

# Riktlinjer för gatuutveckling i centrala Sundbyberg

Diarienummer: STrN-0554/2025

Förslag den 9 februari 2026



Titel: Riktlinjer för gatuutveckling i centrala Sundbyberg  
© Sundbybergs stad

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg  
08-706 80 00 · kommunstyrelsen@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Dokumentstatus	
Beslutad av	Stadsmiljö- och trafiknämnden XXXX-XX-XX § XX
Dokumentägare	Sektorn för samhällsbyggnad
Dokumentstyp	Riktlinje
Giltig från	2026-03-10
Gäller till	Tills vidare
Reviderad	-
Aktualitetsprövning	Årligen

# Innehållsförteckning

Bakgrund.....	6	Planförslag.....	52
Därför behövs en gatuutvecklingsplan		Hur har planen tagits fram?	
Historia		Gatuplanen	
Framtiden		Framtida Gångfartsgator i Sundbyberg	
Planeringsförutsättningar		Framtida Lågfartsgator i Sundbyberg	
Metod		Framtida Högfartsgator i Sundbyberg	
		Ryms allt?	
Dialog.....	14	Konsekvensbedömning.....	68
Analys.....	20	Analytisk utvärdering.....	69
Gatumiljö.....	21	Planens konsekvenser för gatunätet	
Gatunätet		Planens konsekvenser för gatuutrymmet	
Gatutyper		Bedömda konsekvenser genom Street meter	
Gatornas ytfördelning		Hur påverkas människorna?	
Trafikmiljö.....	27	Medborgarnas utvärdering.....	72
Gående		Omvandling av gångfartsgator	
Cyklister		Omvandling av lågfartsgator	
Kollektivtrafik		Omvandling av högfartsgator	
Biltrafik			
Tung trafik			
Parkering			
Stadsmiljö.....	39		
Grönska			
Handel			
Trafiksäkerhet			
Trygghet			
Drift och underhåll			
Slutsatser			
Målsättning.....	47		
Vision			
Mål			
Strategier			

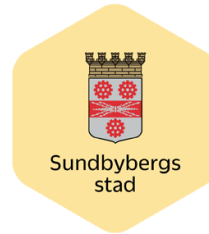
## Medverkande

Sundbybergs stad

Cecilia Wallenius - trafikchef, beställare

Emilie Lindberg Fagerlund - strategisk trafikplanerare, projektledare

Anna Lind Grönberg - landskapsarkitekt, biträdande projektledare



Spacescape

Petter Streiffert - projektansvarig

Alexander Ståhle - expert

Vera Esaiasson - handläggare

# SPACESCAPE

## Inledning

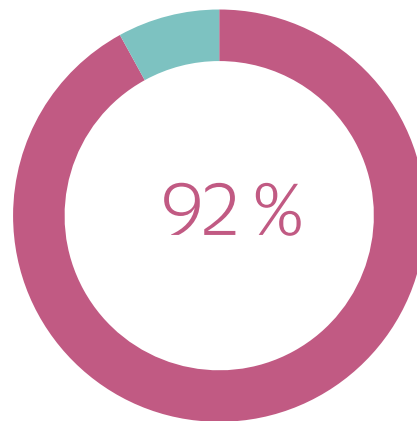
Sundbyberg utvecklas snabbt och gatorna får en allt viktigare roll i att skapa en hållbar och attraktiv stadsmiljö. Gatuutvecklingsplan för centrala Sundbyberg är framtagen för att ge en långsiktig strategi för hur stadens gator kan utvecklas och bidra till både ökad tillgänglighet och bättre stadsliv.

Planen omfattar gatunätet i centrala Sundbyberg och innehåller strategier för att balansera transporternas behov med krav på en trygg, trivsamt och levande stad. Fokus ligger, i enlighet med kommunens trafikstrategiska mål, på att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafik, samtidigt som biltrafiken integreras på ett sätt som stödjer en mer attraktiv och hållbar stad.

Arbetet utgår från en analys av både dagens förutsättningar och de behov som uppstår när Sundbyberg fortsätter att utvecklas i framtiden. Planen kan ses som en utgångspunkt för stadens framtida gatuutveckling där Sundbyberg kan bli ett föredöme för hur en modern stad utvecklar sin infrastruktur på ett sätt som gynnar både människor och näringsliv.

*"Att ta fram en gatuutvecklingsplan är avgörande för att våra gator ska möta både dagens och framtidens krav."*

- Tjänsteperson Sundbybergs stad



Ca 92 procent av invånarna som deltog i dialogen vill förbättra Sundbybergs gator. (Webbenkät, Sundbybergs framtida gator)

## Bakgrund

Gator utgör mer än 20 procent av svenska städernas markyta och över 80 procent av det offentliga rummet. Hur detta utrymme används påverkar hur staden används, upplevs och fungerar. Gator utgör inte bara transportstråk utan platser för möten, vistelse och vardagsliv. Varje gata har sin egen identitet, karaktär och status, och tillsammans definierar de stadens struktur.

### Därför behövs en gatuutvecklingsplan

Idag genomförs ofta förändringar av enskilda gator i takt med att de blir aktuella för ombyggnation och ett samlat grepp uteblir. En övergripande plan gör det möjligt att se gatorna som en strategisk resurs i Sundbybergs utveckling och att låta gatuklassificeringen bli en integrerad del av stadsutvecklingen.

Behovet av ett helhetsgrepp för gatorna är viktigare än någonsin. Sundbyberg växer snabbt, och den planerade nedgrävningen av järnvägen skapar förutsättningar för vidareutveckling av den småstadskänsla som gör staden attraktiv. En gemensam strategi bidrar till att utveckla både nätet som helhet och enskilda gator, så att nya mötesplatser kan växa fram, resurser satsas på rätt plats och synergieffekter i nätet tas till vara. Genomförda dialoger med Sundbybergs medborgare inom ramen för gatuutvecklingsplanen visar att en majoritet av invånarna ser behov av att utveckla och förbättra stadens gator.

### Detta ska planen bidra med

Gatuutvecklingsplanen ska bidra till att ge Sundbyberg ett tydligt och långsiktigt ramverk för hur gatorna kan utvecklas. Planen fungerar som ett stöd för att identifiera respektive gatas utmaningar och potential och ger riktlinjer för framtida omvandlingar. Den visar hur gatornas två primära funktioner trafik och stadsliv kan balanseras för att stödja en sammanhängande stadsmiljö. Genom att knyta samman mobilitet och stadsliv ska planen bidra till ökad livskvalitet och bättre folkhälsa. Målet är att göra gatorna mer miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara, och därmed bidra till ett mer levande och resilient Sundbyberg.

### Så har arbetet sett ut

Planen har avgränsats till centrala Sundbyberg och Lilla Alby, där gatorna ligger i en tät bebyggd stadsmiljö med starkt stadslivsfokus, många målkonflikter och stor potential för gatuomvandling. Den har

tagits fram med utgångspunkt från analyser av centrala Sundbyberg och genom dialog med både medborgare och berörda aktörer som verkar i centrala Sundbyberg. Två webbdialoger tillsammans med invånarna har genomförts samt två workshops med brett deltagande från näringsliv, fastighetsägare, tjänstepersoner, blåljus, kollektivtrafikaktörer och andra föreningar.

### Ny modell för gatuutveckling

Gatuutvecklingsplanen är en av de första i sitt slag i Sverige. Liknande planer har tidigare genomförts i Gävle (Spacescape) och i Trelleborg (Trivector). Den ger kommunen ett helhetsgrepp över gatunätet, i stället för att förlita sig på fragmenterade mobilitets- eller stadsbyggnadsplaner som grund för enskilda projekt. Planen bygger vidare på Handbok för trafikstrategiskt arbete (Trafikverket, 2022) samt designguiden Smarta gator (Spacescape, 2022).

Liknande gatuplaner har tagits fram i flera städer internationellt, i olika skala och med varierande grad av genomförande. Sedan början på 2020-talet har det pågått en global förnyelserörelse för gatuplaneringen. Centrala bidragande planer i utveckling är Global Street Design Guide (Global Designing Cities Initiative), Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), samt konceptet Complete Streets, som alla betonar behovet av gator som integrerar mobilitet, stadsliv och hållbarhet i ett sammanhållet ramverk.



Figuren visar den globala gatuscenen 2025 - Planer och riktlinjer för framtidens gator och gatunät



## Historia

För att förstå dagens gator och gatunät i Sundbyberg behöver vi blicka bakåt. Stadens historiska utveckling förklarar varför strukturen ser ut som den gör idag.

Startskottet till det centrala Sundbyberg som vi känner till idag gick i slutet av **1800-talet**, i samband med att Stockholm-Westerås-Bergslagens järnväg öppnades år **1876**. Den första stadsplanen antogs år **1888** och utformades då som en klassisk rutnätsplan. Landsvägen anlades som tidigt huvudstråk i Sundbyberg där sträckningen följde den äldre landsvägen till Stockholm. Gatorna var från början grusbelagda och var utformade för att rymma grönska, verksamheter, gångtrafikanter, hästar och släpvagnar.

Under **tidigt 1900-tal** expanderade Sundbyberg snabbt. Järnvägsgatan, som löper parallellt med järnvägen, utvecklades till ett viktigt stråk intill Sundbybergs station. Tidiga spårvagnar och busar skapade nya kopplingar mellan Sundbyberg och Stockholm där bland annat Stockholms spårväg förlängdes till de centrala delarna av Sundbyberg, och busstrafik togs i bruk på **1920-talet**. Sturegatan utvecklades under denna tid till en affärsgata med butiker och folkliv. Gatornas utformning började successivt moderniseras där gatsten och asfalt ersatte kullersten och grus. Samtidigt behöll Lilla Alby, som vid denna tid fortfarande låg i Solna kommun, sin småskaliga och lantliga karaktär med oregelbundet gatunät.

Efter andra världskriget ökade bilismen drastiskt och satte sin prägel på Sundbybergs gator. Under **1950-, 60-talen och 70-talet** planerades det utifrån tidsandan, där bilens framfart medförde bredare vägar, fler parkeringsplatser och högre grad av separering mellan trafikslagen. Landsvägen fick en allt viktigare funktion som genomfartsled för regional biltrafik och breddades på vissa sträckor för att hantera ökad trafikmängd. Vissa träd längs Esplanaden och andra gator togs ned för att ge plats åt körbanor och parkering. I centrala Sundbyberg revs en del äldre bebyggelse för att bereda plats åt modern bebyggelse och trafiklösningar i enlighet med funktionalismens ideal. **År 1949** hade Sundbyberg införlivat Lilla Alby, där de tidigare smalare bygatorna där fick anpassas för ökad biltrafik. Bron över Bällstaån vid Landsvägen breddades för ökad kapacitet. Samtidigt minskade spårvägens roll. Spårvagnslinje 15, som länge utgjort ryggraden i Sundbybergs kollektivtrafik, lades ned **år 1959** i samband med Stockholms regionomfattande spårvägsavveckling.

Från **1980-talet** hade motortrafiken fortsatt en stark ställning i utvecklingen av Sundbyberg även om vägutbyggnad och anläggning av parkering blev mindre expansiv jämfört med tidigare årtionden. Samtidigt började det ske en viss omsvängning i synen på trafik och stadsplanering. Miljöprogram-



STUREGATAN 1906

VYKORT: LEIF FAMGUS



VEGAGATAN 1935

VYKORT: LEIF FAMGUS



JÄRNVÄGSGATAN 1952

VYKORT: LEIF FAMGUS



LANDSVÄGEN 1974

VYKORT: LEIF FAMGUS

mets slut och oljekriserna ledde till annat fokus på kollektivtrafik. Sundbyberg integrerades i Stockholms tunnelbanenät år 1975, då blå linjens station i Hallonbergen invigdes.

Under **1990-**, och **2000-talet** pågick en tydlig förtätning och omvandling av centrala områden: gamla industri- och verksamhetsområden samt obebyggda ytor nära centrum bebyggs med bostäder och kontor. Gatuinfrastrukturen börjar i ökad utsträckning anpassas för gång och cykel och staden börjar arbeta fram trafikplaner som utgår från framtida tillväxt och hållbar mobilitet.

Under **2010-talet och framåt** fortsatte utvecklingen av centrala Sundbyberg där exempelvis kvarteret Signalfabriken omvandlades med bostäder, bibliotek och butiker. Nya planer i form av cykelplaner, trafik- och mobilitetsplaner vittnar om en förändrad syn på gatan och trafiken i Sundbyberg. Gaturummen började planeras mer för gång- och cykeltrafikanter genom bredare trottoarer, cykelbanor och ny gatugrönnska. År **2013** fick även spårvägen sin återkomst efter ett halvt sekel, då Tvärbanans sträckning genom centrala Sundbyberg öppnades. Den nya Tvärbanan-linjen drogs delvis längs Landsvägen med en hållplats vid Sundbybergs torg.

Idag präglas stadens planer och strategier av principer som "gemenskap och närhet" där gatornas roll som mötesplatser värderas lika högt som dess transportfunktion. Staden skriver att "Sundbybergs gator ska utformas för att främja ett hållbart resande och en levande stadsmiljö". Hastighetsbegränsningar har införts, fler passager, tajtare korsningar och cykelbanor har tillkommit.

De historiska gatorna har fortsatt bäring på hur vi använder dem idag. När våra framtida gator och gatunät utformas är det viktigt att inte glömma bort gatornas ursprung och den förändring som de har genomgått det senaste århundradet.

LILLA ALBY 1960



LILLA ALBY 1975

# Framtid

## Mälardalens utbyggnad

Under kommande år genomgår centrala Sundbyberg en omfattande omvandling till följd av utbyggnaden av Mälardalen. När järnvägen grävs ned i tunnel skapas förutsättningar för en ny stadskärna och tidigare åtskilda stadsdelar kan vävas samman. Den mark som frigörs ovanför tunneln möjliggör etableringen av nya kvarter med bostäder, kontor, torg, parker och kvartersgator. Sammanlagt beräknas projektet ge utrymme för cirka 1 500 nya bostäder samt omfattande kontors- och handelsytor i direkt anslutning till den nya stationsanläggningen.

