



Sundbybergs TRAFIKPLAN

2004

Beställare:	Sundbybergs stad 172 92 SUNDBYBERG
Projektansvarig:	Pierre Savard Tel 08-706 82 26
Konsult:	Tyréns AB 118 86 STOCKHOLM
Uppdragsansvarig:	Åke Dufström Tel 08-566 414 17
Biträdande uppdragsansvarig:	Anna Bergström Tel 08-566 411 27
Tyréns arbetsgrupp:	Åke Dufström, biltrafik Anna Bergström, GC-trafik Malin Steen, kollektivtrafik Agneta Schill, landskap Staffan Sundström, landskap Peder Andersson, järnväg Susanne Nyström, järnväg Per Löfvendahl, parkering Henrik Naglitsch, buller Lisa Söderholm, kartillustrationer Sonia Ekström, kartor, layout
Underkonsulter:	Vägverket konsult, trafikmätning INREGIA AB, trafikanalyser SLB-analys, luftkvalitetsanalys

Förord

Sundbyberg växte fram på 1870-talet i samband med utbyggnaden av järnvägen mellan Stockholm och Bergslagen. Med tiden tillkom, liksom årsringar, nya tydligt avgränsade stadsdelar. Varje stadsdel har starkt kommit att präglas av sin tid både vad gäller bebyggelse och trafiklösningar. Idag är Sundbyberg Sveriges till ytan minsta kommun och tätbefolkad med drygt 34000 invånare. Det centrala läget i den expansiva Stockholmsregionen gör att Sundbyberg i hög grad påverkas av grannkommunernas och regionens planering.

En ny översiktsplan för Sundbyberg antogs av kommunfullmäktige i januari 2001. Översiktsplanen redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras. Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att vidareutveckla och fördjupa trafikfrågorna i en ny trafikplan för Sundbyberg. Trafikplanen ska ersätta den tidigare trafikplanen från 1980 och ta avstamp i översiktsplanens visioner. Trafikplanearbetet inleddes med en analys av trafiksituationen i Sundbyberg. En referensgrupp med representanter från bland annat kollektivtrafik, taxi, räddningstjänst, polis, äldre- och handikapporganisationer, stadskärneförening och boende i olika delar av kommunen deltog i arbetet. Många värdefulla och intressanta infallsvinklar erhöles.

Detta arbete mynnade ut i en remisshandling av Trafikplanen som remitterades till samtliga berörda nämnder och intressenter under 2002. Därefter beslutade kommunstyrelsen att scenario Bilfritt centrum skulle slås ihop med scenariot Miljöprioritering och att konkreta åtgärdsförslag skulle presenteras. Denna Trafikplan innehåller detta.

Att slå ihop två scenarior till ett innebar att mycket material från remisshandlingens kunde återanvändas. Dock har nya trafikanalyser behövt göras och åtgärdsförslagen har konkretiserats. Horisontåret som studeras är 2015 (samma som i remisshandlingens).

Sune Hasselström
Förvaltningschef

Pierre Savard
Trafikplanerare





Innehåll

1	Plan	1
	Trafikplanens målsättning	1
	Trafikplanens viktigaste åtgärder	2
	Trafikförutsättningar	4
	Biltrafik	4
	Kollektivtrafik	4
	Gång- och cykeltrafik	5
	Nedgrävning av järnvägen	6
2	Åtgärder	7
	Korsningsåtgärder	7
	Åtgärder på sträcka	8
	Gång- och cykelåtgärder	9
	Utredningsåtgärder	10
	Gestaltning av trafikmiljöer	11
	Kostnadsbedömning	12
3	Trafikkonsekvenser	13
	År 2015 Trafikplan och RUFSS genomförs	13
	År 2015 varken Trafikplanen eller RUFSS genomförs	18
4	Måluppfyllelse	21
Bilaga 1	23
	Bakgrund	23
	Trafikplan 80	23
	Trafikmängder 1994-95	24
Bilaga 2	25
	Översiktsplan Sundbyberg	25
	Mål	25
	Befolkning och bebyggelse	25
	Förändringsområden	25
	Biltrafik	27
	Kollektivtrafik	28
	Gestaltning	28

Bilaga 3	30
Trafikförutsättningar	30
RUFS 2001	30
Gestaltning	31
Miljöpolicy	33
Miljöbalken	33
Ny syn på trafikplanering	34
Bilaga 4	35
Nulägesbeskrivning	35
Trafikolyckor med personskada	35
Biltrafik	37
Kollektivtrafik	43
Gång- och cykeltrafik	46
Utryckningstrafik	48
Resandet i Sundbyberg	50
Gestaltning	53
Bilaga 5	58
Planering på nationell och regional nivå	58
Biltrafik	59
Kollektivtrafik	60
Cykeltrafik	61
Bilaga 6	62
Försänt järnväg, arbetenas genomförande	62
Bilaga 7	
Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund	
Beräkning av halterna NO ₂ och PM10 samt befolknings-	
exponering för två trafikscenarier år 2015	
Bilaga 8	
Kommunfullmäktiges beslut	

1 Plan

Trafikplanens målsättning

Trafiksäkerhet

- Risken att dödas eller skadas svårt ska minskas och på sikt ska inga allvarliga olyckor inträffa inom staden.
- Genomfartstrafiken liksom olägenheterna som genomfartstrafiken medför ska minskas.
- Barnens förutsättningar att klara sig i trafiken ska särskilt beaktas.
- Införa 30 km/tim-zoner, dock ej på huvudgator. 30 km/tim ska gälla utanför skolor, förskolor och äldreboenden.

Miljö

- Genomfartstrafiken och olägenheterna med genomfartstrafiken ska minskas.
- Färdmedelsval, andra färdmedel än bilen ska prioriteras.
- Gestaltning - helhetssyn eftersträvas. Särskilt ska trafikmiljöns inpassning och överensstämmelse med den omgivande miljön beaktas.
- Centrummiljöer ska göras mer trivsamma och attraktiva för oskyddade trafikanter.

- Bullerstörningarna ska minskas utmed de mest trafikerade gatorna.
- Avgaserna ska minskas.

Tillgänglighet

- Handikappanpassning av trafikmiljön. Bättre anpassning av trafikmiljön till människors olika förutsättningar ökar tillgängligheten för alla.
- Vägars och gators barriäreffekter ska minskas.
- Järnvägens barriäreffekt ska minskas.
- En god tillgänglighet till stadens och stadsdelarnas centrum, till arbetsplatser och kommunal service ska eftersträvas.
- God framkomlighet för samtliga trafiksystem.

Jämställdhet

- Planering och utformning av åtgärder ska utgå från mäns och kvinnors olika värderingar, villkor och behov. Dessa ska tillmätas lika stor betydelse.
- De åtgärder som planeras och prioriteras ska ha jämställdhetsperspektiv.

Målsättningarna i Trafikplanen utgår från de nationella målen samt de styrdokument som antagits av Sundbybergs stads kommunfullmäktige.

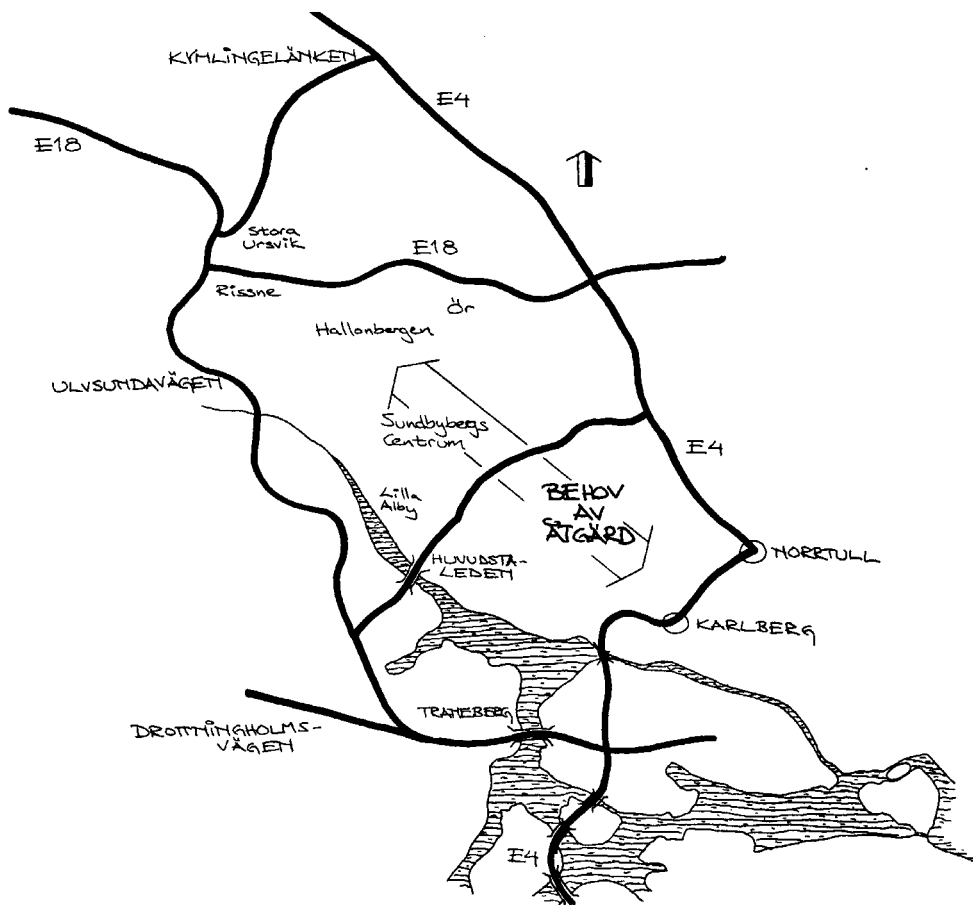
De nationella målen som Trafikplanen utgått ifrån är:

- Nollvisionen
- De nationella miljömålen

De styrdokument som Trafikplanen utgått ifrån är:

- En stad för alla där mångfald är en styrka!
- Handikappolitiskt program för Sundbybergs stad
- Gestaltningsprogram för offentlig miljö i Sundbyberg
- Översiktsplanen

Trafikplanens viktigaste åtgärder



- Gator och platser där oskyddade trafikanter behöver vistas i körbanan ändras för att biltrafikens hastigheter ska sänkas, skapa en bättre gestaltning av stadens uterum och för att avlasta staden från genomfartstrafik.
- Två tvärsparvägar byggs ut genom staden (ingår i RUFSS¹ för år 2015). Den ena från Alvik via centrala Sundbyberg till Solna station och på sikt även till Ropsten. Den andra från Alvik via Rissne centrum och det planerade bostadsområdet Stora Ursvik till Kista.
- Gång- och cykelnätet som idag har en god funktion i nyare områden byggs ut för att möjliggöra cykling på ett trafiksäkert sätt inom hela staden.
- Någon form av koppling mellan Ulvsundavägen och Solna byggs för att avlasta staden

- från genomfartstrafik. Antingen som en mer direkt koppling mellan Ulvsundavägen och Huvudstaleden, vilket staden förordar i första hand, eller i andra hand som Tritontunnel/Huvudstaled (ingår i RUFSS för 2015).
- Järnvägsgatan mellan Esplanaden och Rosengatan samt Landsvägen mellan Vasagatan och Gjuteribacken kollektivtrafikprioriteras.
- Sturegatan mellan Esplanaden och Rosengatan samt Brunngatan omdanas till gågator. Stationsgatan förblir gågata.
- Nuvarande järnväg samt ytterligare två spår förläggs under mark. Dels för att öka kapaciteten för tågtrafiken, dels för att knyta ihop centrala stadskärnan.

Åtgärderna har ingen inbördes rangordning.

¹ RUFSS = Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Trafikplanens viktigaste åtgärder



Trafikförutsättningar

Genomfartstrafiken i Sundbyberg har ökat kraftigt under senare år. I vissa snitt på Järnvägsgatan, Allén, Tulegatan, och Ursviksvägen har uppemot 50-procentiga ökningarna skett mellan åren 1995 och den senaste trafikräkningen 2001. Även Enköpingsvägen har fått stora trafikökningar. Drygt 30 000 fordon per årsmedeldygn passerar Sundbybergs gatunät (E18, Enköpingsvägen undantagen) utan att ha mål i staden. Genom att Stockholmsregionen hela tiden växer ökar trycket successivt på Sundbybergs redan idag belastade gatunät.

För att skapa en trafiksituation inom staden som innebär tillgänglighet, säkerhet, trygghet och trivsel för trafikanter i allmänhet och för boende i synnerhet, behöver genomfartstrafiken flyttas till det regionala vägnätet. Detta åstadkoms genom en ökad kapacitet i det regionala vägnätet samtidigt som åtgärder genomförs lokalt inom staden för att minska genomfartstrafikens framkomlighet. Dessutom bör åtgärder göras för att omfördela biltrafikanter till andra färdmedel. Till exempel bör kollektivtrafiken byggas ut och förstärkas. Detta för att omfördela trafik från bil till kollektiva färdmedel och för att ta hand om ett ökat resbehov. Ett utbyggt gång- och cykelvägnät, tillsammans med en förändrad gatubild, medverkar till att lokalt resande i större utsträckning än idag sker med cykel eller till fots.

De utbyggnader som kommunen planerar för kommer till genomförande inom planeringsperioden, det vill säga till år 2015. Bland annat tillkommer trafikstringen från Stora Ursvik.

Biltrafik

Genomfartstrafiken i staden begränsas genom:

- miljöprioritering och hastighetssäkring till 30 km/tim på gator med trafik av genomfartskarakteristik där oskyddade trafikanter vistas i körbanan
- kollektivtrafikprioritering av Järnvägsgatan mellan Esplanaden och Rosengatan samt Landsvägen mellan Vasagatan och Gjuteri-backen
- anordnande av gågator. Sturegatan mellan Esplanaden och Rosengatan samt Brunns-gatan och Stationsgatan blir gågator.

Med miljöprioritering avses att gator utformas, gestaltas och anpassas till omgivande miljö för att få en lugn trafikrytm och för att prioritera oskyddade trafikanter. Med hastighetssäkring menas att biltrafiken inte färdas med högre hastighet än vad människokroppen tål i form av krockvård. Hastighetssäkring till 30 km/tim innebär att olyckor med oskyddade trafikanter inblandade sällan medför svår skada eller dödsfall. Den risken är mycket stor om fordonshastigheterna uppgår till 50 km/tim eller högre (se diagram på sid 34).

Miljöprioritering och hastighetssäkring till 30 km/tim på de kommunala gatorna syftar bland annat till att "knuffa ut" genomfartstrafiken till det regionala och statliga vägnätet. På det viset minskar trafikarbetet på kommunens gator men det totala trafikarbetet ökar något jämfört med idag. Att trafikarbetet ökar beror på att det regionala och statliga vägnätet inte är lika gott som det kommunala.

Korsningspunkter mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon hastighetssäkras till 30 km/tim genom fysiska åtgärder, medan högsta tillåtna hastighet på sträcka är 50 km/tim. I miljöer där oskyddade trafikanter även korsar på sträcka omformas miljön så att fordonshastigheterna begränsas till 30 km/tim.

Kollektivtrafik

Miljöprioriterade och hastighetssäkrade gator dimensioneras för en hastighet av 30 km/tim. Detta kan leda till lägre framkomlighet för busstrafiken. I stadsmiljö är det svårt för bussar att hinna uppnå tillåten hastighet och med en hastighetsreducering från 50 km/tim till 30 km/tim är det troligt att busstrafikens körtider förlängs.

