befintliga infrastrukturen. Tänk på att inte göra det för tätt, bygg inte bara för att det är billigt. Bygg inte bort den 60-tals strukturer som finns i Ör. Örs problem är inte att det behöver förtätats, det är att renoveringen är eftersatt.
- Om man bygger så här mycket kommer Sundbyberg att bli den mest folktäta kommunen i Sverige. Varför ska Sundbyberg bära hela byggbördan?
- Kan inte tänka sig att någon skulle vilja bo längsmed Ursviksvägen, det är så mycket trafik och bilköer där.
- Det fattas belysning i Ör, det är det som gör att det kan kännas otryggt.
- Varför ska man bygga mer kontor och handel i Sundbypark när det inte finns tillräckligt med kunder idag?
- Hur mycket hyresrätter kommer byggas? Tänk på att inte alla hyresrätter i Sundbyberg ska ligga i Hallonbergen-Ör, sprid ut dem i hela kommunen.
- Bygg så att det blir intressant att gå i området, kolla till exempel på Filmstaden.

- Om Ör ska bebyggas så gör det med en hållbar inriktning, ”ett grönt område”.
- Ör är gjort med omsorg, vi vill inte att det blir stadsmässigt.

Kommunikation

- Flera uttryckte att de inte vill ha någon tunnelbaneuppgång vid golfängarna.
- Utrycktes funderingar och oro över hur det är tänkt att lösas med bussarna om de inte ska stanna på Hallonbergsplan.
- Det verkar onödigt att riva upp busshållplatstorget på Hallonbergsplan precis när det har byggts om.
- Om busshållplatsen flyttas från Hallonbergsplan så kommer det bli svårare att byta från tunnelbana till buss.
- Det finns en oro att bussarna ska börja gå genom Ör om busshållplatsen ska flyttas.
- Vändkurvan för bussar är för smal som det ser ut på Hallonbergsplan nu.
- Om man tar bort bussarna från Hallonbergsplan så kommer handeln i Hallonbergen centrum att ta skada. Det är bättre att flytta parkeringsplatserna genom att göra en smidig nedfart till garaget.
- Angående att ta bort parkeringsplatser från Hallonbergsplan, så finns det inte så mycket parkeringsplatser i garaget. Bilmekanikerna har tagit många platser i anspråk.

Naturen

- Det uttrycktes en önskan att inte trädningarna i Ör ska tas bort. Det ska vara grönt, man vill inte bara se hus överallt.
- Bebygg inte toppstugan, skogen behövs!
- Det är viktigt med skog inte bara park och gräs.
- Spräng inte i Ör som man har gjort vid Hornbach.

Medverkande tjänstemän

Planhandlingen har tagits fram av Karin Milles i samråd med planeringschef Charlotte Richardsson och andra berörda tjänstemän på stadsbyggnads- och miljöförvaltningen. Programmet har tagits fram i samarbete med företrädare för Folkhem, Förvaltaren, HSB Bostad, JM, Riksbyggen, Skanska Nya Hem, Veidekke, BAU, Brunnberg & Forshed och White arkitekter. I arbetet har även planarkitekt Eva Nyberg-Björklund och Malin Marntell på WSP Stadsutveckling deltagit.

Charlotte Richardsson
Planeringschef

Lisa Brattström
Sambällsplanerare