Byggskedet medför tillfällig men betydande påverkan på stadens trafiksystem. Järnvägsgatan kommer att stängas etappvis, busstrafik leds om via Sturegatan och gångförbindelser upprätthålls genom bland annat en temporär bro från Rosengatan till pendeltågsperrongerna. Delar av Sundbybergs torg och de västra, centrala kvarteren tas i anspråk

för bygg- och etableringsytor, vilket innebär förändrade trafikflöden och rörelsemönster under genomförandet.

När projektet står klart får centrum en delvis ny gatustruktur där centrala Sundbyberg knyts ihop över järnvägen. Ovanpå tunneln anläggs Järnvägspromenaden, ett grönt stråk från Sundbybergs torg till Marabouparken, kompletterat med nya kopplingar för samtliga trafikslag.

## Andra stadsutvecklingsprojekt

Parallellt med Mälardalens utbyggnad pågår flera andra stadsutvecklingsprojekt som påverkar gatunätet. Bland dessa finns utbyggnaden av Tvärbanan, Grängsgatans ombyggnad till stadsgata, bebyggelse på Prästgårdsgatan, etableringen av en ny expressbusslinje, ökad turtäthet för Tvärbanan och nya cykelstråk. Dessa ökar behovet av samordning av framtida gatuutformning.



# Planerings- förutsättningar

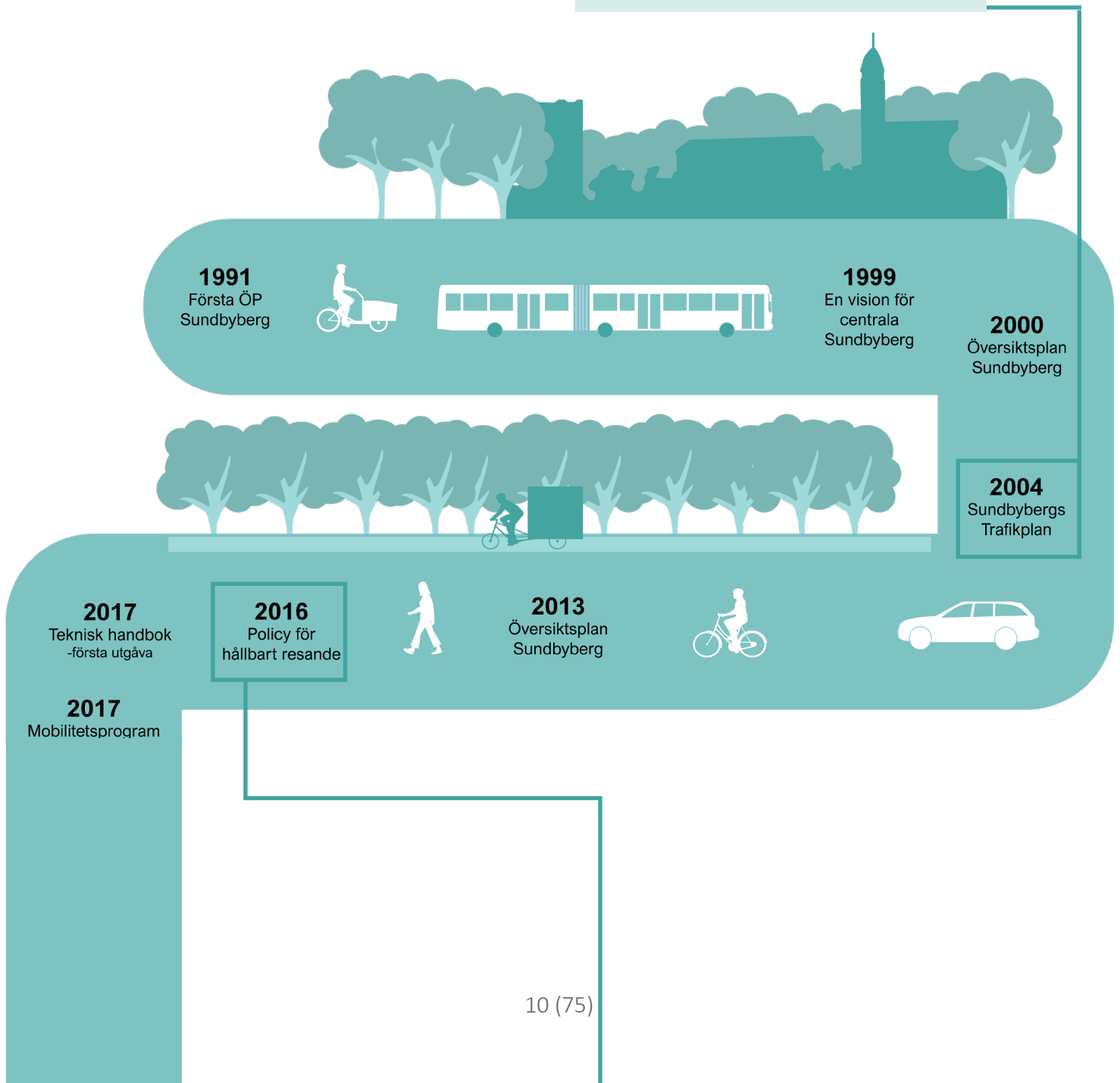
Gatuplanen förhåller sig till ett flertal plandokument som under lång tid har format utvecklingen av centrala Sundbyberg. Arbetet har i första hand utgått från aktuella planer och strategier, men även tidigare dokument har analyserats för att ge en bredare förståelse av hur planeringen har utvecklats över tid.

De styrdokument som särskilt har varit vägledande för planeringen av centrala Sundbyberg är:

- Översiktsplan 2030 för Sundbybergs stad
- Planprogram för Sundbybergs nya stadskärna
- Policy för hållbart resande
- RUF 2050

*"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."*

-Sundbybergs trafikplan 2004





2018

Sundbybergs nya stadskärna

2018

Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad -första utgåva

2018

Översiktsplan 2030



2019

RUFS 2050

2021

Teknisk handbok -andra utgåva

I enlighet med policy för hållbart resande, Mobilitetsprogram för Sundbybergs stad, Översiktsplan 2030 och planprogram för Sundbybergs nya stadskärna ska stadens gator och offentliga rum utformas så att de är framkomliga, trygga och säkra för alla trafikantgrupper, året runt. Gaturummets disposition ska främja både trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och höga vistelsevärden, så att människor känner sig trygga och vill uppehålla sig i stadsmiljön.

Vidare ska de kapacitetsstarka och yteffektiva transportslagen – gång, cykel och kollektivtrafik – prioriteras i fråga om tillgänglighet, framkomlighet och ytanvändning. Stadens policy för hållbart resande lyfter även fram vikten av att främja bildelning och bilpooler som en del i en mer resurseffektiv mobilitet.



2024

Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad -andra utgåva

2025

Gatuutvecklingsplan för centrala Sundbyberg



*"De kapacitetsstarka transportslagen gång-, cykel-och kollektivtrafik ska prioriteras vad gäller tillgänglighet, ytanspråk och framkomlighet i gaturummet. Bildelning och bilpoolsanvändning ska främjas och uppmuntras."*

- Sundbybergs stads policy för hållbart resande/ÖP, 2016)

*"Staden ska genom sin verksamhet sträva efter att utforma stadens gator och miljöer så att de är framkomliga, trygga och säkra för alla som rör sig i staden, året runt. Gaturummets disposition ska främja såväl trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som goda vistelsevärden så att människor känner sig trygga och vill uppehålla sig i staden."*

- Sundbybergs stads policy för hållbart resande/ÖP, 2016)

# Metod

Metoden för gatuutvecklingsplanen grundar sig bland annat i Trafikverkets Handbok för trafikstrategiskt arbete (2023). Denna bygger i sin tur på den europeiska modellen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Det är en väldefinierad process som fångar ett brett perspektiv, underlag och skapar förankring hos medborgare och intressenter. Gatuutvecklingsplanens metodik är väl anpassad till centrala Sundbybergs förutsättningar och behov men kan användas inom ett brett utbud av policys, planer och program, samt projektuppdrag som resulterar i fysiska omvandlingar av gatorna. Metodiken bygger även på en iterativ process där varje ny del i processen förhåller sig och justeras löpande från föregående processled.

## 1. Förberedelse och analys

Första steget i gatuutvecklingsplanen var att skapa en gemensam bild av vilken potential och vilka hinder som fanns för en framgångsrik gatuutvecklingsplan. En nulägesanalys för såväl nätet som specifika gator togs fram. En viktig del i planförandet var att medborgarna och berörda organ fick beskriva utmaningar och potential för Sundbybergs gator. Övriga analyser genomfördes för att ge en bred bild av vilka gator som är välfungerande, vilka gator som har brister och vilka platser som har potential. Analysens fyra delar:

- Arbetsgrupp med kommunala tjänstepersoner
- Workshop med intressenter och aktörer
- Webbdialog med Sundbybergs invånare
- Strukturella analyser i GIS med sammanställd kartläggning av behov och potential

## 2. Utveckling av vision, mål och strategier

Vision och mål för Sundbybergs gatuutvecklingsplan togs fram via workshops och dialoger i linje med kommunens övriga mål och styrande plandokument. Nyckelfrågor och utmaningar identifierades och en strategi för gatuutvecklingsplanen togs fram.

## 3. Design för ett optimalt gatunät

Ett första utkast av gatuutvecklingsplanen togs fram utifrån Designguide för Smarta gators (2022) designprinciper och underlag från processteg 1. Analys och 2. Dialog. Utkastet av gatuutvecklingsplanen förankrades sedan med medborgarna i en andra webbdialog.

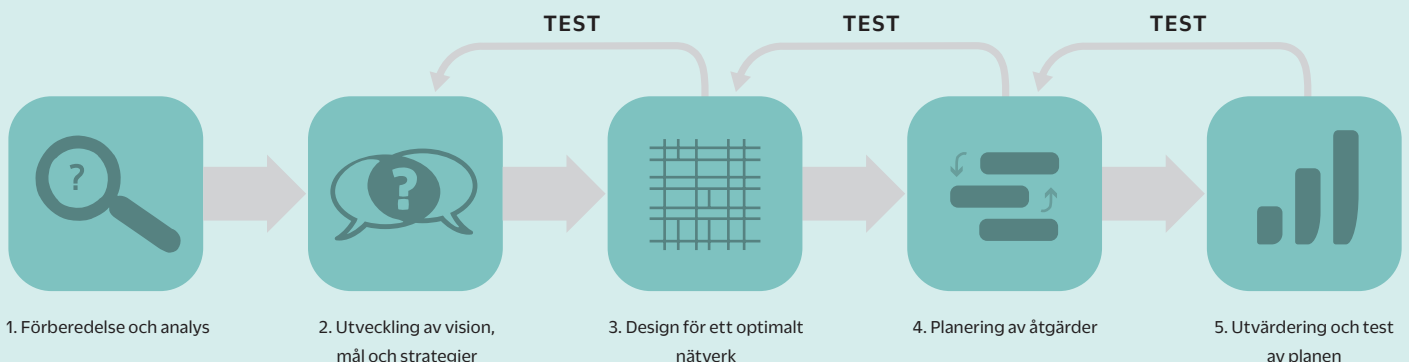
## 4. Planering av åtgärder

Tillsammans med arbetsgruppen togs ett nytt projektplanskoncept fram innehållande en implementationsordning, lämpliga åtgärdsstyper och projekttyper.

## 5. Utvärdering och test av planen

En utvärdering av gatuplanens måluppfyllelse utifrån ett antal mått genomfördes. Streetmeter<sup>1</sup>, strukturanalyser tillsammans med dialoger låg till grunden för utvärderingen.

<sup>1</sup> Streetmeter är ett webbverktyg som värderar gatornas innehåll utifrån ekonomiska, sociala och ekologiska värden



# Dialog

Under våren 2025 fick Sundbybergsborna möjlighet att dela sina synpunkter på dagens och framtidens gator genom digitala enkäter och workshoppar. Sammanlagt deltog omkring 900 personer och lämnade över 4500 kommentarer.