Bussar är större och klumpigare än bilar. Valet av hastighetsdämpande åtgärder kan påverka busstrafikens framkomlighet betydligt mer än biltrafikens. Därutöver kan komforten för förare och passagerare påverkas negativt. Alla sorters hastighetsdämpande åtgärder som innebär obehag för förare och/eller passagerare bör undvikas.

Att införa gågator på Sturegatan mellan Esplanaden och Rosengatan samt Brunns-gatan innebär att de bussar som idag trafikerar Sturegatan istället kommer att behöva trafikera Järnvägsgatan. Järnvägsgatan görs då om från att vara

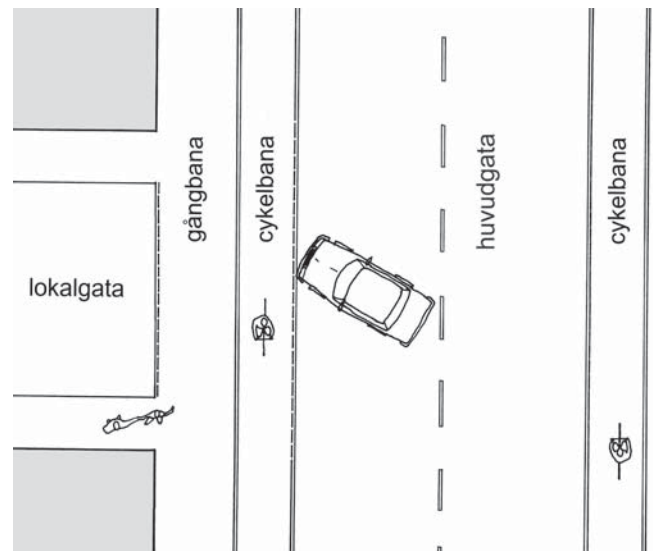
enkelriktad till att bli dubbelriktad. Genom att flytta över och dubbelrikta busstrafiken på Järnvägsgatan blir busslinjenätet tydligare. Sträckan mellan Esplanaden och Rosengatan blir kollektivtrafikprioriterad, liksom Landsvägen mellan Humblegatan och Gjuteribacken.

Genom kollektivtrafikprioritering av strategiska gator i centrum, genomgående tvärsparväg och tunnelbanans läge centralt i staden kommer Sundbybergs station i ännu högre grad än idag att bli en viktig kollektivtrafikknutpunkt. Detta stärks genom en försänkt järnväg med stationsbyggnad i markplan, kanske med biljettförsäljning och service för samtliga kollektiva färdmedel.

Gång- och cykeltrafik

Idag är gång- och cykelvägnätet väl utbyggt inom de nyare grannskapen såsom Rissne, Hallonbergen och Ör. I Centrala Sundbyberg och i Lilla Alby saknas däremot cykelbanor på många gatuavsnitt. Trafikplanen föreslår att cykelbanor byggs utmed de stora huvudgatorna i Centrala Sundbyberg och i Lilla Alby. Den typ av cykelbana som förespråkas är enkelriktade cykelbanor. Dessa medför bättre trafiksäkerhet i korsningar än dubbelriktade cykelbanor. På vissa avsnitt föreslås även dubbelriktade cykelbanor.

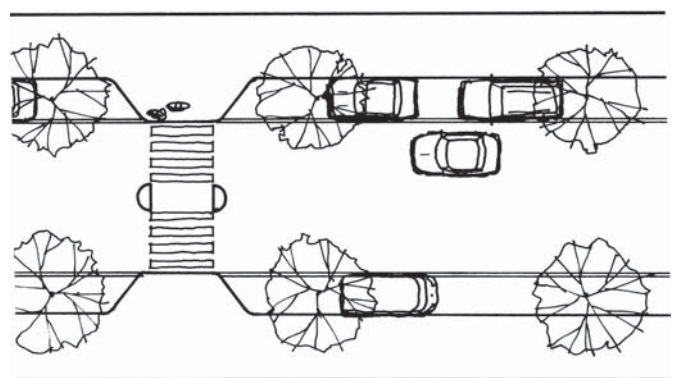
När gång- och cykelbanor korsar en lokalgata i plan bör banan utformas som genomgående. Här visas typlösning för enkelriktad cykelbanas korsning med lokalgata. Gångbanan förlängs visuellt genom markbeläggningens fortsättning över den korsande gatan. Bilar kan passera tack vare försänkta och avfasade kantstöd. Åtgärden innebär att biltrafikanter passerar över en yta avsedd för gång- och cykeltrafik. Bil som färdas på sådan bana ska lämna företräde till gående och cyklister. (TrF kap 3 §§ 58-59)



Vid övergångsställen och gångpassager kan klackar anläggas, vilket innebär att gångbanan når ut i körbanan. Klackar anläggs för att:

- förbättra siktförhållandena (gående, cyklister och bilister upptäcker varandra bättre)
- korta av de gåendes väg över körbanan (deras exponeringstid minskas).
- dämpa hastigheten (genom att klackarna upplevs avsmalnande)
- organisera parkeringen (tydliggör var parkering börjar och slutar)

I möjligaste mån bör gupp och nivåskillnader undvikas. I miljöer där höga hastigheter förekommer och där särskild hänsyn behöver tas till oskyddade trafikanters säkerhet, kan emellertid plåtågg eller busskuddar övervägas.



Nedgrävning av järnvägen

Den planerade pendeltågstunneln mellan Stockholms södra och Tomtebodas kommer att öka kapaciteten över den så kallade getingmidjan. För att nyttja den ökade kapaciteten bör fler spår övervägas genom Sundbyberg. Stationens peronger behöver förlängas så att längre tåg kan angöra.

Sundbyberg kan av utrymmesskäl inte reservera mark för ytterligare spår i ytläge genom staden. Fler spår kan endast möjliggöras genom nedgrävning. Järnvägen förläggs i betongtunnlar med anslutning till befintlig marknivå i öppna tråg. Utgångar och förbindelse till tunnelbana, buss och tvärbana ges ny utformning. Tunneltaken är dimensionerade för bostads- och kontorsbyggnader samt ett litet torg. Genom att förlägga järnvägen strax under markplanet inverkar den inte på tunnelbanans nuvarande sträckning.

Ett alternativ till betongtunnel kan vara bergtunnel. Då förläggs järnvägen djupt under markytan, troligtvis under den befintliga tunnelbanan. Det djupa läget bedöms påverka spårsystemet i större omfattning än alternativet med betongtunnel.

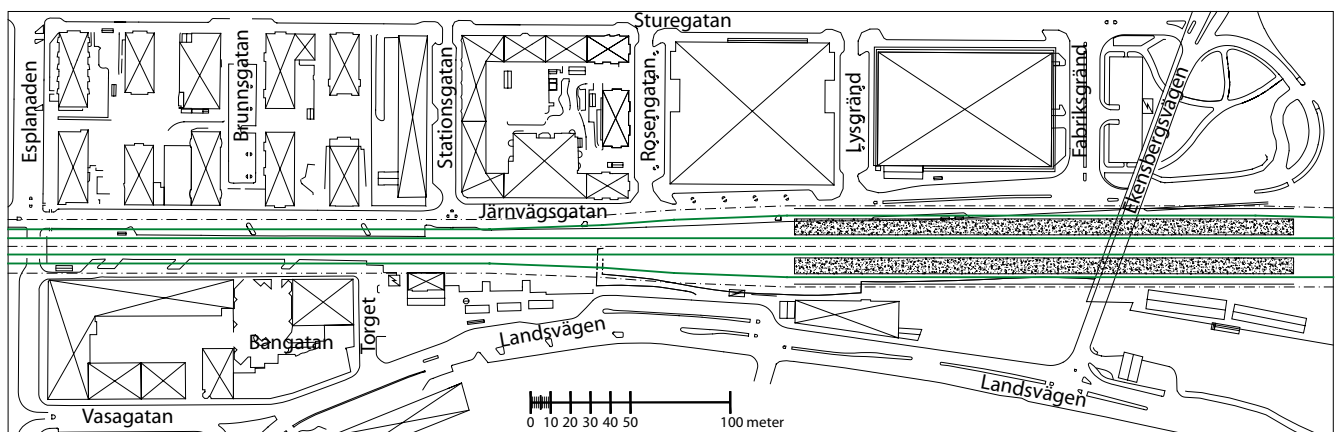
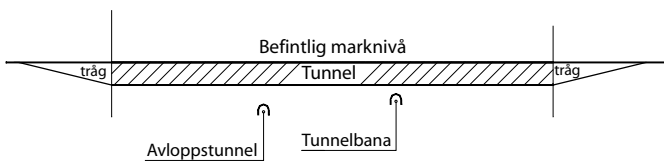
En försänkt järnväg är av största intresse för utvecklingen av centrala Sundbyberg. Därför behöver samordningsfrågor med andra projekt klargöras:

- hur samordningen med utbyggnaden av pendeltågstunneln ska ske
- hur tågtrafiken ska fungera i olika skeden under byggtiden
- hur finansiering kan lösas.

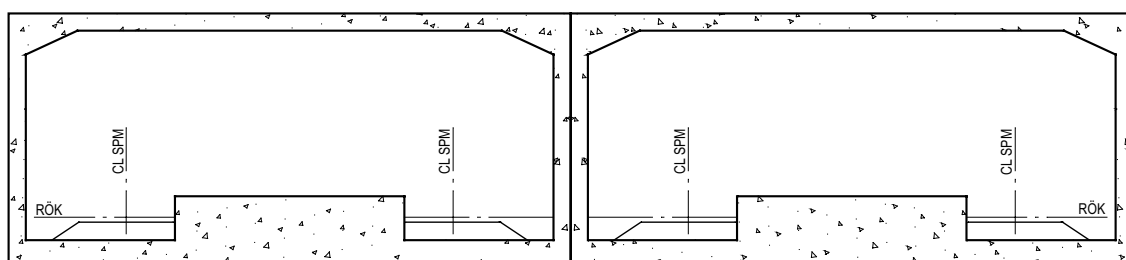
Genom en allt mer omfattande tågtrafik har Sundbybergs centrala delar med tiden kommit att fjärras ifrån varandra. I samband med att kapacitetshöjande åtgärder genomförs på andra sträckor av spårsystemet i regionen kommer tågtrafikens barriäreffekt, bullerstörning och störning i form av vibrationer att öka inom staden. Det som tidigare varit Sundbybergs självklara centrum, torget och stationsområdet, har idag till viss del mist sin roll. Sturegatan är det kommersiella centrum och området kring stationen fungerar mer som en plats för transport och kommunikation.

Genom att spåren hamnar under mark minskar störningarna, den yttre miljön utvecklas och stadens olika delar integreras. Torget och området kring stationen stärks som del av Sundbybergs centrum. Ny mark kan exploateras genom ny bebyggelse, gator kan öppnas och gång- och cykeltrafiken kan passera i markplanet.

Järnvägens nedgrävning i etapper redovisas i bilaga 1.



Plan



Sektion

2 Åtgärder

Korsningsåtgärder

Åtgärder i korsning har främst betydelse för trafiksäkerhet och gestaltning/stadsbild. Ett antal cirkulationsplatser föreslås eftersom dessa sänker hastigheten i korsningen och för med sig att risken för olyckor med allvarlig personskada eller dödsfall som följd är liten. Eftersom cirkulations-

platser bidrar till låg hastighet i korsningar förväntas genomfartstrafikanterna i större utsträckning välja andra vägalternativ med möjlighet till högre hastigheter. De åtgärder som föreslås här nedan behöver detaljstuderas i samband med projekteringen.

<i>Korsning</i>	<i>Förslag till åtgärd</i>	<i>Motiv</i>
Allén + Landsvägen	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. GC-trafiken korsar Esplanadens anslutning i plan. Eventuellt kan GC-passagen försees med platågupp	Öka trafiksäkerheten och tydligheten i korsningen.
Järnvägsgatan + Allén	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Dimensioneras för 30 km/tim	Att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förbättra stadsbilden. Inledningsvis görs en utredning om konsekvenserna av att anordna en cirkulationsplats. En oval form kan övervägas.
Järnvägsgatan/ Ekovägen	Förbättring av trevägskorsning	Korsningen är besvärlig för fordon som behöver svänga vänster. Åtgärder som förbättrar detta ökar trafiksäkerheten.
Järnvägsgatan + Karlavägen	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Dimensioneras för 30 km/tim	Åtgärden utgör entré eller port till den hastighetssäkring som börjar vid Karlavägen och går mot centrum. För gångtrafiken över Järnvägsgatan innebär åtgärden att risken för svår personskada eller dödsfall minskar.
Ursviksvägen + Tulegatan	Cirkulationsplats (om sådan får plats) Ett cirkulerande körfält Dimensioneras för 30 km/tim Alternativt trafiksignal	Korsningen börjar närma sig kapacitetsgräns, vilket medför köbildning på Tulegatan söderifrån och chanstagnation för att hitta de tidsluckor som krävs för att kunna passera korsningen. Många oskyddade trafikanter korsar denna korsning, vilket medför risker för allvarliga olyckor.
Rissneleden + Kvarnvägen	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Kan dimensioneras för 50 km/tim	Ökad trafiksäkerhet. Risken för olycka med vänstersvängande fordon undviks.
Fredsgatan + Vegagatan	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Dimensioneras för 30 km/tim	Korsningen öppnas som fyrvägskorsning. Minskad risk för allvarlig olycka med oskyddad trafikant inblandad. Åtgärden samordnas med hastighetssäkring av Fredsgatan.
Rissneleden + Ursviksvägen	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Dimensioneras för 30 km/tim	Att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, minska driftkostnaderna för trafiksignal och förbättra gestaltningen av miljön. Åtgärden underlättar för trafikanter från Hallonbergen att komma ut på Ursviksvägen.
Ursviksvägen + Örsvängen	Cirkulationsplats. Ett cirkulerande körfält. Dimensioneras för 30 km/tim	Att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, minska driftkostnaderna för trafiksignal och förbättra gestaltningen av miljön. Åtgärden underlättar för trafikanter från Ör att komma ut på Ursviksvägen.

Åtgärder på sträcka

Åtgärderna är främst av betydelse för en god trafiksäkerhet, minskade störningar till följd av en reducerad genomfartstrafik samt en väl genomarbetad gestaltning av gatumiljö och stadsbild. Åtgärder som innebär minskad genomfartstrafik och lägre framkomlighet leder även till ökat resande med kollektiva färdmedel och med cykel.

Hastighetssäkring innebär att biltrafiken får färdas på oskyddade trafikanters villkor. Det betyder att biltrafik kan medges på fler gator än idag. Gator inom staden kan öppnas upp, vilket leder till ökad tillgänglighet till olika mål, men samtidigt lägre framkomlighet.