*"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody."*

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*



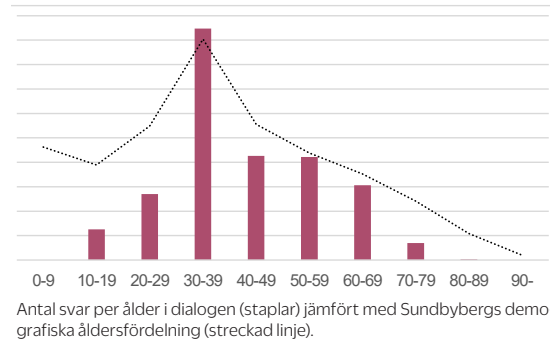


# Dialog

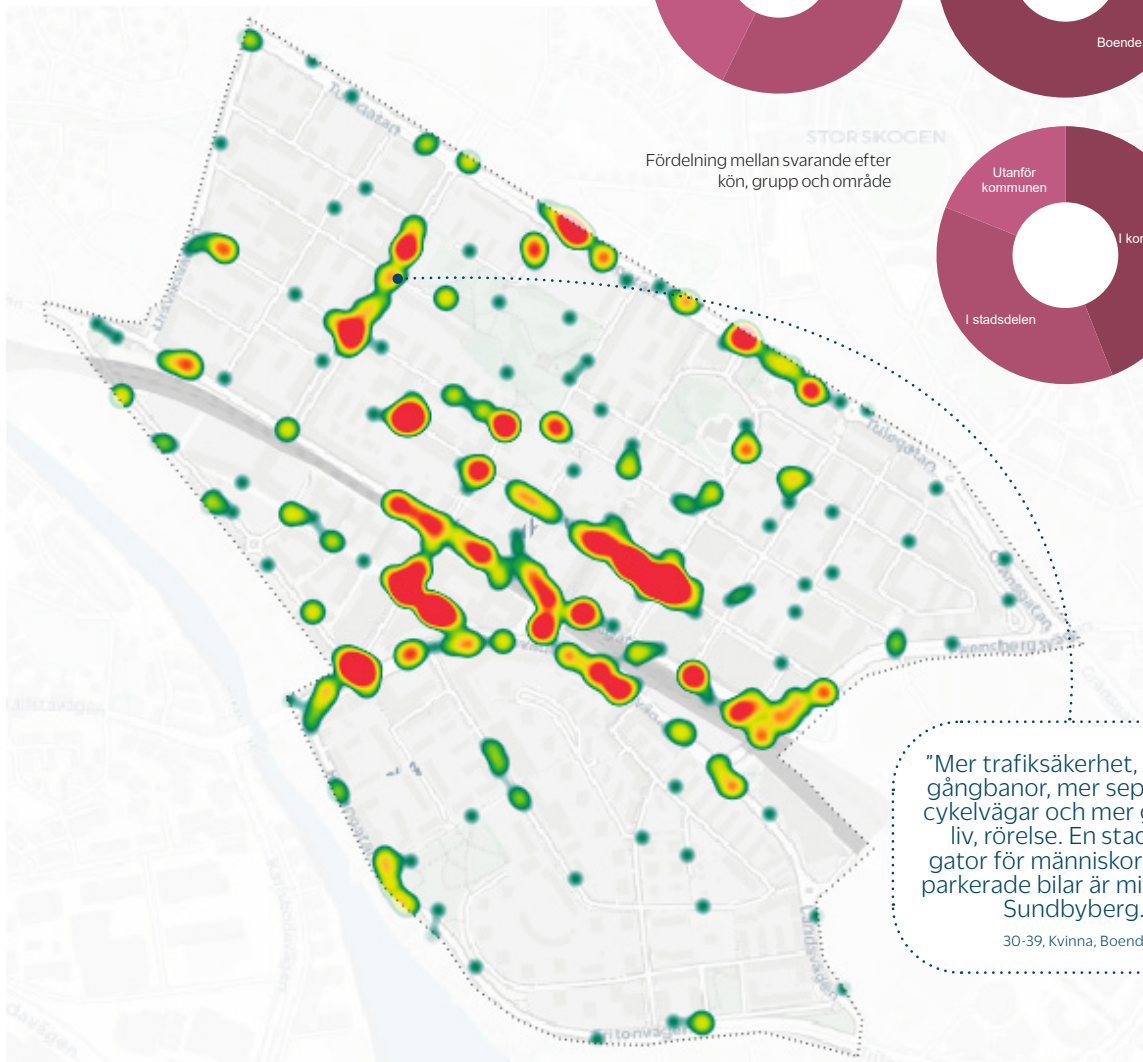
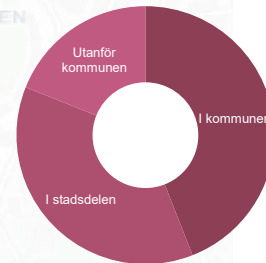
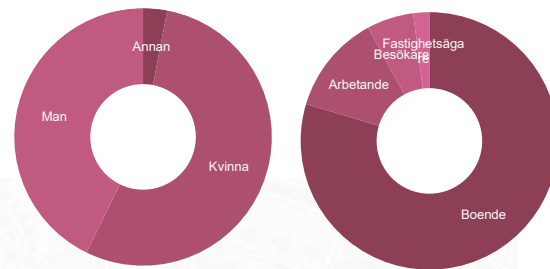
Medborgardialog har genomförts vid två tillfällen under arbetet med gatuutvecklingsplanen. Syftet med den första dialogen var att fånga invånarnas upplevelser av dagens gatumiljöer och vilka gator som upplevs som mest attraktiva och varför, samt vilka som bedöms ha störst förbättringspotential. Dialogen gav även deltagarna möjlighet att beskriva hur de önskar att framtidens gator i centrala Sundbyberg ska se ut och fungera. De svarande kunde placera ut sina synpunkter på en karta, vilket syns i heatmap nedan.

Den andra dialogen syftade till att samla in synpunkter på ett första utkast till gatuplanen. Deltagarna fick ta ställning till olika förslag på gatuutformning och ange vilka alternativ de föredrog. De gavs också möjlighet att prioritera vilken gata som i första hand bör omvandlas.

**I medborgardialogen för gatuutvecklingsplanen kom det totalt in 2570 synpunkter från 705 deltagare**



Dialogens åldersfördelning följer stadens demografiska kurva relativt väl där flest synpunkter inkom från personer i åldern 30–39 år, följt av åldersgrupperna 40–59 år. Yngre under 20 år och äldre över 70 år deltog i mindre utsträckning. Deltagare under 10 år och över 80 år helt saknar representation. Svaren speglar därmed främst perspektiv från invånare i yrkesverksam ålder.



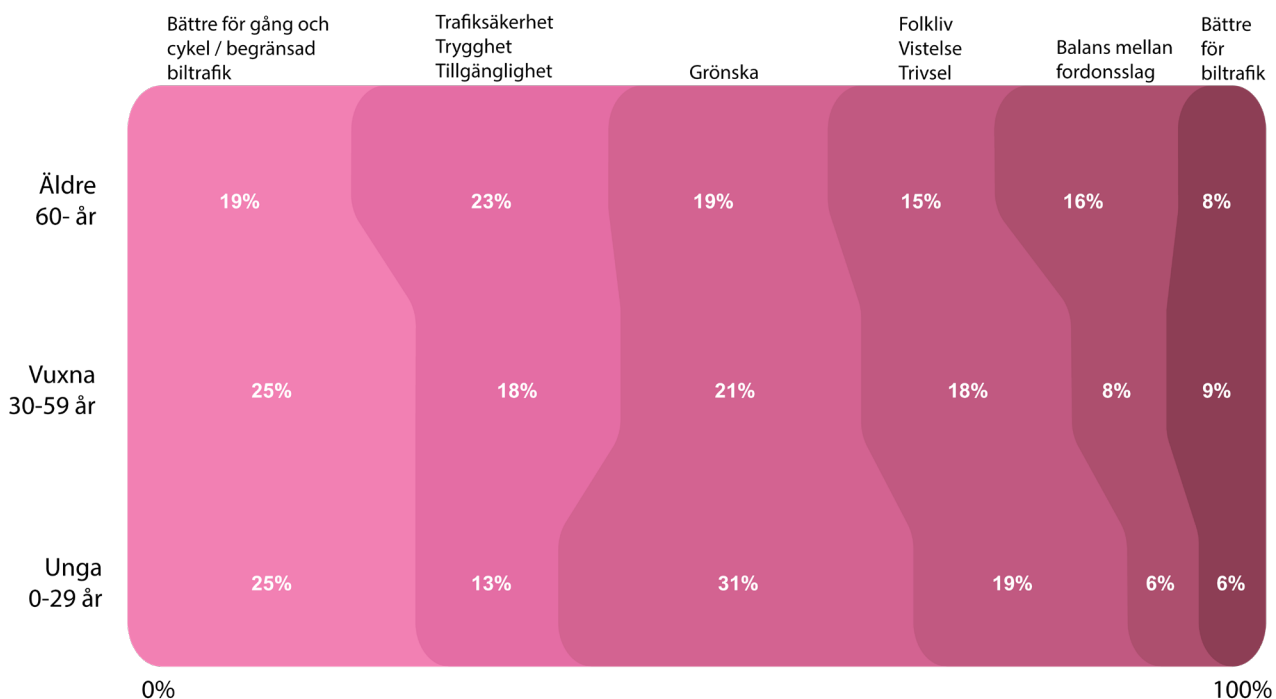
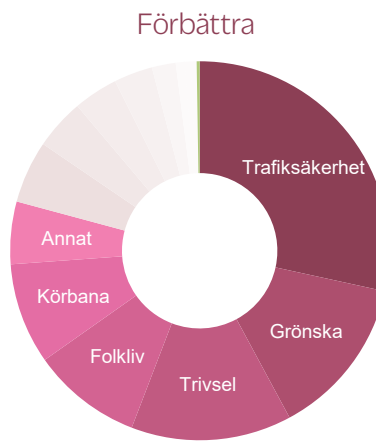
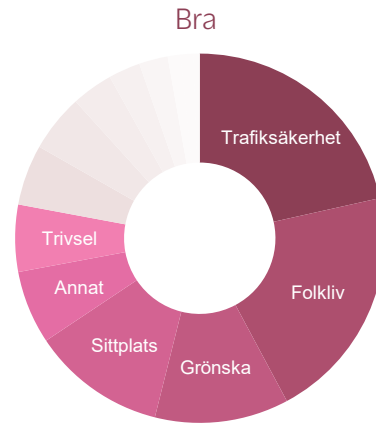
"Mer trafiksäkerhet, bredare gångbanor, mer separerade cykelvägar och mer grönska, liv, rörelse. En stad med gator för människor inte för parkerade bilar är mitt dröm-Sundbyberg."  
30-39, Kvinna, Boende

# Vad är viktigast när Sundbybergs gator utvecklas

Sundbybergsborna vill att stadens gator utvecklas till trygga och levande miljöer som fungerar för alla. De efterfrågar bättre och mer plats för gående och cyklister, samt en trafikmiljö med god belysning och säkra övergångar. Grönska i form av träd, planteringar och parker lyfts fram som avgörande för både trivsel och klimat, och mötesplatser längs gatorna ses som viktiga för folkliv och socialt umgänge. Många betonar att utvecklingen bör skapa en balanserad helhet där bil, cykel- och gångtrafik får utrymme på ett sätt som gör stadsmiljön funktionell, attraktiv och hållbar över tid.

Detta stöds av undersökningar från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, där de studerat hur stadens invånare vill ha sina städer utformade (VTI 2000; 2002; 2005; 2010; 2012; 2014). Ungefär 15–20 procent av de tillfrågade i dessa studier föredrar scenarier med ökad biltrafik och ökat utrymme för bilarna. Övriga vill ha en förändring som innebär restriktioner för biltrafiken (bilfri innerstad, begränsad framkomlighet, lägre hastighetsgräns etc.).

## Vad är bra och vad kan förbättras?



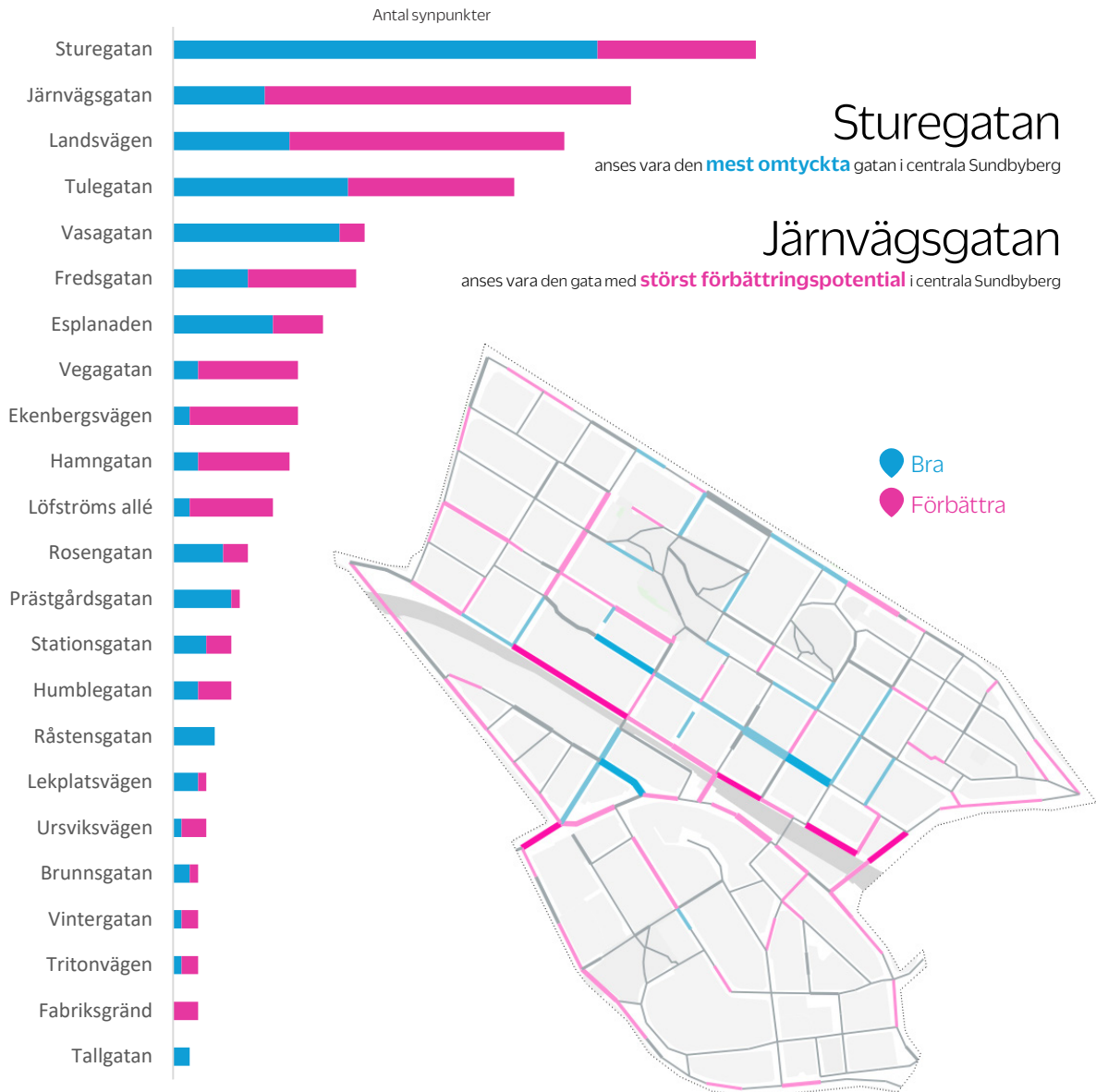
Vad är viktigast när Sundbybergs gator utvecklas? Graf tolkat utifrån fritextsvar i webbdialogen

# Så tycker medborgarna om gatorna i Sundbyberg

De mest kommenterade gatorna i centrala Sundbyberg är de parallella gatorna Sturegatan och Järnvägsgatan. Sturegatan lyfts som särskilt omtyckt, medan Järnvägsgatan upplevs ha störst behov av förbättringar. Trots det korta avståndet mellan gatorna, skiljer de sig tydligt åt i karaktär och funktion idag.

Den positiva responsen på Sturegatan pekar på flera kvaliteter som värdesätts av invånare: inslag av grönska, god rumslighet, tydlig kontakt mellan gata och fasader, aktiva bottenvåningar samt en väl avvägd balans mellan utrymme för biltrafik, kollektivtrafik, gående och cyklister. Skillnaderna mellan de två gatorna synliggör vad som skapar trivsel och upplevd kvalitet i gaturummen.

Andra gator som har fått stor uppmärksamhet är bland annat Landsvägen, Tulegatan och Fredsgatan. Tulegatan och Fredsgatan upplevs både som bra och som att ha stor förbättringspotential. Landsvägen, Vegagatan och Ekenbergsvägen lyfts främst som gator med förbättringspotential. Vasagatan som testades som sommargåata sommaren 2025 upplevdes som mycket positivt.



Kategorin **Trafiksäkerhet** är vanligast när **boende** beskriver platser som behöver förbättras i centrala Sundbyberg idag

Kategorin **Folkliv** är vanligast när **arbetande** beskriver platser som behöver förbättras i centrala Sundbyberg idag

Kategorin **Trivsel** är vanligast när **besökare** beskriver platser som behöver förbättras i centrala Sundbyberg idag

Kategorin **Trygghet** är vanligast när **fastighetsägare** beskriver platser som behöver förbättras i centrala Sundbyberg idag

70 %\*

Så många anser att centrala Sundbybergs **bostadsgator** borde bli **gångfartsgator** med 5 km/h

\* Av de som svarat på frågan:  
Vilken typ av bostadsgator vill du ha i centrala Sundbyberg?

#1

Vegagatan är Sundbybergsbornas mest prioriterade gata för omvandling

"Trafiken har ökat på Vegagatan. Behövs åtgärder för att förbättra miljön för oss som bor här och för de som passerar [...]."

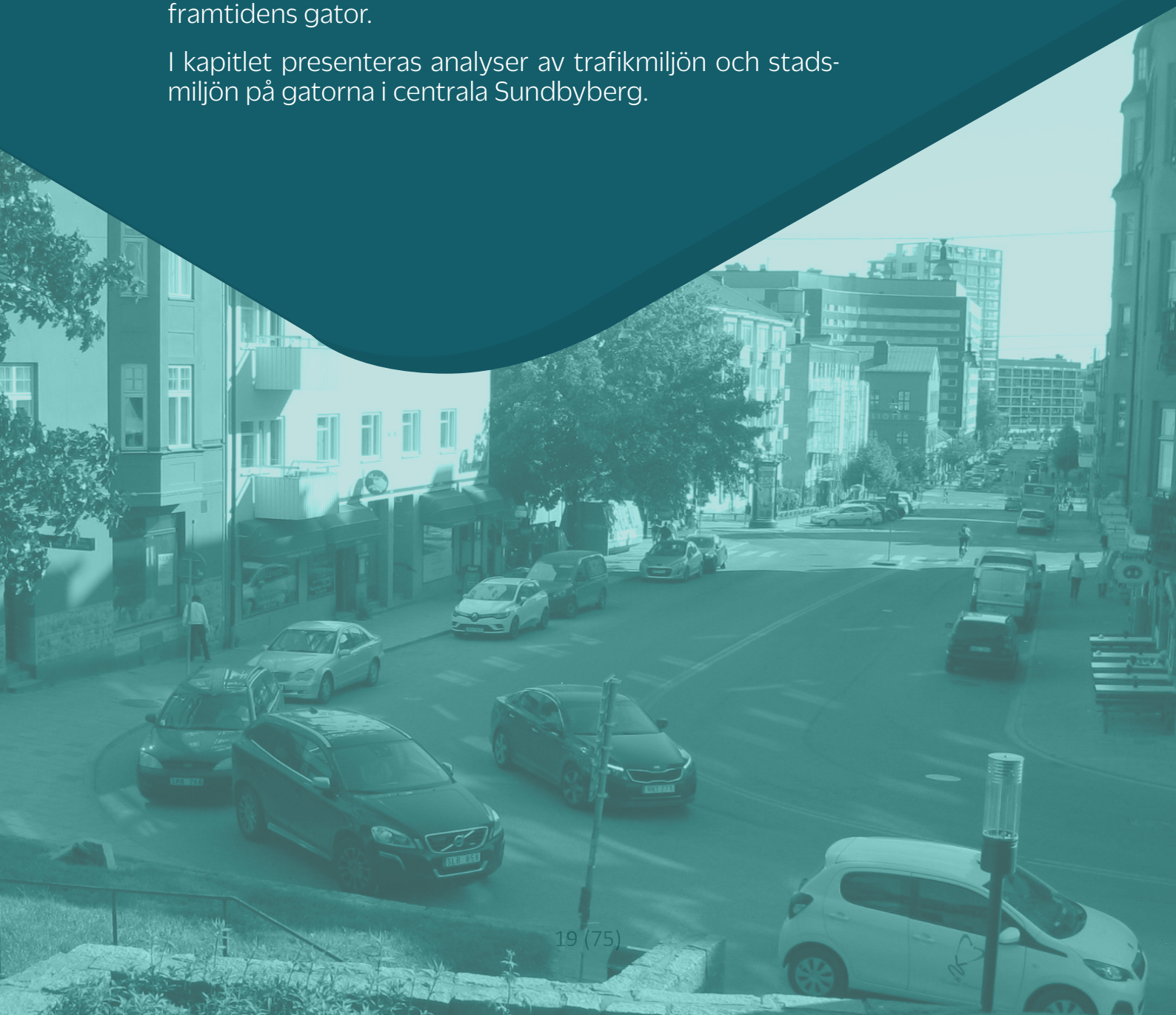
Kvinna, 60-69 år, boende

# Analys

För att förstå stadens gator och deras roll har vi analyserat dem ur flera perspektiv – sociala, trafikala, miljömässiga och rumsliga. Analyserna utgår primärt från nuläge - alltså befintliga gator i centrala Sundbyberg. Syftet är att skapa en välgrundad och faktabaserad förståelse för vidare arbete med gatuutvecklingsplanen.

Analyserna visar hur gaturummen används och hur den byggda miljön påverkar våra val och upplevelser. De ger en bild av vad som fungerar och vad som brister. Ju bättre vi förstår nuläget, desto mer träffsäkert kan vi forma framtidens gator.

I kapitlet presenteras analyser av trafikmiljön och stadsmiljön på gatorna i centrala Sundbyberg.



## Gatumiljö

Hur gatorna sträcker sig, hur väl de hänger samman och hur de är utformade har stor betydelse för hur staden fungerar och upplevs. Gatumiljön byggs upp av tre beståndsdelar: gatunätet, gatutypen och ytfördelning.

**Gatunätet** - stadens övergripande struktur och hur gatorna hänger samman. Gatunätet har genom tiderna formats efter olika principer och ideal. Dagens stad är formad av gårdagens ideal, planer och beslut.

**Gatutyper** - varje gatas funktion, karaktär och roll i nätet. Vanligast är huvudgata och lokalgatan som anger vilken funktion och hierarki gatan har.

**Ytfördelning** - hur bredden fördelas mellan trafikslag, grönska och vistelseytor. Vad ges prioritet och vilka funktioner tillåts?

Alla dessa tre steg kommer vi adressera och analysera för centrala Sundbyberg i detta kapitel.

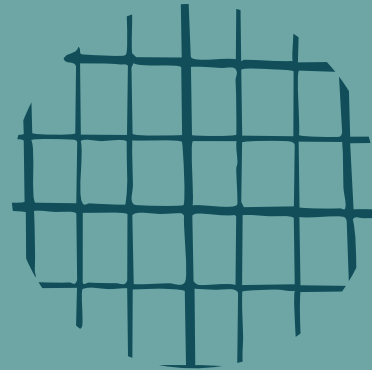
### Gatunät

Gatunätet utgör stadens grundläggande system av gator och den struktur som binder samman platser, byggnader och kvarter i våra städer.

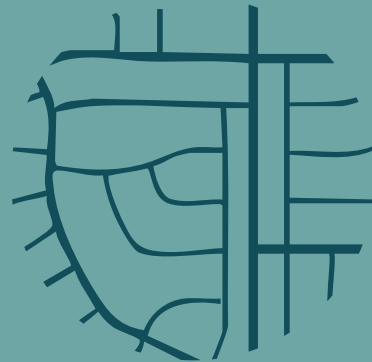
Gatunätet har ofta en hierarkisk struktur, där vissa gator spelar en viktigare roll än andra när det gäller räckvidd och kopplingar mellan olika delar av staden. Traditionellt har denna hierarki formats utifrån biltrafikens behov, med klassificeringar som trafikled, huvudgata och lokalgata. Målet har varit att skapa ett framkomligt och säkert transportsystem för bilen och samtidigt lindra motortrafikens åverkan på övriga trafikslag genom exempelvis separering av trafikslag.

Både inom forskning och i praktiken finns det idag en ny förståelse för hur gatuhierarki väger samman både gatans transport- och platsfunktion. Det handlar inte längre enbart om framkomlighet, utan också om hur gatan fungerar som en plats att röra sig i, vistas på och mötas vid.

"RUTNÄT"



"RADBURN"



"CUL DE SAC"



Rutnätet, som präglar centrala Sundbyberg, skapar täta kopplingar längs gatorna. I Lilla Alby, som byggdes om under 1960-talet, fick istället mer slingrande gator med Radburn- och cul-de-sac-principer genomslag, där biltrafik separerades, parallellgator och återvändsgator dominerade.

## Sundbybergs gatunät

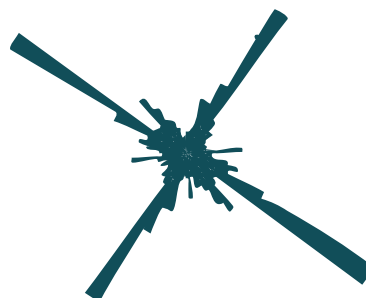
Centrala Sundbybergs gatunät präglas i dag av två huvudsakliga typer. I de centrala delarna norr om järnvägen återfinns ett traditionellt rutnätsmönster, som härstammar från stadsplaneringen i slutet av 1800-talet. I Lilla Alby utgör rutnätsprincipen fortfarande grunden, men gatustrukturen har delvis modifierats under 1960- och 70-talen. Tidens stadsbyggnadsideal och områdets kuperade terräng har lett till inslag av parallellgator, återvändsgator och mer svängda stråk som avviker från det ursprungliga rutnätet.

Sundbyberg är en kuperad stad vilket även avspeglar sig i hur gatunätet stundtals bryts upp och där höjdskillnader tas upp med trappor och ramper. Generellt är det kuperat i nord-sydlig riktning och flackare i öst-västlig riktning där de flesta genomgående stråken i centrala Sundbyberg återfinns som Järnvägsgatan, Landsvägen och Tulegatan.

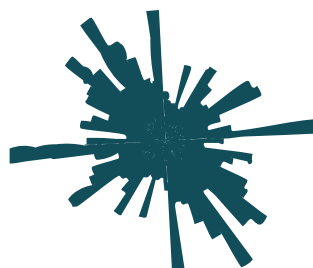
## Gatunätets egenskaper

En stråkanalys har gjorts i centrala Sundbyberg med space syntax. Förenklat beräknar den varje gatas roll och plats i relation till alla andra gator i systemet.

## GATORNAS RIKTNINGAR



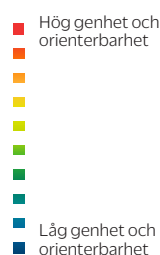
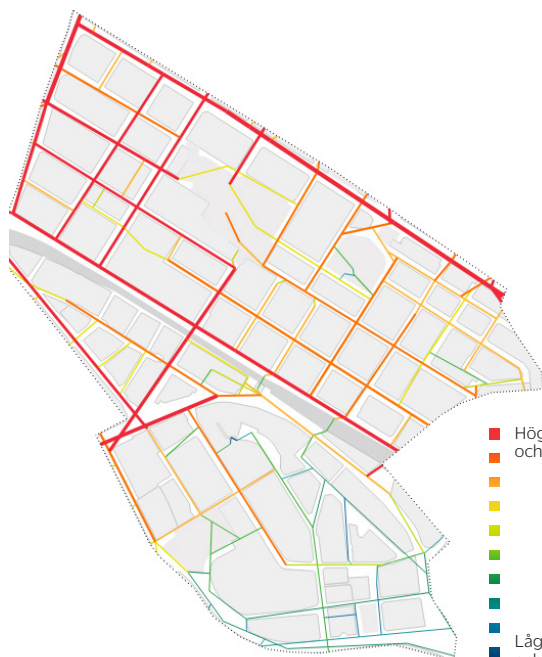
## SUNDBYBERGS RUTNÄTSSTAD (NORR OM JÄRNVÄGEN)



## LILLA ALBY

**Tillgänglighet och närhet** - Kartan visar hur väl stadens olika delar hänger samman. Lilla Alby har relativt låga värden, vilket tyder på att området kan upplevas som avskilt och svårorienterat. De höga värdena norr om järnvägen visar däremot på en god rumslig förståelse, där det är lätt att överblicka och förstå hur gatorna hänger ihop. Det stärker både orienterbarheten och upplevelsen av närhet mellan olika platser.

**Genhet och orienterbarhet** - Till skillnad från analysen av närhet fångar den här analysen de stråk med som har störst potential att knyta ihop olika stadsdelar och de genaste stråken. De genaste stråken är Tulegatan och Hamngatan, följt av Esplanaden, Landsvägen, Löfströms allé och Ursviksvägen. Dessa har ur ett genhetsperspektiv mycket goda förutsättningar att ha en stark roll i gatunätet som multifunktionella gator med hög standard för gång- och cykeltrafik.



## Gatutyper

Gatorna i centrala Sundbyberg präglas huvudsakligen av två gatutyper enligt SCAFT och tidiga svenska gaturumsmodeller: huvudgata (matargata) och lokalgata (angöringsgata). Gatorna är i stor utsträckning formad utifrån biltrafikens behov, med ett tydligt inifrån-och-ut-tänk. Detta avspeglas i gatuutrymmet där omkring 75 procent av gatorna har mer än hälften av ytan reserverad för motortrafik, och totalt upptar biltrafik och parkering cirka 65 procent av all gatumark.

Den dominerande gatutypen är lokalgatan. Den tillåter vanligtvis 30 km/h, har trottoarer på båda sidor, längsgående parkering (flera lokalgator i Sundbyberg har även tvärställd parkering) och enstaka gatuträd. Lokalgatorna varierar i bredd och i detaljeringsgrad samtidigt som den fysiska gestaltningen ofta möjliggör högre hastigheter än vad skyltningen anger.