Sträcka	Förslag till åtgärd	Motiv
Tulegatan vid Tuletorget	Hastighetssäkring. Befintlig cirkulationsplats vid Vackra vägen och Rosengatan dimensioneras om för att sänka hastigheten till 30 km/tim för genomgående trafik längs Tulegatan.	<i>Förändra gatans karaktär så att oskyddade trafikanter kan passera i plan utan risk för allvarlig olycka. Gestaltningen av gaturummet skall framhålla stadsmässighet och centrumfunktion framför funktionen som genomfartsgata.</i>
Landsvägen mellan Bällsta bro och Ekensbergsvägen	Upprustning av gaturummet med prioritering av buss- och spårvägstrafik. Cykeltrafiken separeras. Åtgärden samordnas med korsningsåtgärderna vid Hamngatan och Allén.	<i>Förbättra stadsbilden, öka centrums attraktivitet, förbättra trafiksäkerheten, prioritera kollektivtrafiken och minska genomfartstrafiken genom staden. Landsvägen ska erbjuda kollektivtrafikresenärer en god kontakt mellan buss, spårväg, tunnelbana, pendeltåg och fjärrtåg.</i>
Hamngatan	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas	<i>Ökad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet. med anordnande av enkelriktade GC-banor utmed gatan.</i>
Fredsgatan	Hastighetssäkring. Gatan öppnas för trafik mellan Tulegatan och Järnvägsgatan. Åtgärden samordnas med korsningsåtgärd, cirkulationsplats i korsningen med Vegagatan. Enkelriktade GC-banor anordnas utmed gatan.	<i>Ökad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.</i>
Vegagatan	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas med anordnande av enkelriktade GC-banor utmed gatan.	<i>Ökad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.</i>
Rosengatan	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas med anordnande av enkelriktade GC-banor utmed gatan.	<i>Ökad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.</i>
Esplanaden	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas med anordnande av enkelriktade GC-banor utmed gatan.	<i>Ökad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.</i>
Humblegatan och södra delen av Albygatan	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas med anordnande av enkelriktade GC-banor utmed gatan.	<i>Att förbättra trafiksäkerhet och gestaltning samt reducerad genomfartstrafik i Lilla Alby.</i>
Järnvägsgatan mellan Karlavägen och Allén	Hastighetssäkring.	<i>Förändra gatans karaktär för att sänka genomfartstrafikens framkomlighet. Öka trafiksäkerheten för korsande oskyddade trafikanter.</i>
Risseleden vid Lavettvägen	Hastighetssäkring.	<i>Åtgärden bedöms främst ha betydelse för avlastning av genomfartstrafik.</i>
Ursviksvägen mellan Tulegatan och Kyrkogårdsvägen	Hastighetssäkring..	<i>Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som behöver korsa vägen samt reducerad genomfartstrafik.</i>
Ursviksvägen mellan Tulegatan och Järnvägsgatan	Hastighetssäkring.	<i>Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som behöver korsa vägen.</i>
Ursviksvägen mellan Risseleden och Örsvängen	Hastighetssäkring.	<i>Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som behöver korsa vägen samt reducerad genomfartstrafik.</i>

<i>Sträcka</i>	<i>Förslag till åtgärd</i>	<i>Motiv</i>
Karlavägen	Hastighetssäkring.	Att förbättra trafiksäkerhet och gestaltning.
Sturegatan med anslutande lokalgator	Gågator.	Öka trafiksäkerheten i centrum, prioritera oskyddade trafikanter, förbättra stadsbilden, öka centrumets attraktivitet. Varutransporter kan ske på andra tider än när många oskyddade trafikanter uppehåller sig på gågatorna. Undantag kan komma att medges för personer med rörelsehinder.
Järnvägsgatan mellan Esplanaden och Ekensbergsbron	Kollektivtrafikprioritering av gatan. Åtgärden samordnas med anordnande av GC-bana längs vägens södra sida.	Att tillse en god funktion för kollektivtrafiken. Låg hastighet hos fordon bidrar till att genomfartstrafiken väljer andra färdvägar. Att försköna staden. Att öka gatans attraktivitet för de som vistas i centrum.
Rissne centrum	Hastighetssäkring /gårdsgata anordnas på Kavallerivägens sträckning genom centrum. Trafik medges under förutsättning att fordonen fördas i gångfart. Nuvarande bussgata öppnas för all trafik.	Att öka tillgängligheten till Rissne centrum. (Denna åtgärd behöver studeras vidare för att klargöra de exakta konsekvenserna)
Rissneleden vid Artillerivägen	Hastighetssäkring.	Att förbättra trafiksäkerhet och gestaltning.
Järnvägsgatan mellan Allén och Esplanaden	Hastighetssäkring. Åtgärden samordnas med anordnande av GC-bana längs vägens södra sida.	Att förändra gatans karaktär och att reducera genomfartstrafiken.

Gång- och cykelåtgärder

Enkelriktade cykelbanor anordnas utmed båda sidor av Vegagatan, Fredsgatan, norra delen av Esplanaden, Rosengatan, sydöstra delen av Tulegatan, Hamngatan och Humblegatan/södra delen av Albygatan. Dessa gator planeras att hastighetssäkras. Cykelbanorna ingår och listas under rubriken "åtgärder på sträcka".

<i>Plats</i>	<i>Förslag till åtgärd</i>	<i>Motiv</i>
Esplanaden mot Allén	Dubbelriktad GC-bana på den nordvästra sidan.	Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.
Vasagatan	Dubbelriktad GC-bana på den norra sidan.	Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.
Landsvägen mellan Vasagatan och Ekensbergsbron	Dubbelriktad GC-bana på den norra sidan.	Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.
Allén mellan Ågatan och Esplanaden	Dubbelriktad GC-bana på den nordöstra sidan.	Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.
Järnvägsgatan mellan Allén och Fabriksgränd samt anslutning mot Ekensbergsbron	Dubbelriktad GC-bana på den södra sidan.	Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Utredningsåtgärder

Enskilda objekt i ovanstående åtgärdslistor förutsätts utredas innan projektering och byggande och omnämns inte i det följande. Övriga frågor som behöver studeras är följande:

<i>Plats</i>	<i>Att utreda</i>	<i>Motiv</i>
Järnvägen genom Sundbyberg	Vision Centrala staden. En nedgrävd järnväg innebär möjligheter. Gatunätet sys ihop, kollektivtrafikförsörjningen utvecklas genom ett nytt resecentrum, rutnätsstaden utvecklas över spåren. Hur ska staden se ut när järnvägen förlagts under markplanet?	<i>Knyta ihop centrum.</i>
Koppling Ulvsundavägen och Huvudsta-bron (vilket staden förordar i första hand) alternativt Tritontunnel	Dess betydelse för stadens trafikavlastning.	<i>Belysa vad dessa förbindelser innebär för kommunen.</i>
Hela staden	Tillgänglighetsprogram.	<i>Ett tillgänglighetsprogram ska fungera som anvisning vid utformning av gatumiljön med inriktning på åtgärder för människor med funktionshinder.</i>
Hela staden	Cykelplan/cykelparkeringsplan	<i>Staden är i behov av en plan för övergripande långsiktig cykelplanering. Planen ska ge riktlinjer för detaljutformning av cykelvägar och cykelbanor samt innehålla cykelvägvisning. En cykelparkeringsplan är under framtagande i Sundbyberg.</i>
Centrum	Centrumprogram för anordnande av gågator och kollektivtrafikprioriterade gator.	<i>Studera hur gågator, cykelbanor och kollektivtrafikprioriterade gator kan införas i centrum och hur parkeringsbehovet kan tillgodoses.</i>
Hallonbergens tunnelbana	Uppgång till Fröfjärden.	<i>För att öka tillgängligheten till T-banan bör ytterligare en uppgång övervägas. Lokaliseringsstudie samt kostnads – nyttoanalys.</i>
Ursviksvägen + Järnvägsgatan	Studie av korsningsutformning och funktion.	<i>Studien syftar till att se hur korsningen fungerar för de trafikanter som passerar. Olika åtgärder kan övervägas såsom vänstersvängskörfält, upphöjd korsningsyta samt flervägsväjning med överkörbar rondell.</i>
Esplanaden + Järnvägsgatan	Studie av plankorsningens reglering och utformning.	<i>I avvaktan på att plankorsningen försvinner vid en nedgrävd järnväg bör en omreglering av biltrafiken övervägas. Med förbjuden vänstersväng från Esplanaden söderifrån kan trafiksituationen förbättras. Den ur trafiksäkerhetssynpunkt bästa lösningen är en trevägskorsning.</i>

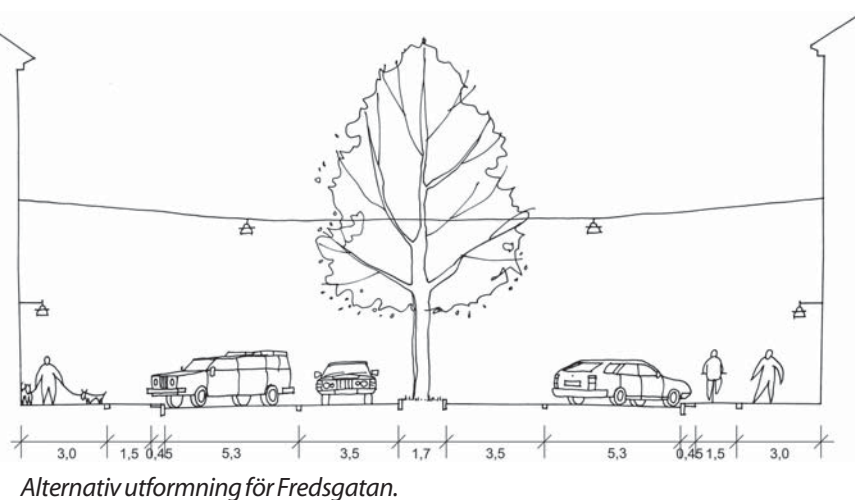
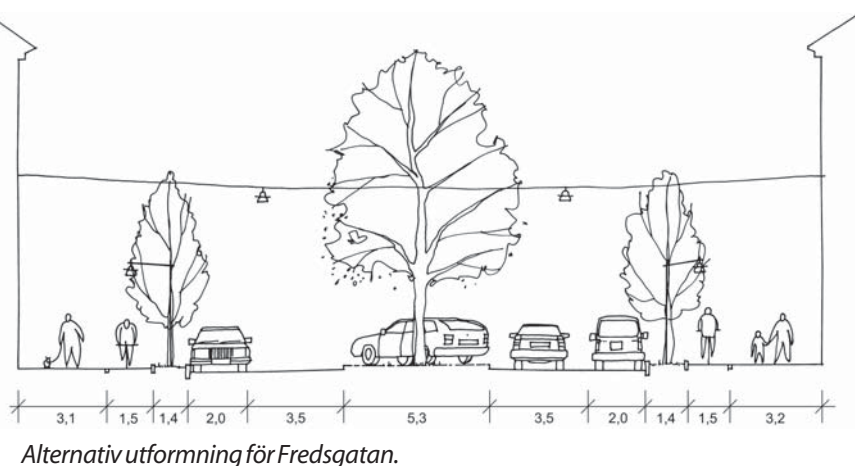
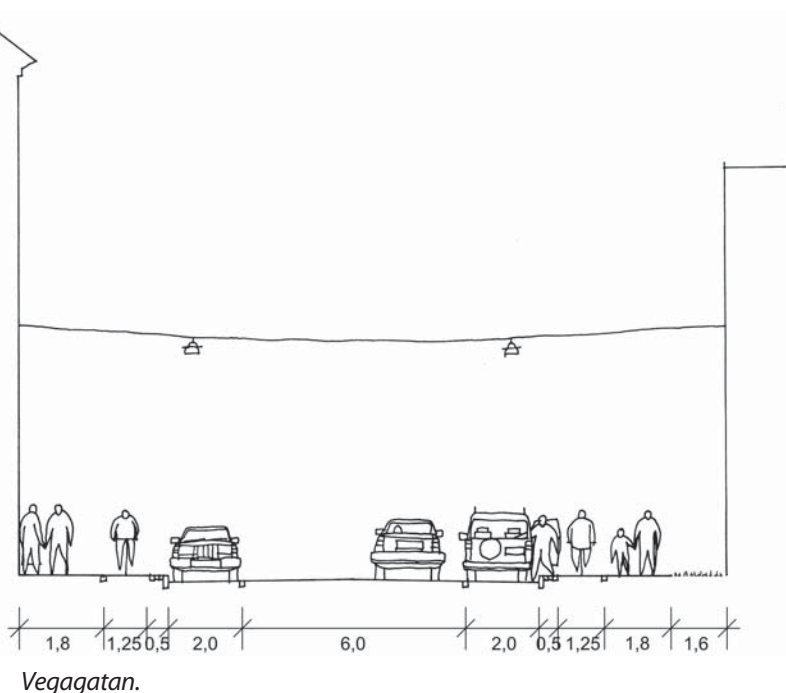
Gestaltning av trafikmiljöer

Om gatusystemet ska säkras till en hastighet som kroppen tål innebär det en förändring av trafikmiljön. Syftet är att få trafikanterna att hålla en låg hastighet. Gestaltningen av gaturummet är viktig för trafikanternas upplevelse av den miljö man passerar igenom och för att signalera låg hastighet. Gatumiljön bör därför underordnas den omgivande miljöns gestaltning. En hastighetssäkrad gata i centrala staden har andra gestaltungsförutsättningar än exempelvis hastighetssäkring av del av Rissneleden. För att få ett helhetsgrepp på gestaltningen av de olika miljöer som avses förändras behöver vissa gestaltungsfrågor behandlas övergripande.

Gestaltningen av cirkulationsplatser, och speciellt själva rondellen i mitten av cirkulationsplatsen, ges ofta en utformning som avviker från omgivande stadscharakter genom konstverk, reklamplacering, vägvisningsskyltar m m. Istället borde de flesta cirkulationsplatser präglas av en enkelhet och inpassning i omgivande stadsrum. Endast ett fåtal väl valda cirkulationsplatser som utgör port eller viktiga noder bör utmärka sig. Övermöblering med framför allt skyltar och reklam bör undvikas i och närmast runt rondellen.

Som gestaltningsexempel på gator i stenstaden har Fredsgatan och Vegagatan studerats.

För Fredsgatan finns flera alternativa utformningar. Nedanstående alternativ har båda dubbelsidiga enkelriktade cykelbanor, men mängden vegetation varierar liksom formen för parkering. Genom att kombinera parkering och en mittplacerad trädrad kan i det första exemplet tre av de nuvarande fyra raderna parkering behållas.