Utöver lokalgatorna finns ett antal huvudgator med hastighetsbegränsning på 40 km/h som löper längs planområdets yttre gränser. Därutöver består gatunätet av ett antal gågator, gångfartsgator samt gång- och cykelbanor som knyter ihop huvud- och lokalgatorna, särskilt där den kuperade terrängen begränsar andra alternativ.

**Ca 65 procent av all gatumark är tillägnad biltrafiken i centrala Sundbyberg**

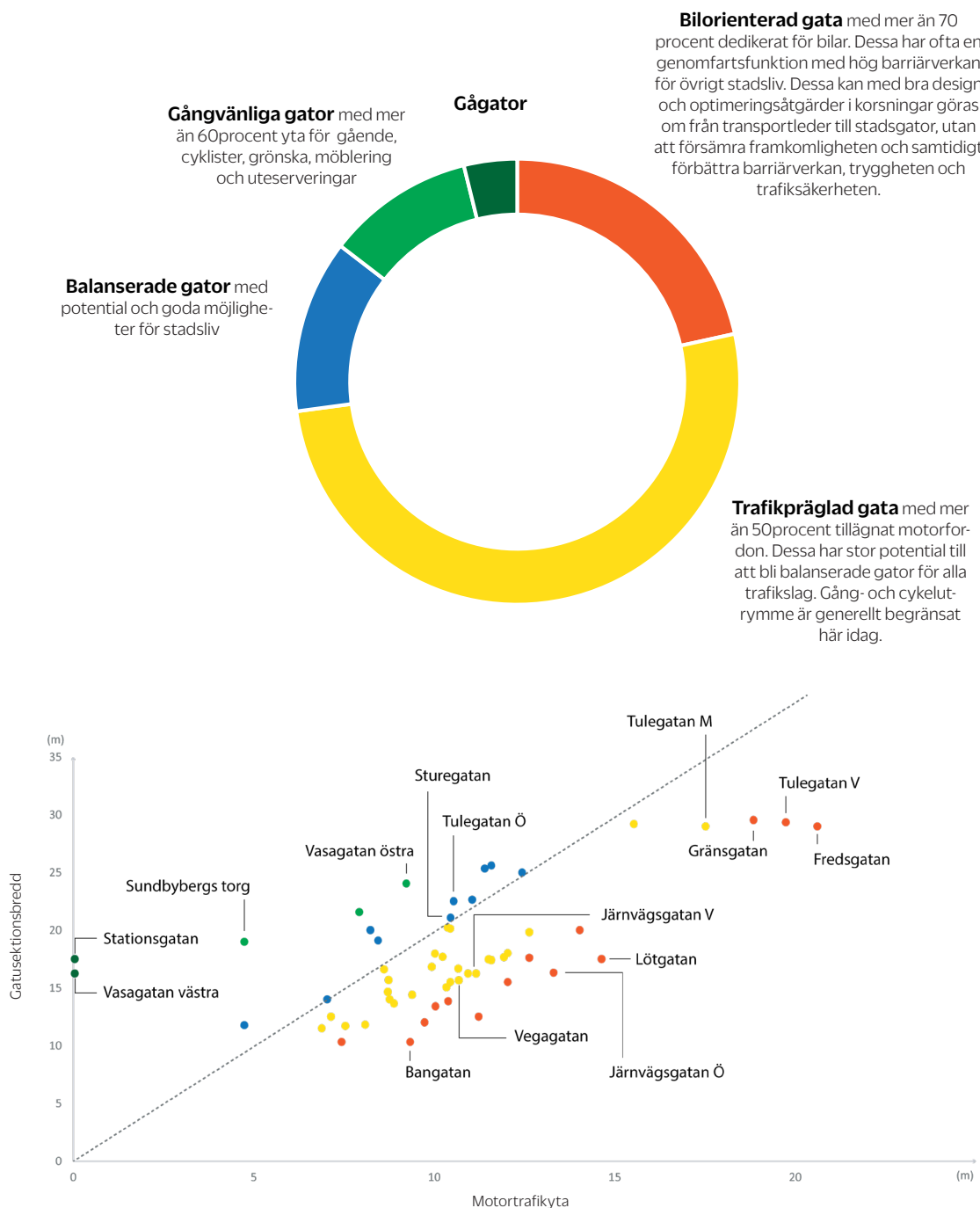


## Gatornas ytfördelning

Diagrammet nedan visar hur gatuutrymmet i centrala Sundbyberg är fördelat. Analysen belyser vilka och hur många gator som lider av obalans mellan olika funktioner, så kallade monofunktionella gator, och identifierar samtidigt de gator som har stor potential för omvandling i centrala Sundbyberg.

För att uppnå stadens mål om en hållbar och livskraftig stad med fler gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, är det viktigt att gatuutrymmet fördelas på ett sätt som stödjer dessa mål. För att

gatorna ska bli balanserade innebär det att minst 50 procent av ytan används för andra funktioner än motortrafik (NACTO, CROW, SUMP). Diagrammet visar hur viktigt detta är och hur väl det stämmer överens med att de mest omtyckta gatorna i Sundbyberg har en balanserad fördelning eller en låg andel motortrafikyta.



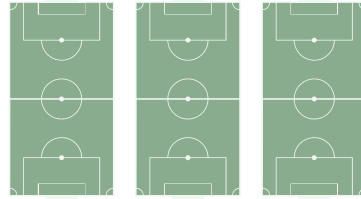
## Trafikytor som inte används

Traditionellt har bredare körfält setts som ett sätt att uppnå hög kapacitet, framkomlighet och trafik-säkerhet för motortrafiken, särskilt på landsvägar. I urbana miljöer visar dock både forskning och beprövad erfarenhet att detta samband inte är entydigt. Istället har det visat sig att smalare körfält bidrar till att sänka hastigheterna, skapa jämnare trafikflöden och i vissa fall ökad kapacitet.

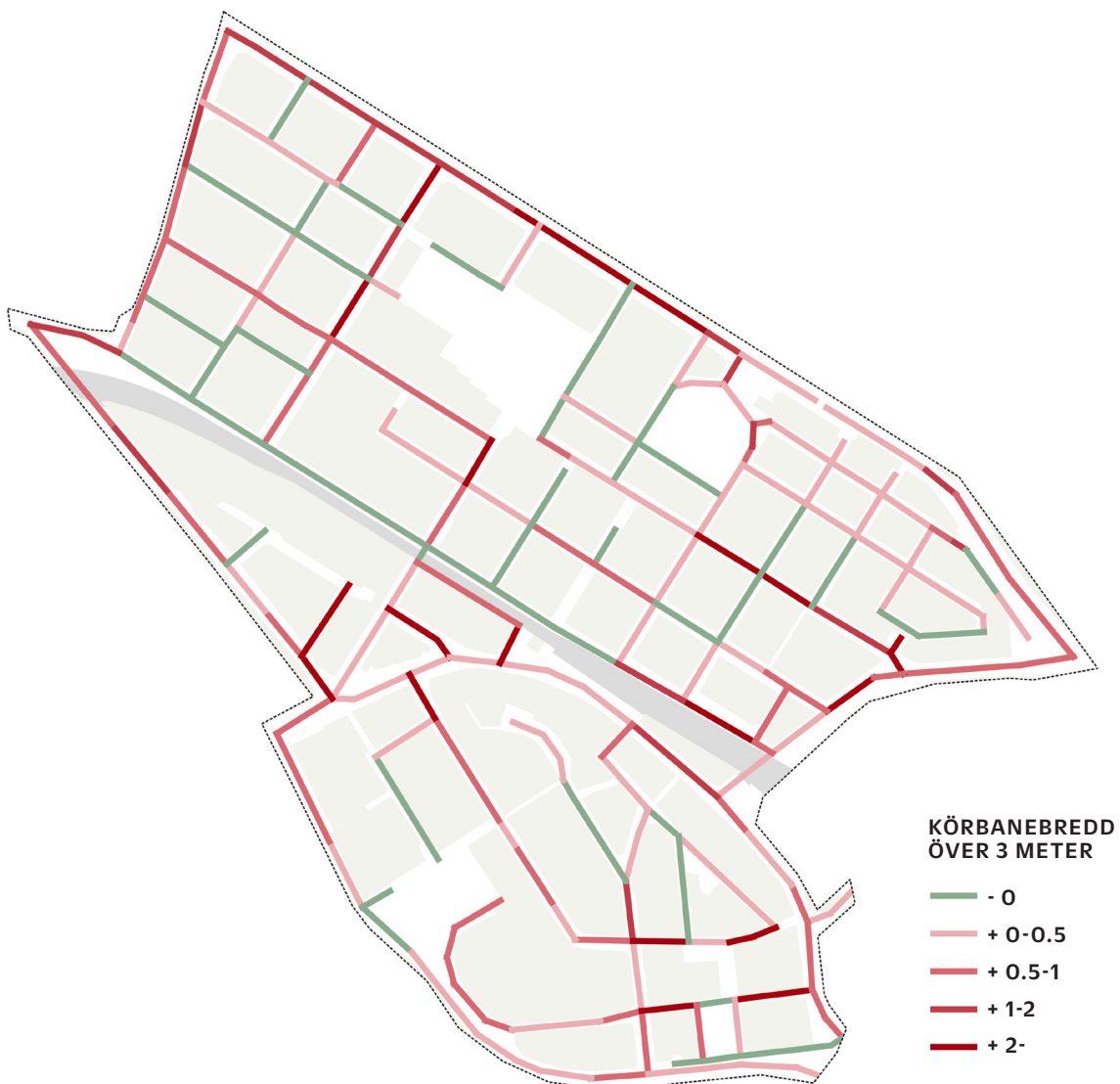
Enligt Designguide för smarta gator (2022) rekommenderas generellt en körfältsbredd om 3 meter, och på huvudgator med busstrafik upp till 3,25 meter. I centrala Sundbyberg överstiger många körfält dessa riktlinjer. I vissa fall är körbanorna bredare än 3,5 meter även där trafikmängden inte motiverar det. Eftersom gatans utrymme är en begränsad och värdefull resurs i en tät stadskärna, är det angeläget att ytan används så effektivt som möjligt. Genom

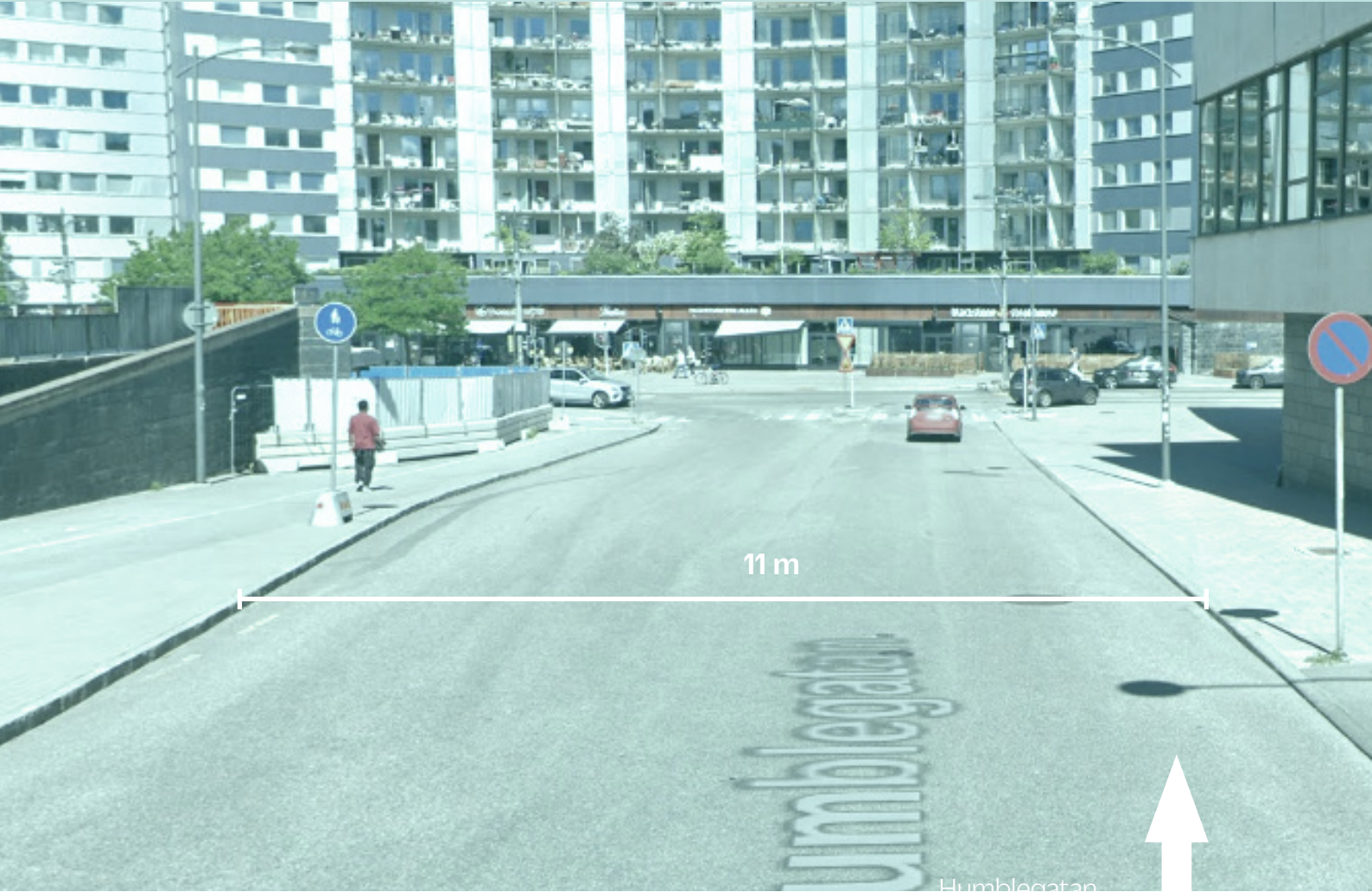
att anpassa körfältsbredderna kan utrymme frigöras för gångbanor, cykelinfrastruktur, grönska, uteserveringar eller kollektivtrafikfält. Detta kan ofta genomföras utan att den övergripande framkomligheten för biltrafik försämras.