Kostnadsbedömning

	<i>Korsningsåtgärder</i>	<i>Åtgärder på sträcka</i>	<i>GC-åtgärder</i>	<i>Utredningsåtgärder</i>
Miljoner kronor	35	70 ²	8	4 ³
Behövligt årligt anslag i 10 år	3,5	7	0,8	

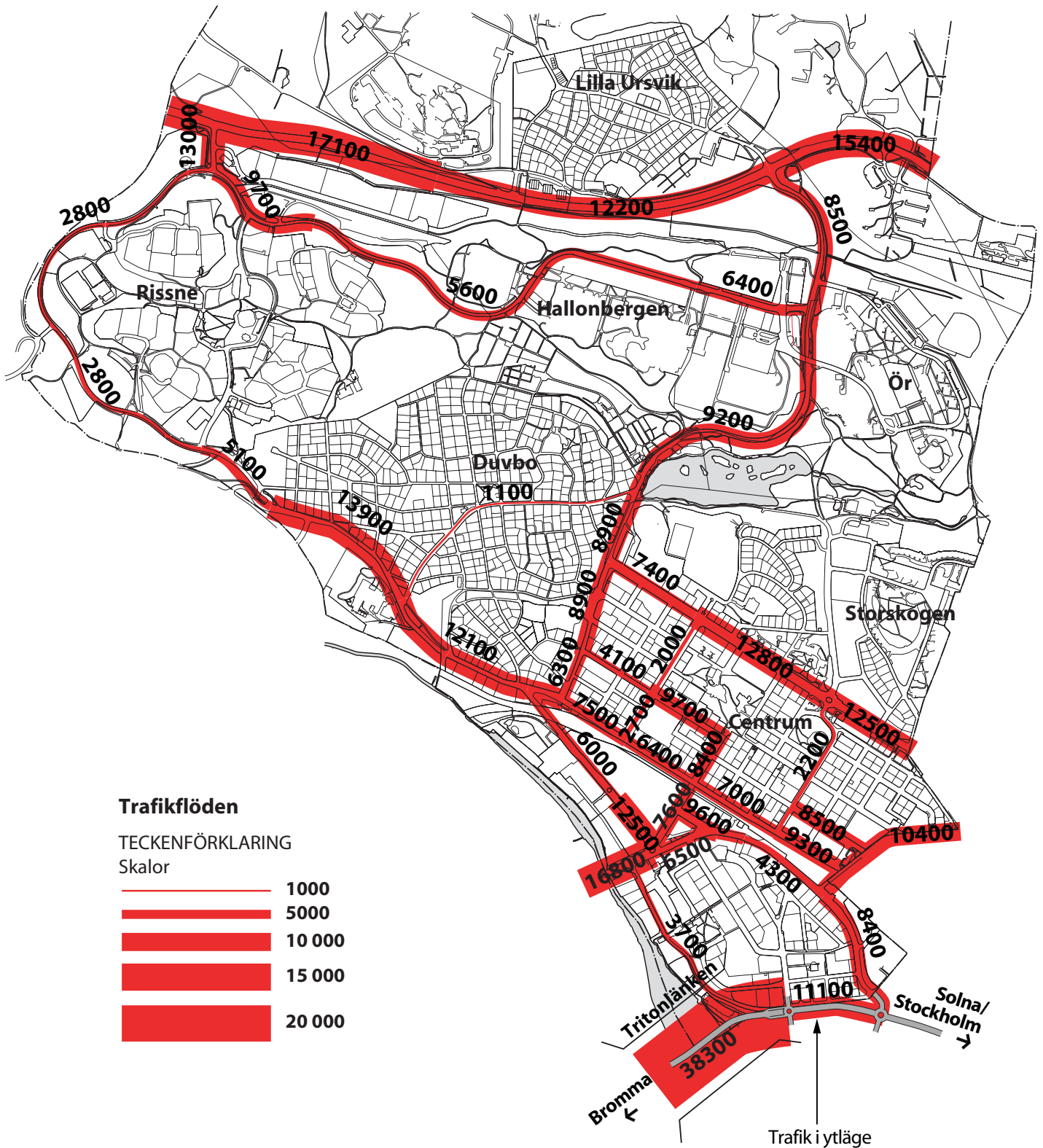
Dessa värden är räknade i 2003 års penningvärde.

² Varav helt omdanade gågator i centrum översiktligt bedöms kosta 10 Mkr. Lägre kostnadsnivå kan övervägas om staden väljer att behålla delar av den nuvarande utformningen.

³ Utredningsutgårderna bör genomföras inom de tre närmaste åren.

3 Trafikkonsekvenser

År 2015 Trafikplan och RUFs genomförs



Biltrafik

För att belysa den framtida trafiksituationen har modellkörningar genomförts av INREGIA AB med programmet EMME 2 för trafiksituationen år 2015 och med hög trafik tillväxt i regionen (ungefär samma tillväxt som de senaste åren). I arbetet ingår en analys av färdmedelsval.

Åtgärderna i Trafikplanen innebär omvägar och förlängda restider för biltrafikanter, vilket i viss mån leder till omfördelning till andra färdmedel.

För biltrafiken innebär det att fordonen företrädesvis hamnar på de regionala förbindelserna och att trafikmängderna inom staden minskar. Genomfartstrafik på kommunens gator undviks. Regionala förbindelser tar hand om den trafikökningen som är en följd av att Storstockholm växer.

Trafikmängderna minskar på stadens gatunät. Knappt 40 000 fordon hamnar på den nya Tritonförbindelsen medan Tritonvägen i ytläge får en trafikmängd på drygt 11 000 fordon per dygn. En del tillkommande lokal trafik från Stora Ursvik ger ett tillskott lokalt, som sprider ut sig relativt snabbt. Kapaciteten i stadens gatunätet klaras med två körfält. I cirkulationsplatser är ett cirkulerande körfält tillräckligt, utan att köproblemet uppstår.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Sundbyberg kommer att fortsätta utvecklas. Några delar är redan planerade, andra utreds för närvarande och en del är mer att betrakta som visioner.

En viktig förbindelse som kommer att behöva prövas på sikt är tvärbana alternativt stombuss i Enköpingsvägens nuvarande sträckning.

Busstrafikens linjenät

Det finns inga förestående stora förändringar i busslinjenätet. Den senaste förändringen är att busslinje 177 blivit en regional stombusslinje. Linjen har dock fått ändrad sträckning och passerar nu söder om kommunen. Bussarna på de regionala stomlinjerna är blå, precis som stombussarna inne i Stockholms city. Införandet av de regionala stombusslinjerna har till syfte att tydliggöra ett antal tvärgående busslinjer som trafikerar de större trafiklederna och som har en stomlinjefunktion. De ska kunna liknas med de stomlinjer vi redan har idag – de spårbundna stomlinjerna.

Kollektivtrafikutbudet i Sundbybergs stad är stort. Framförallt är möjligheterna att resa mellan kommunen och Stockholms city goda. Busstrafiken inom kommunens gränser har dock några brister. Mellan centrala Sundbyberg och de västra delarna av Hallonbergen saknas direktförbindelse. SL utreder för närvarande hur kollektivtrafiksituationen ser ut mellan Sundbybergs centrum och Hallonbergens västra delar.

Idag finns en servicelinje som trafikerar kommunens södra del i östvästlig riktning. Det finns önskemål om att utöka med ytterligare servicelinjer. En servicelinje bör övervägas mellan Hallonbergen och Sundbybergs centrum i nordsydlig riktning.

Ursvik har idag dålig kollektiv förbindelse med övriga delar av kommunen. Detta bör förbättras då området exploateras. Om tvärbanan dras genom Rissne kan banans bro över E18 breddas så att en busslinje mellan Ursvik, Rissne och Sundbyberg kan ordnas.

Tunnelbanan

Inga förändringar planeras av tunnelbanan inom kommunen. Det finns dock planer enligt RUFSS att förlänga Akalla-grenen mot Barkarby, vilket i hög grad kan påverka Sundbybergsborna. Spökstationen i Kymlinge byggdes i samband med planer på bebyggelse i området. Planerna är dock ändrade. Ett beslut om naturreservat i Kymlinge har tagits av kommunstyrelsen.

Boende i Hallonbergens västra delar som tycker att det är långt att gå till tunnelbanestationen är hänvisade till busstrafiken på Rissneleden.

Pendeltåg

Det finns inga planer på att förändra pendeltågstrafiken genom Sundbyberg inom de närmaste åren. Se även avsnittet om försänkt järnväg nedan.

Regionaltåg

Idag stannar samtliga Intercitytåg i Sundbyberg. Innan det planerade Stockholm Väst i Barkarby är klart, används Sundbyberg som västlig knutpunkt. Även om Sundbyberg inte kommer att fungera som "Stockholm Väst" bör regionaltågen fortfarande stanna där. En knutpunkt som Stockholm Väst kräver mer än enbart en god kollektivtrafikknutpunkt. Bland annat behövs många parkeringsplatser. Därför kan det bli svårt för Sundbyberg att ha plats för en sådan knutpunkt. Se även avsnittet om försänkt järnväg nedan.

Tvärbana

Tvärbanan kan komma att gå genom kommunen med två grenar. Den ena, med sträckningen Alvik-Solna station och vidare mot Bergshamra eller Universitetet, planeras genom Sundbybergs centrum. Hållplatslägen föreslås vid Bällsta bro och vid Sundbybergs station. Detta skulle innebära att Sundbybergs centrum blir en mycket viktig bytespunkt. Idag finns redan pendeltåg, fjärrtåg, buss och tunnelbana. Tvärbanan skulle göra bytespunkten komplett.

Den andra tvärbanegrenen går mellan Alvik och Kista och vidare mot ett framtida Stockholm Nord. Den går från Norrbyvägen, vidare mot Bromma handelsområde och till Solvalla. Vid Solvalla bedöms det möjligt att lokalisera en pendeltågsstation med byte mellan tvärbanan och pendeltåget. Från Solvalla och vidare till Kista har man utrett två sträckor. Det ena alternativet går genom Rinkeby via Rinkebystråket. Det andra alternativet går genom Rissne centrum. Från Rissne centrum går sträckningen vidare till Stora Ursvik. En hållplats för tvärbanan kan i så fall förläggas centralt i utvecklingsområdet med bytespunkt mellan buss och tvärbana. I Rissne centrum har tvärbanan en bytespunkt med tunnelbanan. Tvärbanan är en viktig förutsättning för kollektivtrafikförsörjningen av Stora Ursvik.

Konsekvenser av en försänkt järnväg

Genom en allt mer omfattande tågtrafik har Sundbybergs centrala delar med tiden kommit att fjärmas ifrån varandra. I samband med att nya kapacitetshöjande åtgärder genomförs på andra sträckor av spårsystemet i regionen kommer tågtrafikens barriäreffekt, bullerstörning och störning i form av vibrationer att öka inom staden. Det som tidigare varit Sundbybergs självklara centrum, torget och stationsområdet, har idag till viss del mist sin roll. Sturegatan är det kommersiella centrumet och området kring stationen fungerar mer som en plats för transport och kommunikation.

Genom att spåren hamnar under mark minskar störningarna, den yttre miljön kan utvecklas och stadens olika delar integreras. Torget och området kring stationen stärks som del av Sundbybergs centrum. Ny mark kan exploateras genom ny bebyggelse, gator kan öppnas och gång- och cykeltrafik kan passera i markplanet. Den nya stationen kan göras tillgänglig direkt från gatuplanet och ned på perrong.

Gång- och cykeltrafik - tillgänglighet för alla

Det krävs en helhetssyn på anpassning av den fysiska miljön. Genom att handikappanpassa utemiljön ökas tillgängligheten för alla. Ett handikappolitiskt program, "En stad för alla", har tagits fram för Sundbyberg. Programmet innehåller övergripande målformuleringar samt inriktning och arbetsätt för tillgänglighetsfrågor inom staden. Det handikappolitiska programmet bör emellertid kompletteras av ett program för detaljutformning av olika handikapplösningar - ett tillgänglighetsprogram.

"Utemiljöprogrammet, Stockholm - en stad för alla" är en form av tillgänglighetsprogram som är framtagen av Stockholms Gat- och fastighetskontor år 2001. Programmet är Stockholms stads riktlinjer för att göra Stockholm till en stad för alla och är avsett att vara ett stöd för planerare, projektörer, handikapporganisationer, handikappråd med flera. Ett liknande tillgänglighetsprogram föreslås tas fram för Sundbyberg. Programmet ska fungera som anvisning vid utformning av gatumiljön och bör utvecklas utifrån "Gestaltningssystem för offentlig miljö i Sundbyberg".

Tillgänglighetsprogrammet bör behandla områden som parkering/angöring, beläggning, ramper, trappor, ledstråk, gång- och cykelbanor, busshållplatser, belysning och gatmöblering. Det kommunala handikapprådet och handikapporganisationerna bör ha en aktiv roll vid framtagandet av programmet.

Trafikplanen eftersträvar ökad tillgänglighet för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Det innebär att ledstråk och kontrastmarkeringar ordnas för personer med nedsatt synförmåga, att höjdskillnader, såsom kantsten, undviks för rullstolsburna och att olika miljöer för gående standardiseras utifrån stadens specifika förutsättningar.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras genom att:

- Genomfartstrafiken flyttas ut på det regionala vägnätet. På det regionala vägnätet inträffar färre allvarliga olyckor än på stadens gatunät.
- Den lokala biltrafiken som finns kvar inom staden är mindre olycksbenägen än genomfartstrafiken eftersom den oftast färdas med lägre hastigheter.
- Hastigheterna dämpas till vad kroppen tål i krockvåld. Antalet allvarliga olyckor förväntas minska kraftigt.
- Anordnande av cirkulationsplatser innebär att avsvängnings- och korsandekursolyckor undviks.

Olyckskostnaden år 2001 är bedömd till 60 Mkr⁸. I kostnaden ingår en uppräknings med hänsyn till att alla olyckor inte polisrapporteras. Trafikplanen innebär att trafikmängden inom staden reduceras med uppskattningsvis 30%. Samtidigt sänks hastigheten hos kvarvarande fordon till vad kroppen tål i krockvåld. Ett genomförande av Sundbybergs trafikplan torde minst kunna halvera olyckskostnaden.

Gestaltning

För utformningen av det offentliga rummet i Sundbyberg finns redan ett antaget dokument – "Gestaltningssystem för offentlig miljö i Sundbyberg".

Flera av Sundbybergs centrala miljöer är av låg gestaltningsmässig kvalitet medan andra håller en avsevärt högre standard, i synnerhet några nyligen upprustade. Generellt prioriteras utrymme för parkeringsplatser framför kvalitativa gatumiljöer. Flera gator, exempelvis Fredsgatan och Starrbäcksgatan, fungerar uteslutande som stora parkeringsytor. Breda gator med bristande variation och avsaknad av rumsbildande element förstärker intrycket av gatans funktion som parkeringsyta. Användningen av träd i gatumiljö är sällsynt förutom de träd som sträcker sig ut i gaturummet från kvarteretsmark. I senare tids upprustningar är trädplantering i gatumiljö vanligare, t ex på Sturegatan.

Ett genomgående gestaltningsmål är att i dagens storskaliga gaturum skapa gaturum som är bättre anpassade till fotgängare och cyklister. För att uppnå detta föreslås i det flesta fall trädplantering. Gaturummets skala kan därutöver påverkas av en genomtänkt belysningsplacering. Med ett enhetligt urval av armaturer knyts hela Sundbyberg samman. Genom att välja lägre stolpar för belysningen får gaturummet en mänskligare skala. Valet av ljuskälla och vilken färg dess sken har påverkar också upplevelsen av trivsel.

Buller och avgaser

Som en effekt av att trafikflödena förändras ändras även bullernivåerna längs vägnätet. Gator där ekvivalent ljudnivå förändras märkbart mot nuläget specificeras nedan. Bullersituationen för stadens gator och vägar framgår av vidstående illustration.

Fredsgatan öppnas för trafik vilket innebär att ljudnivån ökar till ca 55 dB(A). Bullret ökar även på Sturegatan mellan Rosengatan och Ekensbergsvägen samt på Tritonvägen i anslutningen till Tritonlänken/Huvudstaleden. Sturegatan blir gågata mellan Esplanaden och Rosengatan, vilket medför en reducerad bullernivå. Bullret minskar på Landsvägen mellan Vasagatan och Ekensbergsvägen samt på Hamngatan/Tritonvägen mellan Bällsta Bro och Tritonlänken.

SLB-analys har beräknat halter och utsläpp av kvävedioxid och inandningsbara partiklar (PM10). För Sundbyberg innebär trafiksituationen 2015, med trafikplanens intentioner genomförda, att utsläppen av kväveoxider minskar medan PM10 ökar jämfört med dagens situation. Då har även situationen längs Ulvsundavägen och Tritonlänken betraktats. Inom kommungränsen minskar såväl kväveoxid som partiklar.

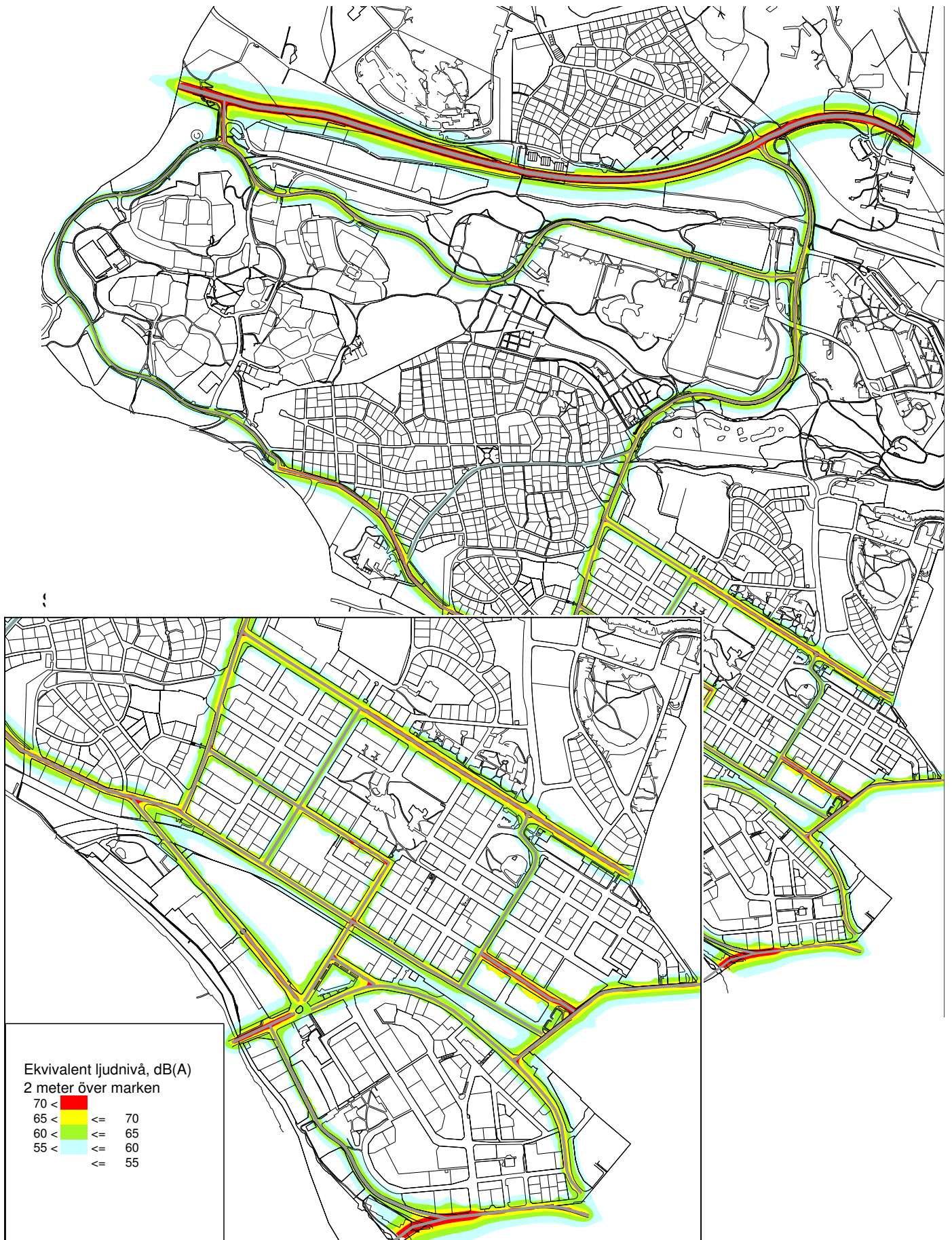
NO₂ klarar miljö kvalitetsnormen. PM10 klaras inom kommungräns, men Ulvsundavägen och delar av Tritonlänken får för höga värden.⁹

Omfördelningen av trafik till de regionala vägarna innebär att färre personer exponeras för höga halter NO₂.

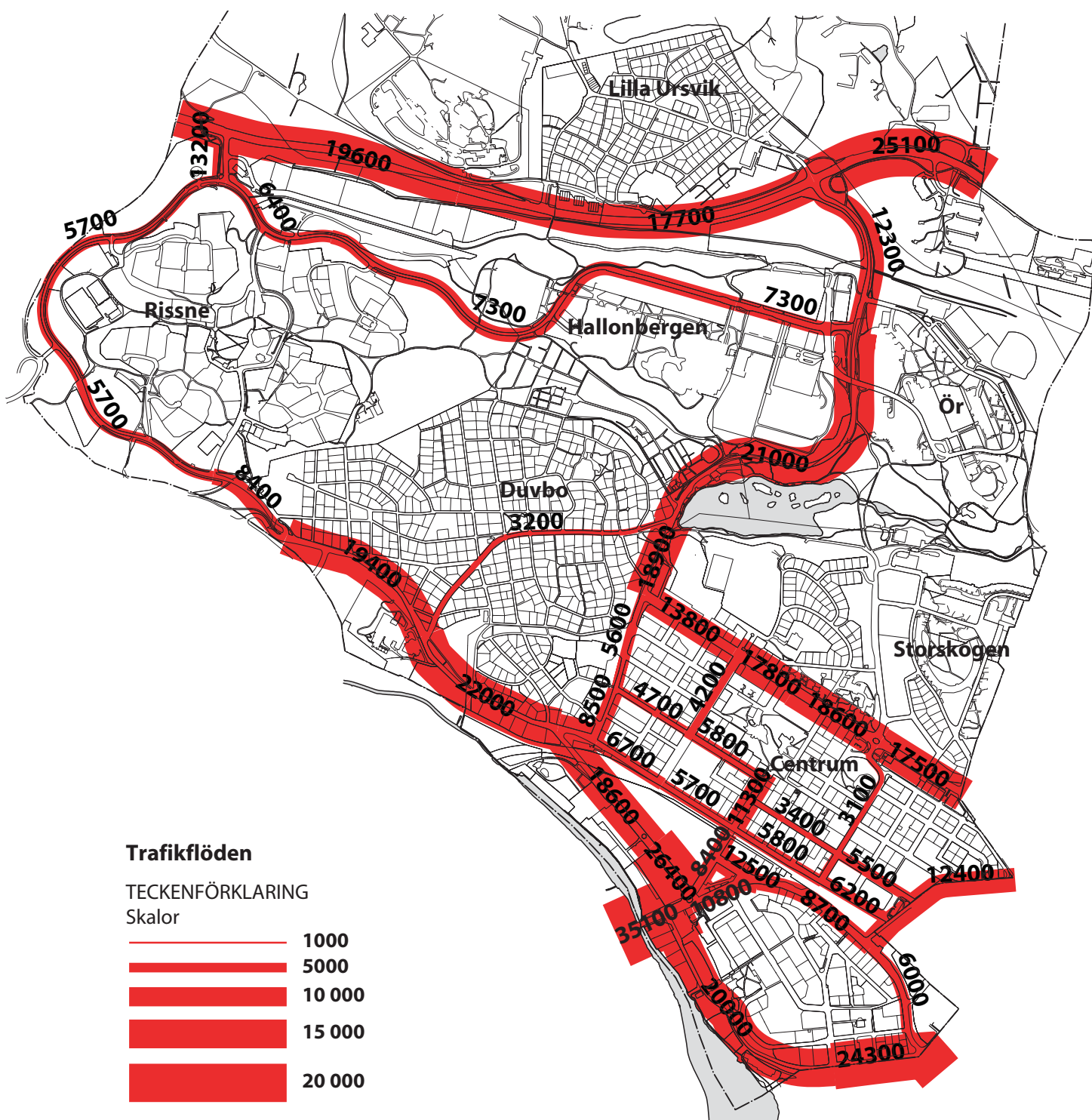
⁸ Enligt Vägverkets "Gemensamma förutsättningar. Effektsamband 2000". Preliminär utgåva. Publ 2000:113

⁹ Miljö kvalitetsnormer, se bilaga 1 sid 5

Bullerutsträckning 2015



År 2015 varken Trafikplanen eller RUFs genomförs



Konsekvenserna av att varken trafikplanen eller de regionala infrastruktursatsningarna i RUFSS genomförs till år 2015 har studerats.

Redovisade trafikmängder illustrerar en trafiksituation med markanvändning motsvarande år 2015. Planerade exploateringar kommer till utförande motsvarande prognostiserad tillväxt i regionen. Trafiknäten motsvarar nuvarande trafiknät, kompletterade med de infrastrukturåtgärder som redan idag är beslutade och förväntas vara färdigställda år 2015.

Trafiken fördelas över alla tillgängliga vägar och gator. Många trafikanter väljer att åka genom staden istället för på det regionala vägnätet.

Jämfört med dagens trafiksituation har biltrafiken inom staden ökat med uppskattningsvis 30-40% på flertalet huvudgator. I princip uppstår köbildning på Hamngatan, västra Landsvägen, Allén, norra delen av Järnvägsgatan, Tulegatan och Ursviksvägen dagligen under högtrafiktid morgon och kväll.

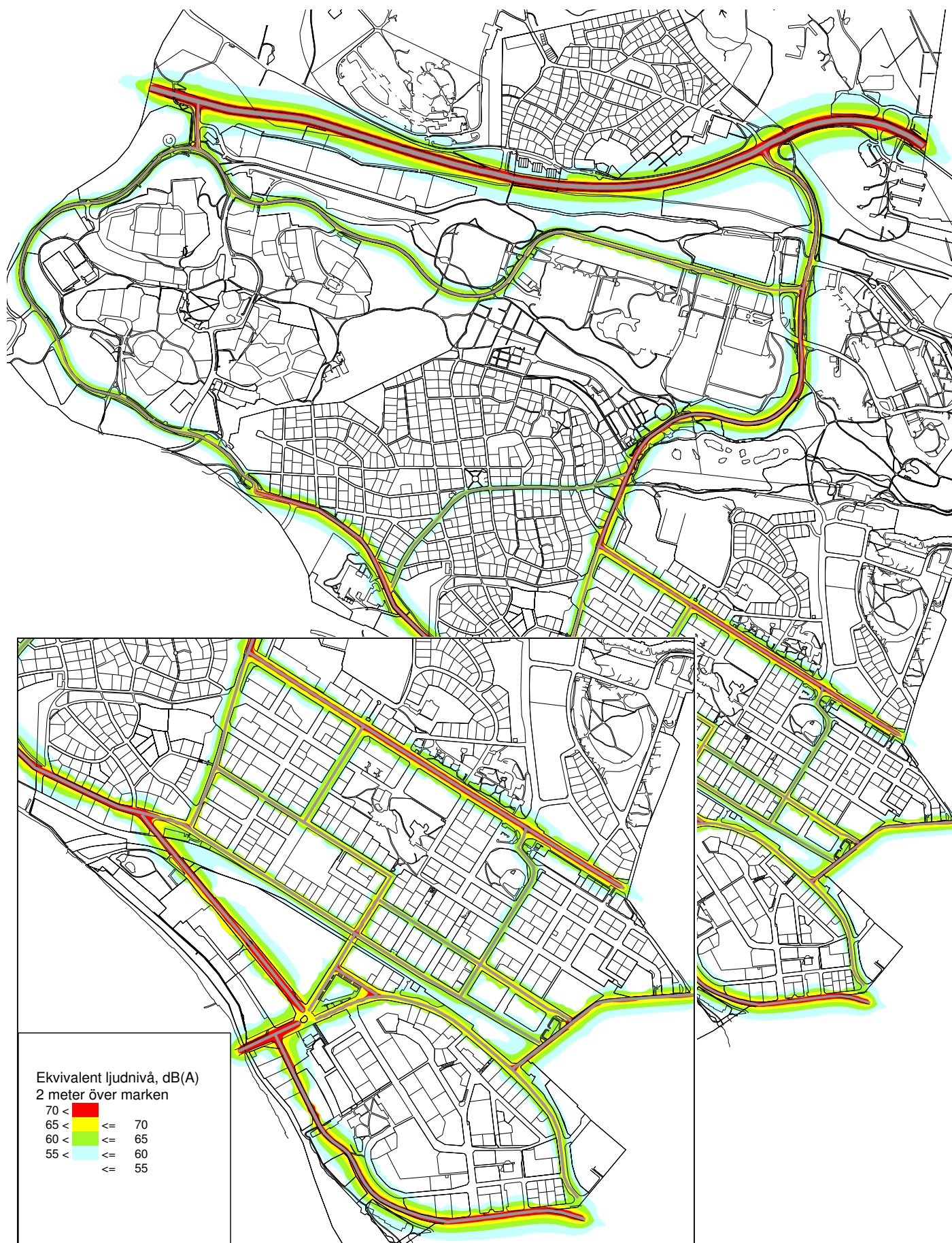
Ljudnivån ökar till ca 60 dB(A) på Fredsgatan mellan Tulegatan och Vegagatan. Bullret ökar även på Sturegatan mellan Rosengatan och Ekensbergsvägen samt på Tritonvägen mellan Albygatan och Landsvägen.

Situationen innebär vid jämförelse med om Trafikplanen och RUFSS genomförs bland annat att:

- Bullernivåerna blir generellt något högre.
- Utsläppen av NO₂ och PM10 blir större inom staden. När angränsande trafikleder inkluderas i området blir utsläppen lägre än om RUFSS och trafikplanens åtgärder genomförs. Ser man till utsläppens befolkningsexponering är trafikplanen att föredra.
- Fler trafikolyckor inträffar vilket beror på att trafiken genom staden är av stor omfattning.
- Tillgängligheten minskar genom att trafiken är mer omfattande.
- Biltrafiken till centrala staden är av mindre omfattning eftersom tillfarterna har kapacitetsproblem.
- Ett överbelastat system innebär att ytterligare nyexploateringar kan bli besvärliga att genomföra.

Trafiken inom staden är ca 30-40% mer omfattande än idag. Den årliga trafikolyckskostnaden på 60 Mkr kan förväntas öka i samma omfattning.

Bullerutsträckning 2015 om varken trafikplanen eller RUFs genomförs



4 Måluppfyllelse

Måluppfyllelsen beaktar trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet och jämställdhet. Betydelsen för centrala staden, centrums konkurrenskraft och utvecklingspotential har inte särskilt studerats, men kommenteras översiktligt. Jämförelse sker mot om ingenting görs på det kommunala vägnätet (stadens trafiknät). Även effekter på det regionala nätet kommenteras.

Biltrafik som annars skulle färdas genom staden, omfördelas till det regionala vägnätet, främst till Ulvsundavägen och Tritonlänken/Huvudstaleden. De omvägar biltrafiken får medför att andra färdmedel blir mer attraktiva. Färdmedelsvalet har

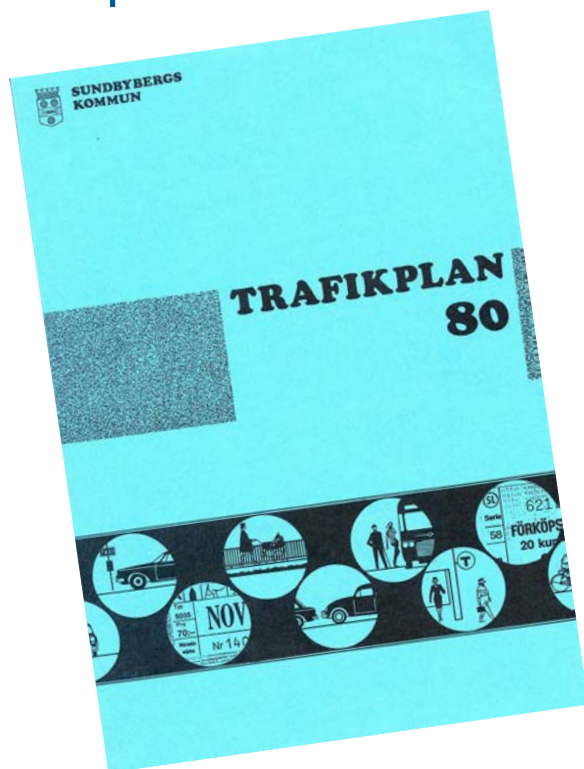
studerats i programmet T/RIM. Resultaten pekar dock på små förändringar i valet av färdmedel.