**70 procent av alla körbanor är bredare än behovet på 3 meter - vilket motsvarar ytan av 3 fotbollsplaner\***



\*Räknat med att gator med kollektivtrafik har behov av körbanor minst 3,25 meter





**Två exempel på överbredda körbanor**



# Trafikmiljö

Gatumiljön påverkar i mycket hög grad hur gator används. I följande kapitel beskriver vi hur människor rör sig och samspelar på Sundbybergs gator, här kallat trafikmiljö.

I Sundbyberg är det generellt kollektivtrafiken som är det vanligaste färd sättet där ungefär 38 procent av alla resor sker med buss, tåg, tvärbana eller tunnelbana. Därefter följer bilen med cirka 30 procent, gång med 17 procent och cykel eller elcykel med omkring 10 procent. Trots att bilen inte dominerar resandet står motorfordon för hela 78 procent av stadens trafikrelaterade utsläpp (Mobilitetsbokslut, 2024). I Program för ett hållbart Sundbyberg finns ett tydligt mål: minska förbrukningen av bensin och diesel från 182 liter per invånare (2020) till 48 liter (2030).

*"Gående, cyklister och kollektivtrafik ska alltid prioriteras vid planering och byggnation"*

- Sundbybergs Översiktsplan för 2030

I detta kapitel granskas stadens gator ur trafikanternas olika perspektiv. Syftet är att förstå hur trafikmiljön fungerar för varje grupp – och hur den kan utvecklas för att möta både de kommunala målen och invånarnas behov.

## Gående

Gåendes utrymme, plats och flöden

## Cyklister

Cyklisters utrymme, plats och flöden

## Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll och framkomlighet

## Biltrafik

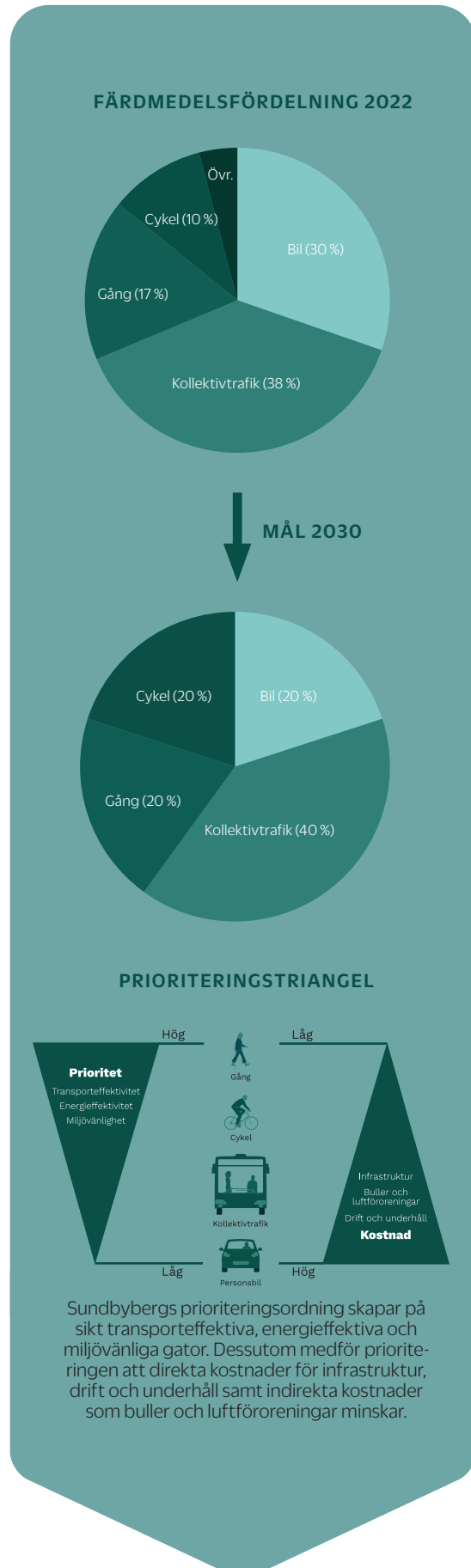
Biltrafikens roll och framkomlighet

## Godstrafik

Godstrafikens roll och framkomlighet

## Parkering

Parkeringarnas plats och beläggingsgrad



# Gående

## Utrymme

Sundbyberg har mycket goda förutsättningar att skapa en mer promenadvänlig stad. I stadens centrala delar sker redan 25 procent (RVU 2022) av alla resor till fots vilket är en hög andel jämfört med många andra städer. Särskilt för de kortaste resorna, under en kilometer, är det vanligast att människor promenerar. Men för att fler ska välja att gå krävs mer än bara närhet. Miljön måste också kännas trygg, trivsamt och enkel att röra sig i.

Forskning visar tydligt att gatornas utformning har stor betydelse för hur attraktivt det är att promenera. En av de mest citerade texterna inom transportforskning (Ewing och Cervero, 2010) understryker detta; när gångbanorna är breda, obrutna och hänger ihop väl, ökar antalet som väljer att gå.

*"Det är viktigt att säkerställa framkomliga stråk för gångtrafikanter i den fortsatta utvecklingen av staden."*

- Sundbybergs Översiktsplan för 2030

En majoritet av invånarna (55 procent) vill att gång prioriteras högre än idag (RVU, 2022). Det pågår även satsningar för att förbättra för gående, men vissa gator är fortfarande smala och otillgängliga för

fotgängare. En kartläggning av gånginfrastrukturen i centrala Sundbyberg visar att ca 41 procent av gångytorna inte klarar utrymmeskraven i Teknisk handbok (2021) på minst 2,3 meter breda gångbanor (med sidohinder), se analysen nedan.

## 41 procent av gatorna i centrala Sundbyberg saknar tillräckliga gångytor.



## Gångflöden

År 2019 genomförde Spacescape mätningar av vardagsgångflöden i Sundbyberg. Resultatet visade att de högsta flödena finns kring Sundbyberg C och sprider sig vidare längs Landsvägen, Järnvägsgatan och deras tvärgator.

Med utvecklingen av Sundbybergs nya stadskärna kommer gångmönstren att förändras. Nya kopplingar och målpunkter kommer att omdefiniera hur gatorna används och var människor rör sig.

För att förstå dessa förändringar har en gångflödesprognos tagits fram. Den visar att redan starka stråk som exempelvis Järnvägsgatan, Landsvägen och Sturegatan, kommer att få större flöden. De nya kopplingarna över järnvägen ger tvärgator som Starrbäcksgatan, Råstensgatan och Stationsgatan större betydelse och ökade flöden. Samtidigt kommer vissa befintliga stråk att få minskad eller likartad betydelse som idag, som exempelvis delar av Esplanaden och Gjuteribacken. Prognosen ger en tydlig bild av vilka gator som bör prioriteras framåt ur ett fotgängarperspektiv.

## Medskick

- 41 procent av gångbanorna är idag under önskad bredd enligt kommunens egna riktlinjer
- Endast 3 procent av gatorna i centrala Sundbyberg är gågator eller gångfartsgator
- Framtida gångflöden kommer att vara betydligt större i centrala staden. Ökningen väntas bli som störst på Landsvägen och östra delarna av Järnvägsgatan. Tvärgatorna Starrbäcksgatan, Råstensgatan och Stationsgatan kommer få ökad betydelse.



# Cyklister

## Utrymme

Sundbyberg har i grunden mycket goda förutsättningar för ökad cykelpendling. Viktiga målpunkter som Solna centrum, Karolinska och Brommaplan nås på omkring tio minuter, och Odenplan och Kungsholmen på cirka tjugo. Idag upplever dock nästan en femtedel av cyklisterna att det är osäkert att cykla i Sundbyberg (RVU 2022).

*Cykelvägnätet är fungerande men har brister, till exempel smala cykelbanor och osäkra korsningar med avseende på skydd och utformning.*

- Sundbybergs Översiktsplan för 2030

En stor utmaning är cykelnätets ojämna standard. På vissa sträckor finns breda, separerade cykelbanor, medan det på andra håll bara finns smala cykelfält eller gator där cyklister tvingas dela yta med gående och bilister. I centrala Sundbyberg saknas tillägnad plats för cykel på 60 procent av gatorna, och på 25 procent av befintliga cykelbanor delar cyklister utrymme med gångtrafikanter. Förhållandena varierar stort mellan platser, med enkelriktad cykeltrafik på vissa stråk och dubbelriktad på andra, vilket kan skapa otydlighet. De flesta cykelbanor är i genomsnitt en meter smalare än kommunens tekniska riktlinjer.

I framtiden kommer vi att se fler elcyklar, lådcyklar och andra former av mikromobilitet vilka kräver större utrymme och tydligare separering från gångtrafikanter. Elcyklar står idag för ca 30 procent av försäljningen från att ha utgjort 1 procent för bara 15 år sedan (Cykelbranschen). Med ökande hastighetskillnader mellan trafikslagen ökar även risken för olyckor, vilket gör det ännu viktigare att prioritera tydliga och separata ytor i stadsrummet.



## Flöden

För att cykeln ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen behövs fler sammanhängande stråk som gör det enkelt att ta sig fram både inom Sundbyberg och till angränsande områden.

I den genomförda kartläggningen framträder tydligt var dessa så kallade "missing links" finns i centrala Sundbyberg. Några av de mest betydelsefulla är de gena stråken Järnvägsgatan, Fredsgatan och Vegagatan, som har potential att bli starka och naturliga cykelförbindelser genom staden. I framtiden kan dessa komma att kompletteras av cykelstråk i nord-sydlig riktning.

En särskilt viktig prioritering är att alla gena och naturliga förbindelser mot stadskärnan ska erbjuda god cykelinfrastruktur. Tulegatan och Landsvägen utgör redan i dag regionala cykelstråk och bör därför fortsatt prioriteras högt i planeringen.

Idag är de största cykelflödena på Landsvägen och Esplanaden. Båda gatorna har höga cykelflöden men saknar tillräckligt med utrymme, vilket gör att plats behöver tillskapas för att förbättra både säkerheten och framkomligheten. En annan viktig

koppling med relativt höga flöden är Ekenbergbron, som i dag saknar ett tydligt och fungerande cykelalternativ.

Att cykeln bör få en tydligare roll bekräftar även i medborgarundersökningen (RVU 2022) där 52 procent av Sundbybergsborna uppgav att cykeltrafiken borde prioriteras högre än idag.

## 60 procent av gatorna i centrala Sundbyberg saknar tillräckliga cykelytor.

## Medskick

- 60 procent av befintlig cykelinfrastruktur möter inte kraven idag enligt kommunens egna riktlinjer
- Det saknas tydliga cykelkopplingar i delar av centrala Sundbyberg
- Den kommunala målinriktningen om framtida färdmedelfördelning skulle betyda minst en fördubbling av cykeltrafiken till 2030 mot idag



## Kollektivtrafik

Sundbyberg har en stark kollektivtrafikstruktur med tillgång till regionalståg, pendeltåg, tunnelbana, spårväg och buss. Sju av tio invånare uppger att det är enkelt och smidigt att resa kollektivt (RVU 2022). Stads kärnan är välförsörjd med hållplatser och i stort sett alla bostadsområden har tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik inom gångavstånd. Sundbybergs centrum fungerar som en strategisk bytespunkt där flera trafikslag möts, och kollektivtrafikresor upplevs generellt som trygga.

Trots det goda utgångsläget finns behov av att förstärka vissa kopplingar både inom staden och till viktiga målpunkter i regionen. Mobilitetsprogrammet pekar ut flera strategiskt viktiga utvecklingsstråk, bland annat till Solna station och ostkustbanan. Det belyser också hur tillgängligheten till kollektivtrafiken varierar mellan Sundbybergs stadsdelar.

Inom Tvärbaneprogrammet har en studie identifierat trimningsåtgärder för att höja medelhastigheten, bland annat genom att ge spårvägen eget reserverat utrymme på blandtrafiksträckorna i Sundbyberg och Gröndal–Liljeholmen. Andra planerade satsningar är utvecklingen av dagens linje 113 till en tvärgående expressbuss mellan Karolinska, Solna centrum, Sundbyberg, Beckomberga, Vällingby och Hässelby villastad – en sträckning med potential för högt resande, särskilt mellan Karolinska och Sundbyberg.

I resvanerundersökningen (RVU 2022) uppgav 64 procent av Sundbybergsborna att kollektivtrafiken bör prioriteras högre än idag, vilket understryker dess centrala roll i stadens hållbara mobilitet. För att möta denna efterfrågan behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas med fokus på kapacitet, snabbhet och smidiga kopplingar – både inom kommunen och till hela Stockholmsregionen.

Inom Sundbybergs stad finns en väl utbyggd spårburen kollektivtrafik i form av spårväg, tunnelbana, pendeltåg, regionalståg och fjärrtåg. Den spårburna trafiken ansluter radiellt i regionen, det vill säga inriktning mot centrala Stockholm. Tvärgående kopplingar finns främst i form av busstrafik, men även i form av spårväg.

**71 procent uppger att det är enkelt och smidigt att resa med kollektivtrafiken i Sundbyberg (RVU 2022)**



Sundbybergs kollektivtrafik har sitt starkaste nav vid centralstationen, där flest på- och avstigande sker. Varje dag görs omkring 51 000 pendlingsresor till, från och inom staden – varav cirka 21 000 är inpendling, 25 000 utpendling och 5 000 resor helt inom kommunens gränser. Den höga resvolymen innebär att vissa sträckor och knutpunkter är hårt belastade.

En framkomlighetsanalys visar att centrala Sundbyberg har flera flaskhalsar för kollektivtrafiken. Särskilt utsatta är Landsvägen, där buss och tvärbana ofta fastnar i köer och hamnar i konflikt med övrig trafik, samt korsningen Sturegatan/Vegagatan. Dessa begränsningar påverkar både restid och punktlighet.

Mobilitetsprogrammet pekar ut ett antal prioriterade utvecklingsbehov. Ett pågående och omfattande arbete är utbyggnaden av Mälärbanan, som kommer att stärka kapaciteten för både pendeltåg och regionalståg. Samtidigt lyfts behovet av att förbättra framkomligheten för spårväg och buss längs Landsvägen som en av de mest angelägna åtgärderna.

En klar majoritet av Sundbybergsborna anser att kollektivtrafikens utveckling bör prioriteras högst bland stadens färdssätt. För att möta denna förväntan krävs en målmedveten satsning för att minska trängseln, korta restiderna och skapa mer pålitliga förbindelser – både i stadskärnan och ut mot regionens övriga målpunkter.