Omfördelning av trafik till det regionala och statliga vägnätet har positiv effekt på trafiksäkerheten. Antalet olyckor per fordonskilometer är betydligt lägre på de större lederna än inom det kommunala vägnätet. Olyckornas konsekvenser är dessutom lägre eftersom allvarliga olyckstyper undviks. I första hand beror det på att korsningarna längs lederna ofta är planskilda, med anslutande trafik via ramper, samt att gång- och cykeltrafiken är separerad. Korsandekursolyckor, avsvängningsolyckor och gång- och cykelolyckor undviks därmed.

Mål	Måluppfyllelse	Kommentar
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten förbättras	<i>Trafiksäkerheten gynnas på flera sätt. Den regionala genomfartstrafiken flyttas ut till leder som har god trafiksäkerhetsstandard. Den trafik som är kvar inom staden färdas på ett sådant sätt att risken för allvarliga olyckor reduceras kraftigt. På gågator i centrum undviks olyckor mellan biltrafikant och oskyddad trafikant helt. Barnens situation förbättras genom att fordonen färdas mer på "barnens villkor". Risken för allvarlig olycka minskar. Lägre fordons hastigheter medverkar även till att öka tidsmarginalerna till att en konflikt inträffar, samt att samspelet mellan trafikanter förbättras. Allvarliga motorfordonsolyckor undviks genom ombyggnad till större korsningstyp i huvudgatskorsningar. Cirkulationsplatser medför att korsandekurs- och avsvängningsolyckor undviks helt.</i>
Miljö	Miljön förbättras	<i>Bullernivåerna blir genomgående lägre än idag. Avgasutsläppen minskar inom Sundbyberg. Avstängning av gator för biltrafik och anordnande av kollektivtrafikprioriterade gator gynnar kollektivtrafikresandet. Busstrafiken får en högre framkomlighet än biltrafiken som får längre restider och färdvägar. Gång- och cykeltrafiken får en trivsammare miljö när en stor del av biltrafiken knuffas ut på de större trafiklederna. Gatumiljöer förändras och blir attraktiva och trivsamma.</i>
Tillgänglighet	Tillgängligheten ökar	<i>Mindre trafik innebär även mindre köbildning. Vägarnas barriäreffekt minskar och det blir lättare att korsa, både som oskyddad trafikant och som bilist. Centrums tillgänglighet ökar vilket bland annat förbättrar för personer med funktionshinder. Möjlighet finns att ta bilen ända fram till målpunkten på gågatorna. Utryckningsfordon kan få sämre framkomlighet på de huvudvägar som hastighetssäkras. Gatusystemen öppnas upp. När järnvägen förläggs under markplanet kan stadens olika delar bindas samman.</i>
Jämställdhet	Jämställdheten ökar	<i>Kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken gynnas på bekostnad av biltrafiken. Med nuvarande fördelning på färd sätt kan åtgärderna sägas gynna den färdmedels fördelning som kvinnor har i större utsträckning än män.</i>

Bakgrund

Trafikplan 80

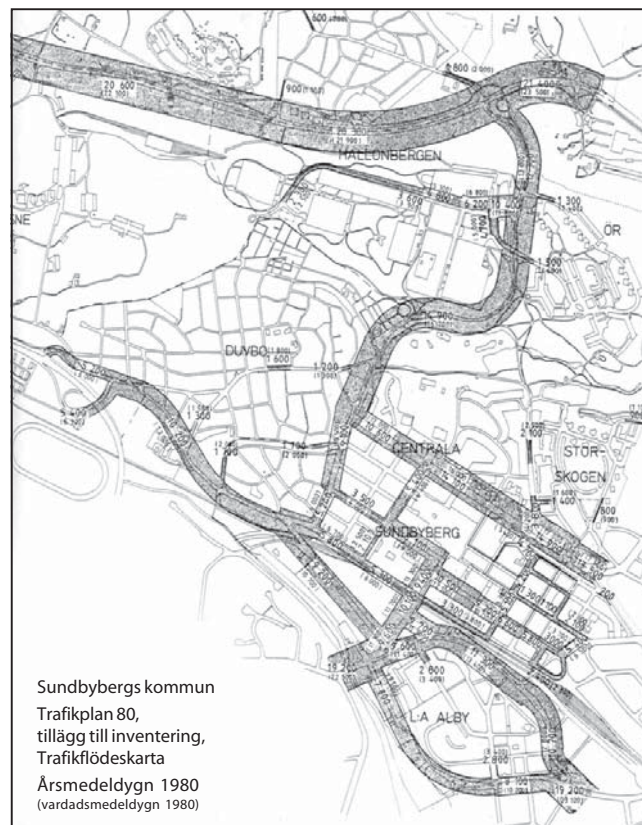


Den senaste trafikplanen var Trafikplan 80. I de direktiv som ställdes upp för arbetet angavs reglering av genomströmningstrafiken, ökad framkomlighet för kollektivtrafiken, trafiksanering av de olika kommundelarna, fler gång- och cykelvägar, hänsyn till barn och äldre och översyn av parkeringsfrågorna.

Trafikplanen kom att behandla Tritonlänken/Huvudstaleden, kopplingar mellan E18 och E4 samt ett primärnät för gång- och cykeltrafiken.

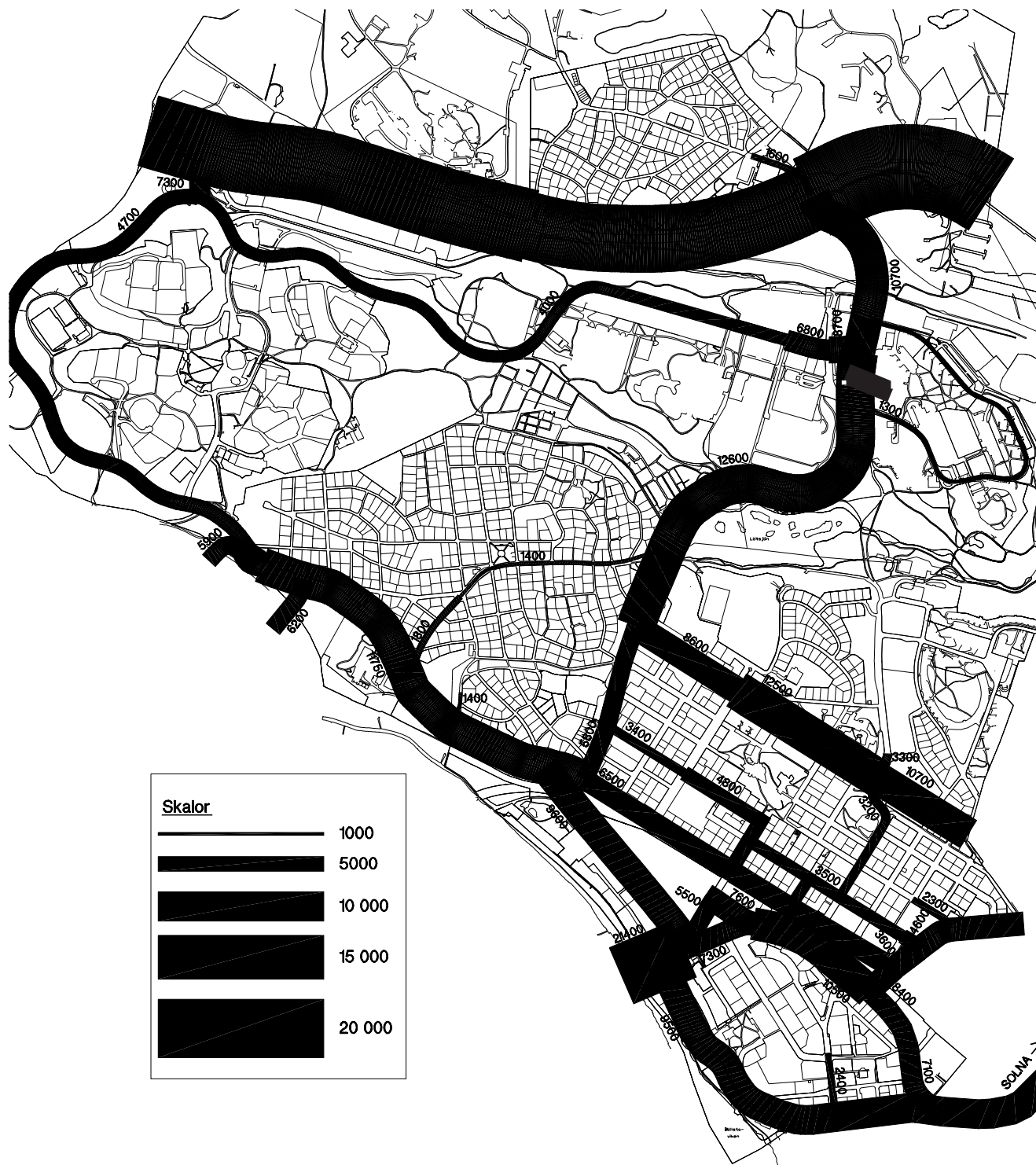
Trafikplanarbetet föranledde bland annat att Fredsgatans södra anslutning mot Vegagatan stängdes av. En trevägskorsning anordnades istället för en fyrvägskorsning. Åtgärden motiverades av att många olyckor inträffade i den korsningen. Även Esplanaden fick en ny funktion genom enkelriktning söderifrån mot Järnvägsgatan. Antalet fordonspassager över järnvägen minskades därmed.

Ett stort antal lokalgator föreslogs stängas av. Gupp eller avsmalning föreslogs där lokalgatorna annars blev för långa, och därmed fick för höga hastigheter.



Trafikmängder 1994-95

Årsdygnstrafik



Från trafikplan 80 fram till trafiksituationen 1995 skedde inga större förändringar av fordonsflödena. Ovanstående värden härrör huvudsakligen från trafikräkning 1995. Rissne tillkom under perioden och bidrog till att trafiken ökade i den västra

delen av staden. Den genomfartstrafik som passerade genom Sundbyberg ökade inte i någon större utsträckning. Den trafikökning som skedde i länet hamnade företrädesvis på det regionala vägnätet.

Översiktsplan Sundbyberg

Följande text utgör ett utdrag från översiktsplanen och behandlar frågor som har koppling till trafikplanen.

Mål

Sundbyberg ingår som en del i en expansiv storstadsregion. Staden är mycket centralt belägen och nära involverad i regionens och grannkommunernas planering. Arbetsmarknaden har förändrats radikalt och Stockholmsregionen är den snabbast växande i landet. Idag finns två tredjedelar av Stockholmsregionens arbetsplatser i Stockholm, Solna och Sundbyberg.

Sundbybergs översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i januari 2001. Planen ersätter den tidigare översiktsplanen från 1991 och avser att vara en vision och vägledning för kommunens framtida utveckling där man utgår från medborgarnas behov. Kommunens översiktliga planering ska vara långsiktig och hållbar samtidigt som förändringar i omvärlden ger nya förutsättningar. Planeringen är en ständigt pågående process som under de närmaste åren är inriktad på fördjupningar av några förändringsområden i Sundbyberg. Planens horisontår är 2020.

Översiktsplanens målsättningar för Sundbyberg är uppdelade i följande sex huvudområden:

1. Värna om Sundbybergs identitet
2. En stad i balans
3. En trygg stad för alla
4. En integrerad stad som växer och utvecklas
5. Utnyttja redan exploaterad mark
6. Värna de gröna kvaliteterna

Befolkning och bebyggelse

I december år 2000 var befolkningmängden i Sundbyberg 33 868 invånare. 48 procent av dessa bor i stadsdelarna närmast stadskärnan, Lilla Alby, centrala Sundbyberg och Storskogen. I en prognos från april 2000 antas befolkningen i Sundbyberg öka till drygt 35 000 invånare år 2010. Tillskottet beror på att ett stort antal lägenheter planeras byggas under perioden. Totalt uppskattas 2000-3000 nya lägenheter färdigstäl-

las fram till år 2010. Av dessa står tillskottet i Stora Ursvik för en stor andel.

Förändringsområden

Förändringsområden är markerade med röd färg på kartan på omstående sida.

F1 Lilla Alby

Lilla Alby är centralt beläget i Sundbyberg och har ett utmärkt kommunikationsläge. Närheten till vatten vid Bällstaån är en stor kvalitet som bör utnyttjas bättre. Om en förbindelse, Tritonlänken/Huvudstaleden, byggs ut mellan Ulvsundaleden och Tritonvägen avlastas i första hand Hamngatan från genomfartstrafik. Därmed kan området utmed Hamngatan nyttjas för kompletteringsbebyggelse och vattnet kan knytas samman med viktiga gångstråk och med Tuvanparken. Vidare kan en strandpromenad anläggas med koppling till stråket längs Bällstaån och gångvägnätet i Lilla Alby.

Den lösning som väljs för Tritonlänken påverkar förutsättningarna för typ av bebyggelse i Lilla Alby, bostäder eller arbetsplatser. Viss kompletteringsbebyggelse kan vara möjlig i väntan på Tritonlänkens genomförande, men mer omfattande förändringar kan ske först när en ny förbindelse anordnats. Detta kan sannolikt ske tidigast år 2011.

F2 Sundbybergs centrum

Sundbybergs centrum, som består av torget och stationsområdet, var ursprungligen Sundbybergs hjärta. Idag är området främst ett kommunikations- och genomfartsområde. Centrumfunktionerna har splittrats upp. Butikerna finns utmed Sturegatan, järnvägen och trafiken på Landsvägen skapar barriäreffekter.

Torget och stationsområdet ska omvandlas och förskönas för att stärka sin roll som Sundbybergs centrum. Den barriär som järnvägen utgör bör minimeras. Ambitionen är att skapa goda förbindelser mellan stadsdelarna på ömse sidor om järnvägen och att förbättra butiksutbud och service. En förändring av spårområdet som innebär bättre kontakt och omstigningsmöjligheter ovan jord är positivt. Områdena på båda sidor om Ekensbergsbron bör bebyggas för att förbättra stadsmiljön.