Samtidigt är stadens möjligheter att påverka begränsade, eftersom den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i hög grad styrs av SL:s prioriteringar och investeringar. Det gör det extra viktigt att tydligt formulera lokala behov och driva dem gemensamt med regionen.

## Medskick

- Stora framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken på Landsvägen idag.
- Kollektivtrafiken konkurrerar på vissa platser med stadsmiljön. På starka stråk och där utrymme finns bör kollektivtrafiken prioriteras (som exempelvis på framtida Järnvägsgatan).
- Framtida överdäckning skapar nya möjligheter att integrera kollektivtrafiken i stadsmiljön och förenkla olika typer av bytesresor i centrala Sundbyberg.



## Biltrafik

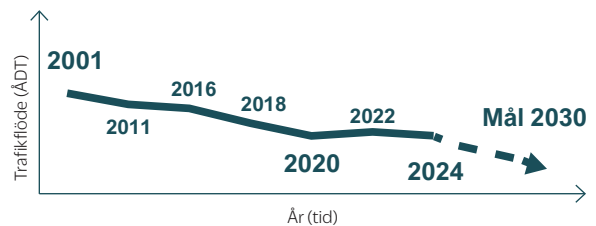
I utkanten av centrala Sundbyberg finns större vägar i form av E18, E4, Huvudstaleden och Ulvsundavägen. Inom Sundbyberg finns i sin tur huvudgator som leder trafik mellan stadsdelar samt lokalgator som möjliggör tillgänglighet till alla kvarter och fastigheter.

Idag har kommunen som mål att biltrafikens andel ska minska från dagens 30 till 20 procent (stadens målbild för 2030), och invånarnas stöd för förändringen är tydligt. Endast 24 procent tycker att bilen bör prioriteras högre än idag, medan 39 procent redan upplever att den ges en för hög prioritet. I medborgardialoger lyfts ofta minskad biltrafik fram som en av de viktigaste åtgärderna för framtidens gator, och 61 procent håller inte med om påståendet att en centralboende behöver bil.

Utvecklingen pekar också i samma riktning. Långsiktiga trafikmätningar visar att biltrafiken i centrala Sundbyberg har minskat med i genomsnitt 1-2 procent per år mellan 2001 och 2024. Om trenden fortsätter innebär det en minskning med omkring 40 procent fram till 2050. Till detta kommer både nya mobilitetslösningar och teknologier, som delningstjänster och självkörande fordon, som ytterligare kan minska behovet av privatägda bilar i städerna.

Framtidens stadskärna ska främja folkhälsan genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Bilen kommer fortsatt ha en roll men med lägre hastigheter och fokus på huvudgator, vilket frigör utrymme för de gatufunktioner som både invånare och kommunen vill främja.

### Biltrafikflödet har minskat med i genomsnitt 1,5 procent per år mellan 2001 och 2024



Biltrafiken i centrala Sundbyberg idag rör sig främst längs de huvudgator som omger stadskärnan: Tulegatan, Ursviksvägen, Löfströms allé och Grängsgatan. De största trafikflödena går på Bällstabron och Tulegatan.

På själva sträckorna är kapaciteten i teorin tillräcklig idag på samtliga gator där ett körfält kan hantera omkring 10 000 fordon per dygn vid hastigheter på 30–40 km/h, vilket ligger i nivå med dagens trafikmängder. Problemet uppstår istället vid korsningarna, där flera trafikslag konkurrerar om begränsat utrymme och signalstyrningen sänker flödet. Trängsel uppstår i ett par korsningar under ca 15 minuter rusningstid Särskilt belastade under rusningstid (vardagar kl. 8–9 och 16–17) är korsningarna Landsvägen/Löfströms allé, Grängsgatan/Landsvägen, Tulegatan/Nygatan samt Landsvägen/Hamngatan. Här bidrar de tätt placerade

korsningarna och många trafiksignaler längs Landsvägen till att köer byggs upp. Bland bilister är det också en större andel som upplever sämre framkomlighet och frekventa köer i dessa delar av centrum.

## Medskick

- Få sträckor och korsningar med trängselproblematik generellt. Störst problem identifieras i korsningar mot huvudstråk på Landsvägen.
- En del hastighetsöverträdelser har identifierats, störst vid lokala huvudgator som Humblegatan, Vegagatan, Fredsgatan och Prästgårdsvägen.



## Tung trafik

Hösten 2021 genomfördes en inventering av nyttotrafiken i centrala Sundbyberg. Resultatet visade att 8–12 procent av all biltrafik utgörs av nyttotrafik. Den största delen består av mindre fordon: lätta lastbilar eller vans (40 procent) samt taxi och färdtjänst (32 procent). Den tunga trafiken är mycket begränsad i stadskärnan och utgör endast omkring 3-5 procent, motsvarande cirka två lastbilar per minut på exempelvis Sturegatan. Dessa transporter är främst kopplade till service och handel.

De tunga transportererna koncentreras i huvudsak till de större gatorna som omger centrum – Tulegatan, Hamngatan och Lövströms allé – medan de centrala gatorna domineras av lättare nyttotrafik. Gatorna i Sundbybergs centrum bör generellt vara utformade för att möjliggöra framkomlighet för lätta lastbilar, blåljus- och avfallsfordon. På de större, mer högtrafikerade gatorna ska all typ av citylogistik kun-

na hanteras, medan lågfartsgator främst bör erbjuda angoringsmöjligheter i lägre hastighet vid entréer och miljörum. Tung trafik ska alltid kunna nå sina målpunkter, men genomfartstrafiken bör styras till de större omgivande gatorna.

## Medskick

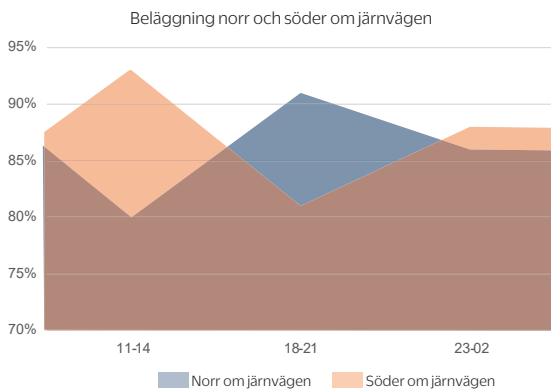
- Relativt låg andel tung trafik i centrala Sundbyberg - i snitt två lastbilar per minut på huvudgatorna under maxtimme
- Störst mängd tunga fordon på östra delarna av Tulegatan, följt av Hamngatan, Lövströms allé och Ursviksvägen.
- Ca 8-12 procent av all biltrafik är nyttotrafik i centrala Sundbyberg (40 procent lätta fordon, 32 procent taxi/färdtjänst).



## Parkering

Trots att Sundbyberg har Sveriges lägsta bilnehav – endast 0,26 bilar per invånare (2024) – upptar bilparkering en stor del av stadens gaturum. I centrala Sundbyberg ligger cirka 60 procent av parkeringen på gatumark, vilket motsvarar ungefär 15 procent av den totala offentliga markytan.

Det finns cirka 3 900 privata parkeringsplatser, ungefär hälften som markparkering och hälften i garage. Många garageplatser tillhör privata fastigheter och allmänhetens tillgänglighet är därför begränsad.



Den kommunala parkeringen omfattar cirka 2 200 parkeringsplatser där nästan alla är belägna på gatumark.

Generellt är det mycket hög beläggning i centrala Sundbyberg. Det är samtidigt viktigt att se parkeringssituationen ur ett geografiskt helhetsperspektiv, snarare än isolerat kvarter för kvarter. Många upplever att det "saknas parkering", men i själva verket kan det ofta finnas lediga platser i närliggande område eller en bit bort. Problemet är delvis att tillgänglig information brister och delvis att många föredrar att parkera precis vid sin slutdestination. Om man tittar på områdena söder och norr om järnvägen ser vi att de varierar olika över dygnet. Båda områden har samtidigt minst 80 procent i beläggning vilket är tämligen högt.

**Ca 60 procent av samtliga parkeringsplatser i centrala Sundbyberg finns på gatumark**

**... och tar upp ca 15 procent av det totala utrymmet i gatorna**



Till skillnad från många andra städer saknar centrala Sundbyberg större parkeringshus, vilket utgör en strukturell brist i en tät stad med god kollektivtrafik och höga ambitioner för hållbar mobilitet. Avsaknaden av en centraliserad parkeringslösning gör det svårt att styra bort parkering från gatorna, vilket leder till högt tryck på centrala stråk, ökad söktrafik och ineffektiv användning av värdefull gatumark. Samtidigt ökar behovet av flexibla ytor för leveranser, cykelparkering och nya mobilitetstjänster.

Parkeringshus, eller mobilitetshus, är ett effektivt verktyg för att samla parkering och frigöra plats i gaturummet för gång-, cykel- och vistelseytor. De möjliggör digital styrning, kan anpassas efter efterfrågan och rymma funktioner som bilpooler, cykelparkering och laddinfrastruktur. Att integrera bildelning är särskilt viktigt, då det 2018 endast var 1 procent av invånarna som hade tillgång till bilpool (RVU 2018). Även Hållbarhetsprogrammet pekar ut att bildelning ska främjas.

Med Sundbybergs låga bilinnehav och starka kollektivtrafikförsörjning utgör mobilitetshus, i kombination med marknadsmässiga parkeringsavgifter, en central del av en yteffektiv och hållbar parkeringsstrategi.

## Medskick

- Hög beläggning på parkering på både gatumark och parkeringsgarage i hela centrala Sundbyberg trots lågt bilinnehav
- Brist på större parkeringsanläggningar i centrala Sundbyberg vilket genererar hög efterfrågan på gatuparkering
- Minskning av parkeringsutbud genom omvandling av parkering till andra funktioner behöver mötas av en reglering av efterfrågan genom exempelvis högre pris.



Övre delen av Fredsgatan känns som en enda stor bilparkering, medan den nedre har vackra träd med rabatter (och bilar)[...]

Kvinna, 40-49 år, besökare

## Stadsmiljö

Stadsmiljön i centrala Sundbyberg är avgörande för hur gatorna upplevs och används. Utöver att vara transportstråk är gatorna också viktiga platser för handel, möten, grönska och rekreation. En väl gestaltad stadsmiljö bidrar till trivsel, trygghet och en attraktiv stadskärna, samtidigt som den stödjer hållbarhet och robusthet i stadens funktioner. I frågorna om gatumiljön är vacker och tilltalande respektive tydlig och enkel är det en förhållandevis hög andel som angivit ett mittenbetyg på skalan (betyg 3), vilket indikerar att många inte har någon stark åsikt om detta. Samtidigt så ser vi att gatorna som uppskattas mest är även de gator där man lyckats bra med att kombinera stadsmiljö med trafikmiljö.

I detta kapitel belyses sex centrala teman som tillsammans formar stadsmiljön i Sundbybergs gator:

### Handel

Gatorna som kommersiella stråk, där butiker, caféer och restauranger möter flödet av människor.

### Grönska

Träd, planteringar och parker som skapar skugga, svalka och ekosystemtjänster i gatulivet.

### Drift och underhåll

Hur stadens gator underhålls, sköts och anpassas för att fungera året runt, även under vinterhalvåret.

### Trafiksäkerhet

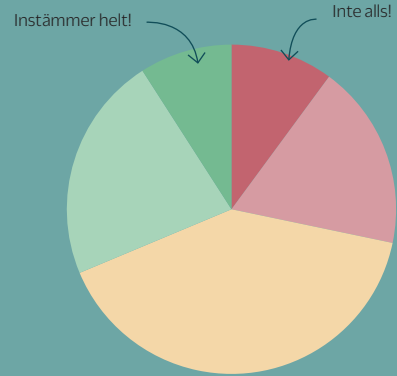
Den fysiska och sociala utformningen som minskar olycksrisker och gör gatan trygg att använda för alla trafikslag.

### Trygghet

Den upplevda säkerheten i gaturummet, påverkad av belysning, siktlinjer, folkliv och aktivitet.

Tillsammans utgör dessa perspektiv grunden för att förstå och utveckla Sundbybergs gator som mer än enbart trafikrum. Kapitlet visar hur stadsmiljön kan stärkas i takt med kommande omvandlingar, så att centrala Sundbyberg blir både funktionellt, grönt, attraktivt och socialt hållbart.

### GATUMILJÖN ÄR VACKER OCH TILLTALANDE?



### VAD ÖNSKAR MEDBORGARNA SIG MER UTAV I STADSMILJÖN?



Gaturummets proportioner är viktigt för hur gatan upplevs. Skalan bör vara proportionell och mänsklig för att upplevas på ett bra sätt. Skala 1:1 - 1:2 har visat sig vara eftersträvarvärt mellan gatans väggar och golv. Träd och grönska kan dela upp bredare gator och minska skalan så att rummet känns mer omfammande och stadsmässigt.

## Grönska

Trots Sundbybergs begränsade yta och höga befolkningstäthet har kommunen en relativt god tillgång till bostadsnära grönska. Samtidigt visar analyser tydliga brister i grönstrukturen i centrala Sundbyberg. I stads kärnans östra delar och i Lilla Alby är andelen grönyta låg, under 10 procent (Plananalys fria centrala Sundbyberg, Spacescape 2021).

Parker, gröna gårdar och gator bidrar bland annat till livskvalitet, hälsa och ekologiska värden. Det finns en ny stor våg inom internationell stadsplanering där värdet av grönska i gatan har erkänts och uppvärderats. Klimatanpassning, svalka, skugga och barnvänliga miljöer som "Plan Canopée" i Paris (50 000 träd till 2030) eller "Baumoffensive Wien" (25 000 träd till 2025)

Sundbybergs grönytor som Marabouparken, Tornparken, Tuvanparken och Bällstaviken är den gröna stommen i centrala Sundbyberg och bör vara utgångspunkt för vidare utveckling.

Grönplan 2023 (remissversion) identifierar både befintliga kvaliteter och områden med utvecklingspotential. Trädplanterade gator, fickparker och gröna stråk som kombinerar dagvattenhantering, rekreation och mötesplatser pekas ut som centrala verktyg för att skapa en mer sammanhängande grön infrastruktur och stärka stadens ekologiska värden.