Sundbybergs översiktsplan 2001

Grunddragen i markanvändningen samt bebyggelseutveckling

BEVARANDEOMRÅDEN

- NmS** Nuvarande markanvändning: Stadsbyggd
- NmG** Nuvarande markanvändning: Grönområde
- G** Viktigt park- och grönområde
- RI** Område av riksintresse för kulturminnesvården

FÖRÄNDRINGSOMRÅDEN

- F** Område som kan förändras och utvecklas
- Strök som ska värnas och utvecklas

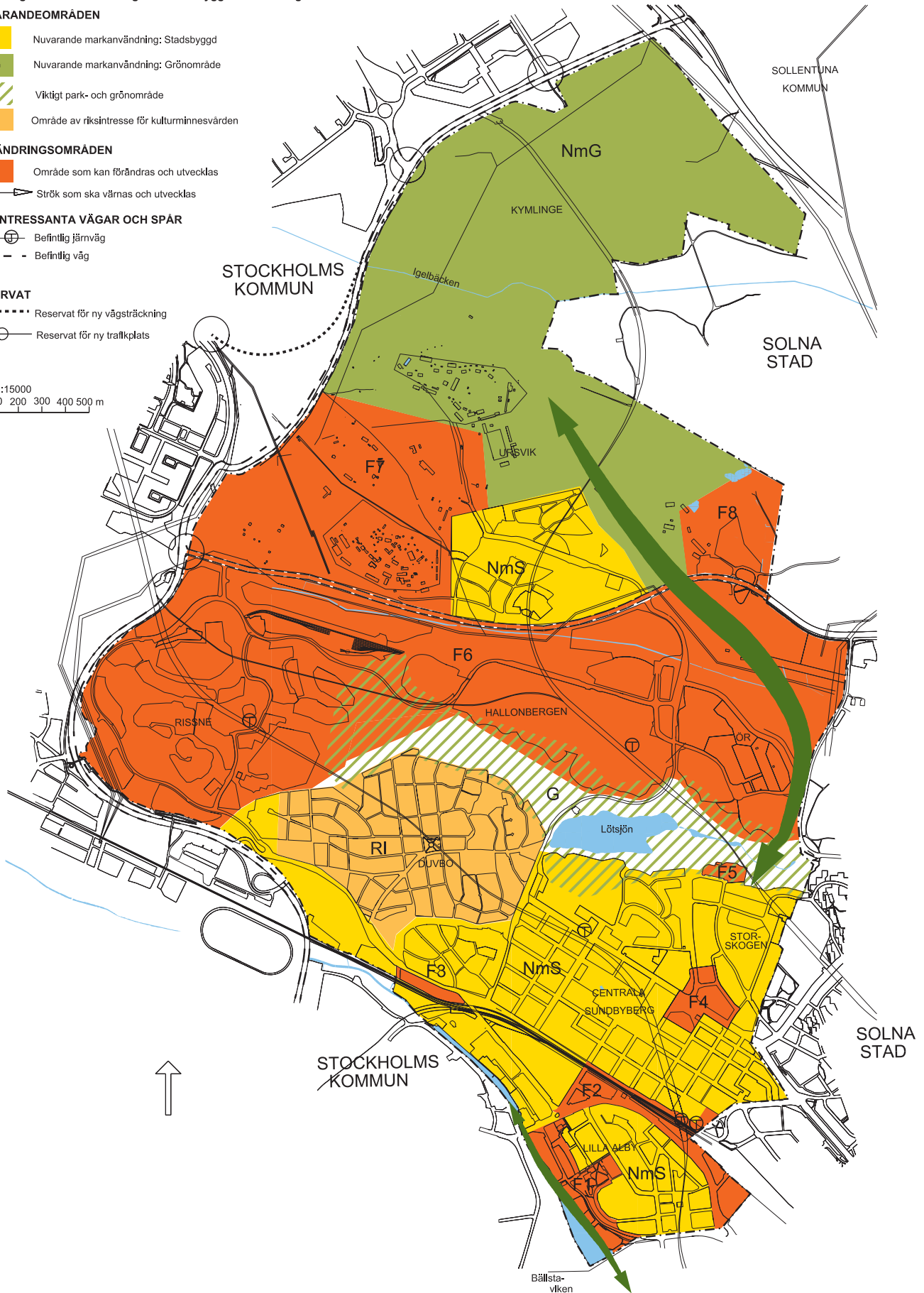
RIKSINTRESSANTA VÄGAR OCH SPÅR

- Befintlig järnväg
- Befintlig väg

RESERVAT

- Reservat för ny vägsträckning
- Reservat för ny trafikplats

Skala 1:15000
0 100 200 300 400 500 m



Tritonlänken/Huvudstaleden och snabbspårvägen är viktiga för Sundbybergs centrum. Tritonlänken/Huvudstaleden är nödvändig för att reducera genomfartstrafiken i området. Snabbspårvägen skulle öka centrums tillgänglighet och föreslås gå i markläge via Bällsta bro, vidare i Landsvägen förbi stationen och därefter över Ekensbergsbron österut.

F6 Ör, Hallonbergen och Rissne

De tre stadsdelarna bör utvecklas i riktning mot ökad mångfald vad gäller såväl bebyggelse som aktiviteter. Kompletterande bebyggelse, nya lokaler i attraktiva gatulägen och möjligheten att tillåta viss parkering på gatumark bör utredas. Kommunikationen med angränsande områden bör förbättras liksom kontakten med Sundbybergs stadskärna. En omläggning av E18 till Kymlingelänken ger möjlighet till bättre anknytning mellan stadsdelarna och Järvafältet norr om Enköpingsvägen.

En fördjupad översiktsplan för Ör, Hallonbergen och Rissne är påbörjad. En viktig fråga är om stadsdelarna även i framtiden ska framstå som avgränsade bebyggelseöar eller om kompletteringsbebyggelse ska knyta dem samman.

F7 Stora Ursvik

Området Stora Ursvik ligger norr om Enköpingsvägen och väster om Lilla Ursvik. I Stora Ursvik planeras en ny stadsdel med blandning av bostäder, service och arbetsplatser.

En fördjupad översiktsplan har antagits för Stora Ursvik och en första detaljplan för området har påbörjats. Enköpingsvägens framtida utformning är av stor betydelse för Stora Ursviks utveckling.

F8 Brotorp

Brotorp angränsar till Solna stad och är beläget norr om Enköpingsvägen i kommunens östra del. Området ligger till större delen i Solna stad, men skjutbanorna som föreslås bebyggas med bostäder ligger delvis i Sundbyberg. Enligt gällande översiktsplan ska Brotorp användas för arbetsplatser. En eventuell bostadsbebyggelse i Västerjärva kan därmed komma att påverka avgränsningen.

Biltrafik

De större trafiklederna Ulvsundavägen och Kymlingelänken samt Bällstaviken bildar tydliga gränser mot Sundbybergs omgivande kommuner. Entréerna till Sundbybergs stad är få och delvis anonyma. De större är Rissneleden och Ursviksvägen från Enköpingsvägen, Tuletorget, Bällsta bro, Ekensbergsvägen och infarten från Ulvsundavägen mot Rissne. För Sundbyberg är det viktigt att tillgängligheten till och från stadens olika delar är god, samtidigt som regional genomfartstrafik hänvisas till det övergripande huvudnätet.

E18 går genom Sundbyberg på Enköpingsvägen. Vägen utgör en oacceptabel barriär genom staden och kommunen medverkar i Vägverkets arbete med att förlägga E18 till Kymlingelänken. Även om E18 länkas över till E4 via Kymlingelänken kommer sannolikt en hel del trafik att gå kvar i Enköpingsvägen. För att avlasta vägen krävs därför en ombyggnad till lokal karaktär. Genom att Enköpingsvägen blir lokalgata frigörs nya ytor och områdena norr om vägen kan knytas samman med övriga Sundbyberg.

En projektgrupp med representanter från Solna, Stockholm och Sundbyberg har i en utredning redovisat möjlig sträckning för en koppling mellan Ulvsundaleden och en ny Huvudstaled i tunnel. Kopplingen kallas Tritonlänken/Huvudstaleden. En bro över eller tunnel under Bällstaviken kommer att avlasta Bällsta bro och omfördela trafikflödet genom Lilla Alby och Sundbyberg. För Sundbyberg är en reduktion av genomfartstrafiken i stadsdelen en förutsättning för en mer omfattande nybyggnation av bostäder och arbetsplatser i Lilla Alby. Finansiering eller tidplan för Tritonlänken/Huvudstaleden är inte klarlagd.

I stort sett all tung regional trafik går på Sundbybergs huvudvägnät. En del övrig genomfartstrafik går genom centrala Sundbyberg via Rissneleden, Ursviksvägen, Bällsta bro, Allén, Landsvägen, Hamngatan och Ekensbergsvägen. Denna trafik rör sig diagonalt genom Sundbyberg mot bland annat Solna och Essingeleden. Idag fungerar biltrafiken relativt väl inom kommunen, även om genomfartstrafiken stör den lokala miljön. Om kommunen ska växa norrut kan det bli nödvändigt att avlasta Ursviksvägen från genomfartstrafik. Detta kräver ett samarbete mellan Sundbyberg, Solna och Stockholm.

I Stockholmsregionen är trafiken ett stort problem. Det saknas idag viktiga beslut kring trafikfrågorna. Inom några år kommer situationen att vara ännu värre. Det är därför viktigt att det sker ett mellankommunalt arbete för att underlätta för beslut kring trafikfrågor i Stockholmsregionen. Om ovan nämnda trafikprojekt realiserats kommer genomfartstrafiken i Sundbyberg i hög grad att minska. Som följd av detta kan dels de norra och södra delarna av staden knytas samman, dels de centrala delarna kring stationen rustas upp. Ett genomförande av Förbifart Stockholm skulle ytterligare förbättra trafiksituationen i Sundbyberg.

Kollektivtrafik

Nuläge

Sundbyberg har bra kollektivtrafik, framförallt i riktning till och från Stockholm. Järnvägen som går genom centrala Sundbyberg är grunden för Sundbybergs tillkomst. Där finns regionaltåg och pendeltåg. Två tunnelbanelinjer korsar Sundbyberg. Den genom Storskogen och Hallonbergen går via Solna mot Stockholm. Storskogen och Hallonbergen har därmed bättre kontakt med grannkommunen Solnas centrala delar via T-banan än med Sundbybergs centrala delar. T-banan kompletteras av ett busslinjenät. De interna förbindelserna inom Sundbyberg upplevs som bristfälliga. Bland annat saknar man flygbussarna. Det är av vikt att få direkta förbindelser exempelvis mellan Hallonbergen och centrala Sundbyberg. Busslinjenätet som knyter samman arbetsplatser och bostadsområden bör ses över.

Planer

En förlängning av spårvägen från Alvik planeras gå via centrala Sundbyberg till Solna station. Den planeras gå i ytläge vid Bällsta Bro, längs Landsvägen (hållplats vid Bällsta Bro och centralt i Landsvägen), vidare till Sundbybergs station, över en ny Ekensbergsbro och vidare till Solna. Utöver sträckningen genom Sundbybergs centrum studeras att dra en snabbspårväg norrut mot Kista. Ett alternativ är att gå via Rissne och Stora Ursvik. Förstudie finns framtagna.

Utrymme för nya kollektivtrafikstråk ska tillgodoses vid framtida planering. Ett stråk längs Enköpingsvägen är naturligt när E18-trafiken flyttas till Kymlingelänken.

Stora Ursvik är det område som har störst exploateringsmöjligheter. Det bör utformas för att ge goda möjligheter att skapa en god kollektivtrafik i området t ex genom en ny sträckning av spårvägen.

Kommunen har inga planer på att exploatera Kymlingeområdet. Kymlinge är avsatt som naturreservat efter beslut av kommunstyrelsen.

Mälarbanan är av riksintresse. "Stockholm väst" blir troligen belägen i Barkarby, men innan förutsättningarna för en fjärrstation i Barkarby skapats, är Sundbyberg en lämplig bytespunkt.

Gestaltning

I översiktsplanen berörs gestaltungsaspekterna generellt, men i vissa specifika områden berörs de särskilt. Tre områden berör arbetet med trafikplanen; centrum, Tuletorget och Rissne.

Centrum

Det som tidigare varit Sundbybergs självklara centrum, torget och stationsområdet, har idag till viss del mist sin roll. Sturegatan är det kommersiella centrumet och området kring stationen fungerar mer som en plats för transport och kommunikation. Häremellan skapar järnvägen en tydlig barriär.

En strävan bör vara att stärka rollen hos torget och området kring stationen som Sundbybergs centrum, vilket bör ske genom en omvandling och försköning. Förbindelsen tvärs järnvägen ska stärkas, kvaliteten hos den yttre miljön höjas och därmed förknippade trafikfrågor lösas.

Tuletorget

Tuletorget ligger på gränsen mellan centrumets rutnätsstad och Storskogens mer terränganpassade gatusystem. Mötet mellan ett flertal bebyggelse typer gör torget splittrat och lösningen av platsen gör det svårt att passera som fotgängare.

Förbindelsen mellan områdena på ömse sidor av Tulegatan bör stärkas. Tulegatan, som idag har karaktären av en bred och öde genomfartsgata, kan få ökad kommersiell betydelse. I kombination med viss nybyggnation utmed gatan, skapar detta ökad samhörighet och kontakt mellan sidorna. Framförallt ska passage för gång- och cykeltrafikanter prioriteras. Gestaltningen längs hela gatan kommer att samordnas. Bland annat är trädplantering planerad.

Rissne

Avstängningen som idag finns i Rissne centrum medför problem med tillgänglighet till och inom stadsdelen. Huvudgatorna är dessutom mycket glest planerade och rumsligheten liksom stads-känslan är svag i de av bostäder dominerade områdena.

Kompletterande bebyggelse skulle kunna vara en lösning i strävan att få området mer stadsmässigt. Detta skulle också ge tillfälle för fler mindre offentliga rum med möjlighet till affärsetableringar. En upprustning av de gångstråk som idag används i begränsad omfattning nattetid på grund av otrygghet, kan förstärka samhörigheten inom området. Att tillåta parkering i gaturummet kan också bidra till att förbättra ett områdes sociala funktion.

Trafikförutsättningar

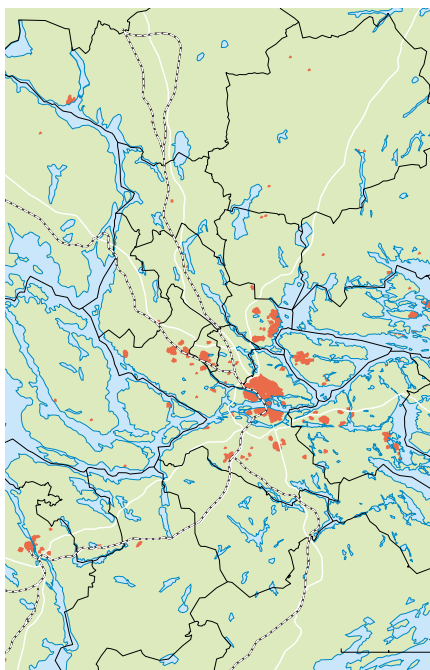
Trafikplaneringen i Sundbyberg är starkt beroende av vad som sker inom Storstockholmsregionen. Landstinget är regionplaneorgan för Stockholms län. Arbetet med en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen år 2001, RUFSS, har tagits fram av Regionplane- och trafikkontoret och har bedrivits i samverkan med kommuner, regionala organ och organisationer. Samrådet ägde rum under sommaren och hösten år 2000. Regionplane- och trafiknämnden godkände planförslaget i augusti 2001.

Stockholmsregionen är en dynamisk och växande region. Trafiksituationen i Sundbyberg är beroende av en trafikplanering som både beaktar

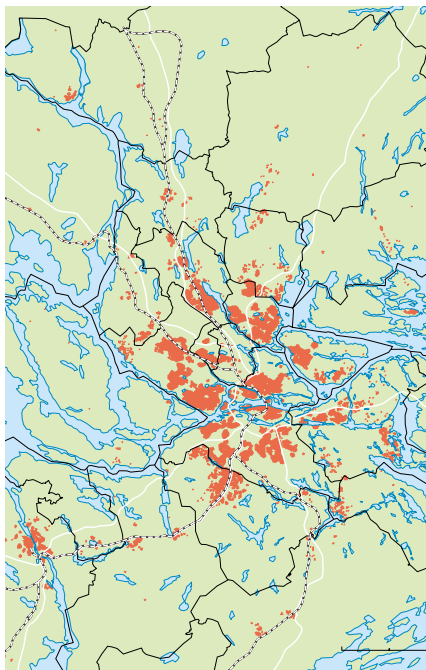
- regionens utveckling,
- planerade regionala infrastrukturprojekt,
- Sundbybergs tillväxt och
- Sundbybergs trafiksystem

Trafikplan Sundbyberg har utgått från trafiksituationen enligt RUFSS för år 2015 och med en hög tillväxt i regionen, vilket innebär att trafiken utvecklas i ungefär samma ökningstakt som de senaste tio åren. De infrastrukturprojekt som RUFSS föreslagit genomföras till 2015 har genomförts.

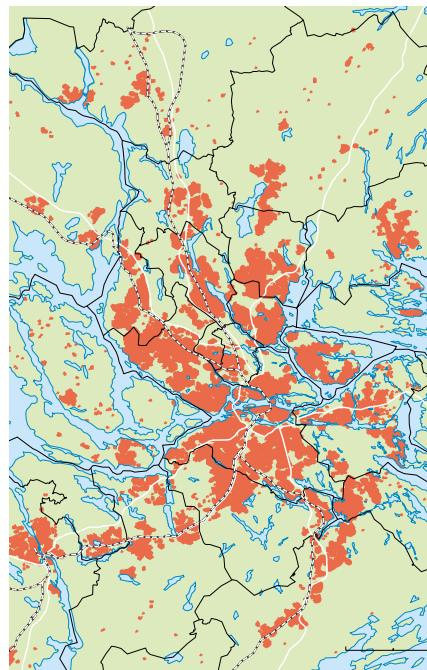
1910



1944



1999



Stockholmsregionens bebyggelseutveckling under 1900-talet.

RUFSS 2001

Den trafikplanering som sker på regional nivå har utgjort förutsättning för trafikplanarbetet inom Sundbybergs stad. I det följande redovisas de förutsättningar som gäller för Sundbyberg i den re-

gionala planeringen. De viktigaste infrastrukturobjekten som berör Sundbyberg presenteras under kapitel 7 "Planering på nationell och regional nivå".

Sundbyberg

Befolkning

År 2000 bodde 33 800 invånare i Sundbybergs stad. Invånarantalet för år 2015 har prognostiserats till 39 600. Befolkningsökningen i Sundbyberg ligger över länsgenomsnittet.

År 2000 är andelen enpersonshushåll i Sundbyberg 50%, tvåpersonshushåll 30% och hushåll med fler än två personer 20%. Andelen enpersonshushåll i Sundbyberg förväntas öka till mellan 53-58% i framtiden, medan övriga hushåll minskar något.

Bostäder

Antalet lägenheter i Sundbyberg år 2000 har prognostiserats till 18 300. År 2015 är bostadsbeståndet 22 300.

Det årliga bostadsbyggandet i kommunen är 250 lägenheter per år.

Arbetsplatser

Antalet arbetsplatser år 2000 har prognostiserats till 15 800 sysselsatta. År 2015 är prognosen 19 500.

Resor

Det totala antalet resor till och från kommunen år 2000 var 14 600 under maxtimmen. Av dessa var 7 800 resor från Sundbyberg och 6 800 resor till Sundbyberg. År 2015 är antalet resor 9 900 från Sundbyberg och 8 600 till Sundbyberg (totalt 18 500 resor). Den största andelen resor har start eller mål i närliggande kommuner eller i Stockholms innerstad.

Kollektivtrafikandelen av resorna till och från Sundbyberg är relativt stor. 60 % av resorna från Sundbyberg respektive 54 % av resorna till Sundbyberg genomförs med kollektiva färdmedel. I framtida prognoser beräknas kollektivtrafikandelen i Sundbyberg att minska något, liksom i övriga delar av länet. År 2015 beräknas 55 % av resorna från Sundbyberg respektive 51 % av resorna till Sundbyberg genomföras med kollektiva färdmedel.

Gestaltning

Följande står att läsa i "Gestaltningssystem för offentlig miljö i Sundbyberg" som antogs 1998 av Samhällsbyggnadsnämnden i Sundbyberg.

"Centrala Sundbyberg har ett ovanligt stadsmönster som präglar stadens karaktär. I den traditionella rutnätplanen från 1899 är kvarteren till stor del bebyggda med lamellhus efter stadsplanen från 1941. Kvarteren är sällan helt slutna, och det finns gott om inblickar från gatan. Särskilt tydligt märks det på gator som löper i öst-västlig riktning. Där vänds gavlarna mot gatan, och gårdarnas rikliga grönska hänger ut i gaturummet. Gatorna får en karaktäristisk rytm, och blir öppna och lummiga.

Sundbybergs stadsdelar speglar olika tidsepoker i stadens utveckling. Olika tiders planeringsideal är synliga inte bara i bebyggelsen utan också i gatornas utformning och karaktär. Villagatorna från sekelskiftet till 30-talet är följsamt anpassade till terrängen. 1950-talets gator i Storskogen har likaså mjukt formade gaturum som definieras av träd och växtlighet.

I 1960-70-talens ÖR och HALLONBERGEN bröt man med gamla ideal. En ny planering gav vägar med breda körfält och separering av trafikslagen. Vägarna saknar förankring i sin omgivning och körhastigheterna blir höga. Vegetation och bebyggelse saknas längs körbanan och gränserna mot omgivningen blir otydliga.

I 1980-talets RISSNE försökte man återigen gestalta lokalgatorna med tydliga gaturum och mycket grönska, samtidigt som trafiksepareringen fortsatte att gälla. Här saknas den mångfald och blandning som kännetecknar den traditionella gatan. De rena bostadsgatorna har en mer privat karaktär och vägarna som omger bostadsområdet har otydligt avgränsade gaturum."

Dessa "årsringar" är tydliga i dagens Sundbyberg och gränserna mellan områden och dess karaktärer är skarpa.

Utvecklingen av det offentliga rummet handlar i Sundbyberg ofta om upprustning av det som finns, bättre tillgänglighet och på längre sikt nya armaturer och kanske ny markbeläggning.

För upprustningen av gaturummen gäller enligt gestaltningssystemet tydlighet och tillgänglighet. En gata ska präglas av en gestaltningsidé längs hela sin sträckning. En gatas karaktär formas med hjälp av grönska, markbehandling och proportioner mellan gångbanor och körbanor. Karaktären hos gator och torg ska om möjligt behållas, annars förändras med utgångspunkt i dess befintliga kvaliteter. Småskaliga lösningar ska prioriteras framför planskildheter och separering av trafikslagen.

Gatornas roll i staden skiftar. Dess läge och typen av verksamheter som pågår i omkringliggande hus påverkar deras användning. Bostadsgator har inte samma funktion som, och ska heller inte behandlas som, centrumgator. Ytterligare en funktion och karaktär finns hos stadens torg, vilka i större utsträckning också är stadens identitet och ansikte utåt.

Val av beläggning ska göras med gatans hela funktion i åtanke. I kombination med övertänkta körbanebredder är beläggningen ett betydande instrument i att kunna öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Utformningen kan också, där den görs medvetet, underlätta för synskadade och funktionshindrade. Möblering och skyltning ska begränsas till en särskild zon några meter från fasadlinjen.

Ljussättningen är viktig för en gatas funktion, såväl ur säkerhetssynpunkt som rent gestaltningsmässigt. I arbetet med att dela in stora, breda gaturum i mindre enheter är belysningen ett viktigt hjälpmedel. Armaturens storlek och stolpens höjd bidrar till hur platsen uppfattas. Gatans ljusaste delar ska vara utmed gångbanorna och gränsen mot körbanan ska framgå tydligt. Där bebyggelse kantar gatan kan linhängd belysning användas.

Träd i gaturummet ska inte konkurrera med träd på kvartersmark. Med undantag för breda gator med mittzon ska de inte förekomma långt ut i gaturummet. Träd i alléplantering kan med fördel kombineras med möbleringslinjen.

Samrådsmaterialet "En vision för centrala Sundbyberg" innehåller förslag till olika utvecklingsscenarier för centrum. Vissa aspekter som särskilt berör gestaltning av gaturummen har identifierats. I gestaltningen ska ingå lösningar för god tillgänglighet för funktionshindrade. Kvartersindelningen är strikt enligt rutnätsprincipen, dock med ett par undantag i bergslutningarna. Från gatorna har man som regel god insyn i kvarterens gårdar, vilket ger en varierad bild. Många gator saknar egen grönska, och där kan gårdarnas grönska växa in i gaturummet på ett välgörande sätt.

Skalan hos gaturummen är mycket varierande men präglas ofta av en avsaknad av vegetation. Detta bidrar till att vissa breda gaturum upplevs som storskaliga i förhållande till husen som bildar rummen. Genom trädplantering kan breda

gator delas upp i mindre rum och skala. Avstånden inom staden är i regel korta och förutsättningarna goda för vistelse och möten. Genom en genomtänkt gestaltning kan skapandet av fler mötesplatser och offentliga rum förhoppningsvis stärka det sociala livet i stadens alla delar.

I Sundbyberg betonas det enkla och vardagliga, en följd av stadens inriktning på behoven att få bo och arbeta. Det flotta och pråliga lyser med sin frånvaro och endast ett fåtal offentliga monument och institutioner står att finna. Markmaterialen är enkla och robusta men av hög kvalitet. Gestaltningen av gaturummen bör inordnas i samma gestaltningskoncept.

Gestaltningen av de offentliga rummen berörs i ett antal rekommendationer för framtida planering:

- Behåll brokigheten och blandningen.
- Förbättra kopplingen mellan områden med nya affärslokaler och offentliga rum.
- Skapa attraktiva stråk för gående inom centrum.
- Behåll centrumplatsens öppna rum.
- Minska järnvägens barriär, förbättra passagera och förnya stationen.

Kommunstyrelsen har i januari 2001 även antagit ett antal riktlinjer för Sundbybergs centrum av vilka följande berör, och framförallt sätter vissa gränser för, gestaltningen:

- Det bör skapas stråk i centrala Sundbyberg som är attraktiva för gående och cyklister. Några gågator i centrum kan övervägas.
- Tillgången till parkeringsplatser är viktig och ska tryggas.
- Säkerheten för oskyddade trafikanter ska särskilt beaktas.
- Utformningen av centrumplatsen ska prioriteras i den fortsatta utvecklingen av centrala Sundbyberg.
- Delar av järnvägsområdet mot Landsvägen ska studeras för att om möjligt tillföras torgytan och omvandlas till gatumark.
- En varsam bebyggelsekomplettering av centrumplatsen kan tillåtas för att definiera torget samt för att förstärka torget som en plats att vistas och mötas på. Centrumplatsens öppenhet ska värnas.
- Centrumplatsen bör kunna få en egen beläggning av hög kvalitet, gärna med moderna förtecken.

Miljöpolicy

Övergripande, långsiktigt:

- Sundbybergs kommun ska inte utsätta naturen för kontinuerliga koncentrationsökningar av ämnen från användningen av råvaror ur jordskorpan.
- Sundbybergs kommun ska inte utsätta naturen för kontinuerliga koncentrationsökningar av framställda ämnen som inte ingår i det naturliga kretsloppet.
- Sundbybergs kommun ska inte utsätta naturen för kontinuerlig undanträngning eller manipulation så att utrymmet för naturens kretslopp och mångfald hotas.
- Hushållning med resurser ska lokalt vara så effektiv och rättvis så att den möjliggör att mänskliga behov tillgodoses globalt.

Därför ska kommunen:

- Inom sin egen organisation och ut gentemot samhället utbilda, informera och inspirera till ett miljömässigt ansvarsfullt handlande.
- Kontinuerligt förbättra miljöarbetet.
- Ta hänsyn till miljökonsekvenser vid alla beslut och vid all planering som kan påverka mark och vatten eller innebär att andliga resurser påverkas.
- Ställa tydliga miljökrav på entreprenörer och leverantörer.
- Vidmakthålla ett effektivt miljöledningssystem.
- Aktivt verka för att nationella miljömål uppnås och till alla delar uppfylla gällande miljölagstiftning.

Miljöbalken

Miljöbalkens bestämmelser syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas och
- återanvändning, och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

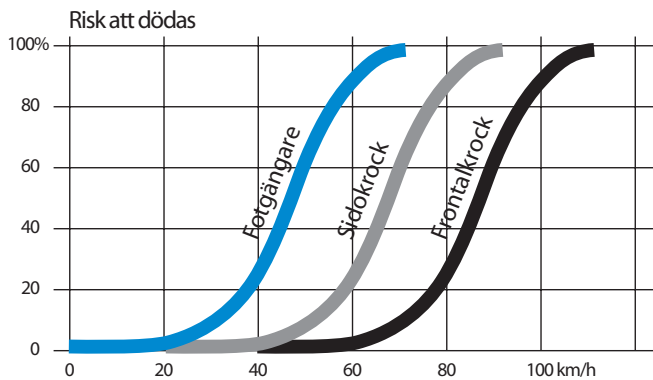
I Miljöbalken finns bestämmelser om miljökvalitetsnormer. En miljökvalitetsnorm är en föreskrift som normalt meddelas av regeringen. Föreskriften anger en lägsta acceptabla miljökvalitet hos exempelvis mark, vatten eller luft inom ett geografiskt område.

I dag finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, svaveldioxid och bly i utomhusluft. Nya miljökvalitetsnormer håller på att utvecklas, bland annat för bensen och kolmonoxid.

Myndigheter och kommuner skall bland annat i sitt planeringsarbete säkerställa att miljökvalitetsnormer uppfylls. Detta gäller inte minst inom trafikplaneringen. Miljöfrågorna och uppfyllandet av ovanstående miljökrav kommer att behandlas mer ingående i kommande förslagshandling till Trafikplan för Sundbyberg.

Ny syn på trafikplanering

I oktober -97 antog riksdagen propositionen "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället". Ett led i detta arbete utgörs av de nya riktlinjerna för planering av trafiknät, "Lugna gatan!" (augusti -98). "Lugna gatan!" är en handbok och processbeskrivning som ger underlag för hur blandtrafikgatorna inom tätort bör vara utformade för att svara mot nollvisionens mål. Skriften är framtagen i samarbete mellan Kommunförbundet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen.



Den vänstra kurvan är väl underbyggd av forskningsresultat. De två kurvorna till höger är resultat av expertbedömningar med utgångspunkt från tillgängliga data, som endast ger vissa punkter på kurvorna.

En bakgrund till varför dessa samband kan antas gälla är att det så kallade krockvåldet ökar med kvadraten på hastigheten ($E=m \times v^2$). Rörelseenergin hos ett fordon är nästan tre gånger så stor vid 50 som vid 30 km/tim.

För att minska risken för allvarliga skadeföljder måste bilarnas faktiska hastighet begränsas. Detta uppnås genom att trafikmiljön utformas så att fordonshastigheten blir högst 30 km/tim där gående och cyklister kan bli påkörda av bilister, och till högst 50 km/tim där sidokollision kan förekomma.