### Gatuträdens kronor täcker 6 procent av centrala Sundbybergs gatumark.

Framtida satsningar, såsom den planerade Järnvägs promenaden, blir viktiga steg i denna utveckling. Tillsammans med fler gröna stråk kan sådana initiativ bidra till en stad där grönska är en självklar del av infrastrukturen. Genom att öka trädplanteringarna och krontäckningen längs stadens gator kan Sundbyberg både höja livskvaliteten för invånarna och stärka stadens ekologiska hållbarhet.

Målet för krontäckningsgrad i Sundbyberg är minst 30% i staden som helhet och respektiva stadsdel enligt Grönplan 2023 (remissversion). En analys av centrala Sundbybergs krontäckningsgrad visar att det är ca 6 procent krontäckningsgrad på gatumarken inom avgränsningsområdet och 12 procent totalt inom hela avgränsningsområdet (Boverkets nationella trädteckningsdata). Detta ligger i nivå med Helsingborg och Luleå 14 procent, men är ungefär hälften av den täckning som uppnås i exempelvis Umeå och Uppsala 28 procent (Deak Sjöman & Östberg, 2020). Trots detta har Uppsala som mål att plantera minst 500 ytterligare träd per år fram till 2034.



Sundbyberg har många branta gator vilket ställer högre krav på förstärkta växtbäddar, dräneringslösningar eller terrassering. Detta finns det många goda exempel från andra städer med samma problematik som exempelvis Oslo, Lissabon, Geneve och San Francisco. Städer runt om i världen har konkreta mål om fler träd i gatan.

Det finns alltså stor potential i Sundbyberg att öka grönskan. En enkel väg att gå är att skapa grönare gator med hjälp av gröna flexzoner och trädplanteringar. En kartläggning av antal gatunära träd visar att de flesta gator saknar en enhetlig grönstruktur och trädplanteringar. Sturegatan tillsammans med delar av Lövströms allé, delar av Tulegatan och östra Humblegatan utgör bra exempel på hur träd och grönska kan vara en naturlig del i gaturummet.

Gatuträd och gröna stråk är ojämnt fördelade, vilket begränsar skugga, rekreation och kopplingarna mellan parker och gaturum. I dag finns i genomsnitt ett träd var 20:e meter längs gatorna på gatorna i centrala Sundbyberg.

*[...] Fredsgatan (kan) utvecklas till ett gaturum med gröna kvaliteter. Även om den skulle brytas upp av korsande gator kan den få en stor betydelse som länk mellan gröna platser och stråk i norr och söder.*

- Planprogram för Sundbybergs nya stadskärna 2018

## Medskick

- Det finns stora behov och önskemål i att utveckla grönska i gaturummen.
- Bind ihop och koppla samman större grönområden med träd i gatumark.
- Alla gator med flexzon (parkering) har potential för ökad grönska.
- Möjliggör för stora träd på stora gator, mindre träd på mindre gator.



## Handel

Centrala Sundbyberg präglas av småstadskänsla, täthet och god tillgång till både bostäder och service. Enligt Cityindex (2023) handlar 43 procent av Sundbybergsborna i den egna stadskärnan vilket är en betydligt högre andel än genomsnittet för medelstora städer i Sverige. Endast 5 procent uppger att de handlar i externhandelsområden, vilket visar att centrumet har en fortsatt viktig funktion i invånarnas vardag.

Sundbyberg är en av få platser där människor bor, arbetar och handlar inom gångavstånd. Den täta strukturen, med korta avstånd och blandade funktioner, skapar goda förutsättningar för en levande handel i gatuplanet. Samtidigt är centrumet inne i ett omfattande förändringsskede, där överdäckningen av järnvägen och utbyggnaden av Mälarbanan kommer att knyta ihop östra och västra Sundbyberg. Det innebär en stor omställning för stadskärnan men också nya möjligheter till förbättrad tillgänglighet, fler målpunkter och mer liv i gaturummen.

Likt andra stadskärnor påverkas Sundbyberg av den växande e-handeln, branschglidning och generationsväxling i butiksledet. Detta utmanar särskilt små, nischade aktörer. Men efterfrågan på ett genuint, levande och personligt centrum är fortsatt stark – särskilt bland de som lever och arbetar i närområdet.

Handel är inte bara kommers – den är också en bärande del av stadens sociala och ekonomiska liv. När

*Cities are proximity, density, closeness*

- Edward Glaeser, Amerikansk ekonom

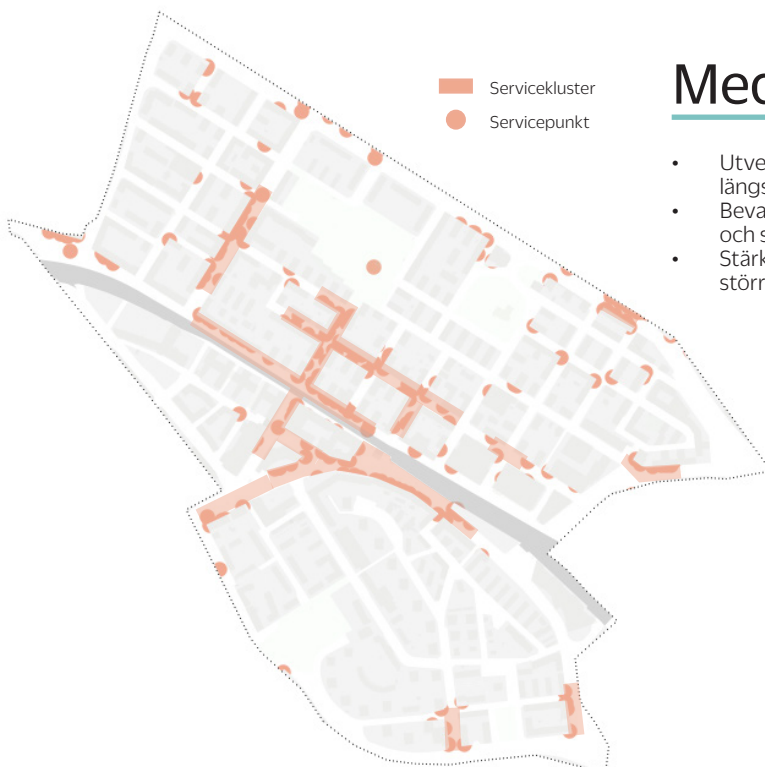
handeln samspelar med grönska, god gestaltning och mångfunktionella ytor skapas stadsrum som både främjar hållbar mobilitet och stärker Sundbybergs identitet som regional stadskärna.

Högst koncentration av centrummålpunkter återfinns idag vid Landsvägen, Järnvägsgatan och Sturegatan. Esplanaden är det bärande stråk som binder ihop dessa idag. Små kluster av service finns här och var i centrala Sundbyberg och skapar etappvisa stadsgator.

Handel gynnar handel. Handelsverksamheter behöver tillåtas samlokaliseras (klustras) för att etableringarna ska bli långvariga och handelsplatsen hållbar över tid.

Stadsrum som är mer anpassade till gående har i studier visat sig påverka handelns omsättning. Stadskvaliteter påverkar helt enkelt det urbana rörelsemönstret genom att leda kunder till handeln. Men för att fastighetsägaren ska våga investera utanför sin egen fastighet krävs en "förtroendeprocess" med kommunen. Det handlar om att kunna lita på att kommunens planer för platsen genomförs.

På givna platser bör gångmiljöer, cykelparkering, grönska och härliga vistelsemiljöer prioriteras.



## Medskick

- Utveckla och ta tillvara på pärlband av aktiviteter längs Sundbybergs nya stadskärna.
- Bevara småstadskänslan med varierat butiksutbud och småskalighet på Sturegatan.
- Stärk handelsstråk med vistelsekvaliteter och större gångytor.

# Trafiksäkerhet

Sundbyberg har i ett nationellt perspektiv relativt få trafikolyckor. Med 2,4 olyckor per 1 000 invånare ligger Sundbyberg på ungefär hälften av riksgenomsnittet på 4,8 (Transportstyrelsen). Sundbyberg är även den kommun med minst trafikolyckor enligt MSBs statistik i hela Sverige per capita. Samtidigt noterades 137 olyckor under 2024, vilket är den högsta siffran sedan 2017. Majoriteten av dessa klassas som lindriga eller måttliga, vilket pekar på att den faktiska trafiksäkerhetsnivån (allvarlighetsgraden på olyckorna) är på god väg även om antalet incidenter ökat. Antalet singelolyckor står för ca 60% av samtliga olyckor.

Olyckorna är inte jämnt fördelade geografiskt. Flest incidenter sker längs Landsvägen och Järnvägsgatan, där trafikintensiteten och fotgängarflödena är som störst. Tulegatan framträder särskilt som en riskpunkt för konflikter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter, framför allt gående och cyklister. En betydande andel av olyckorna inträffar vintertid då halka och nedsatt sikt försämrar förutsättningarna. Detta understryker vikten av att gaturummen driftas med hänsyn till årstidernas variationer.

Hastighetsnivåer i stadsmiljö styrs i hög grad av gatans utformning snarare än av skyltad hastighet. Element som smalare körfält, trädplanteringar, möblering och markmaterial har en dokumenterat dämpande effekt och bidrar samtidigt till en ökad rumslighet i gaturummet.

## Medskick

- Få ner hastigheterna för att minska antalet allvarliga olyckor
- Störst koncentration olyckor på Landsvägen och Järnvägsgatan
- Störst koncentration olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon i korsning på Tulegatan



## Trygghet

Enligt Nationella trygghetsundersökningen uppger 35 procent av Sundbybergs invånare (16–84 år) att de känner sig otrygga eller avstår från att gå ut på kvällen i sitt område. Studier visar att människor upplever större trygghet i gaturum som erbjuder god sikt, tydliga gränser mellan privat och offentligt, mänsklig skala och en blandning av funktioner som genererar rörelse dygnet runt. Boverket framhåller att bra belysning är avgörande för trygghet; vertikala ljusytor, riktad belysning mot träd och buskar och god färgåtergivning är mer effektiva än enbart stark belysning. Sundbyberg moderniserar för närvarande omkring 6 500 gatlamppor till energisnål LED-teknik för att göra gator, parker och torg säkrare och mer inbjudande.

Östra delen av Järnvägsgatan upplevs som särskilt otrygg på grund av bristfällig belysning och inaktiva bottenvåningar. Även kring större byggarbetsplatser och på vissa lokalgator rapporteras otrygga platser.



## Medskick

- Planera belysningen tillsammans med aktiva bottenvåningar, skyltar och andra ljuskällor, särskilt på platser där dessa inslag saknas i dag.
- Landsvägen, Järnvägsgatan och kopplingarna mellan dem upplevs som otrygga stråk, vilket gör en sammanhållen ljusstrategi viktig för att skapa tryggare gångvägar genom centrum.



## Drift och underhåll

Enligt SCB:s medborgarundersökningar 2022–2024 är 70–80 procent av invånarna nöjda med skötseln av gator, gång- och cykelvägar samt snöröjning i Sundbyberg. Trenden är svagt positiv för den allmänna gatuskötseln, men snöröjningen får något sämre omdömen över tid.

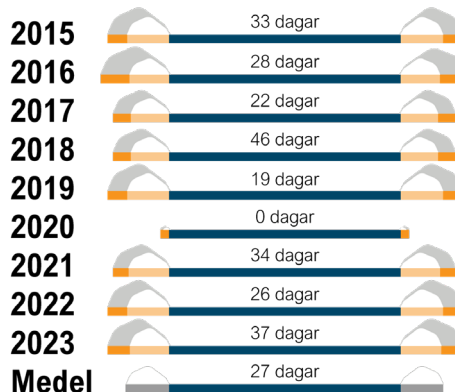
Vinterväghållning är avgörande för tillgänglighet och säkerhet under vintern. Klimatförändringarna innebär dock färre dagar med ihållande snö och fler dagar med slask, is och regn. Detta kräver flexibla ytor (flexytor) som kombinerar snö- och dagvattenhantering samt gator som kan hantera både snöupplag och stora mängder smältvatten.

Tillkommande nysnö över 5 cm (då snöröjningen påbörjas) sker i snitt 4 gånger per år i Sundbyberg. Det är med andra ord så många gånger snöröjningsinsatser krävs per år. Snön ligger kvar i snöupplag i snitt 27 dagar per år där medelsnönivåerna är 12 cm under dessa dagar.

En standardgata i Sundbyberg behöver vid medelsnö ett snöupplagsutrymme på 0,9 meter. Motsvarande för en 3 meter gång- och cykelbana är 0,6 meter.

Erfarenheter från andra städer visar att upp till 25 procent av gatuparkeringarna ibland behövs för snövallar vid större snöfall.

### Cirka 27 dagar per år behövs det plats för snöupplag i centrala Sundbyberg



Beräknade antal dagar samt medel och maxsnöupplag i Sundbyberg över tid

## Medskick

- Med fler flexytor kan ytor enkelt växla funktion efter behov, exempelvis användas för snöupplag när det behövs.
- Relativt få dagar per år kräver snöröjning, vilket ger utrymme att använda flexytor mer flexibelt under resten av året



# Slutsatser

För att identifiera vilka gator som har störst behov av förändring har en särskild bristsynteskarta tagits fram. Den bygger på en samlad indexering av samtliga analyser och visar var behoven är som störst, baserat på hur många funktioner en gata bör kunna tillgodose. Följande aspekter har analyserats .....>



## Gångtrafik och vistelse

Bristfälliga eller avsaknade ytor för fotgängare, uteserveringar och rekreation.

## Cykeltrafik

Saknade kopplingar i cykelnätet eller brist på separerade cykelbanor.

## Kollektivtrafik

Platser där kollektivtrafiken har svårt att ta sig fram.

## Trängsel

Gator och korsningar med kapacitetsproblem under rusningstid.

## Grönstruktur

Avsaknad av gröna kopplingar, träd och vegetation i gaturummet.

## Trafiksäkerhet

Olycksfrekvens och för höga fordons hastigheter.

## Dagvattenhantering

Risk för översvämning, identifierat med hjälp av SCALGO (djup > 0,2 meter) samt betydande rinnvägar.

# Mål- sättning

## Vision

Den övergripande visionen för gatuutvecklingsplanen och Sundbybergs gator är:

*"Gatuutvecklingsplanen ska skapa en långsiktig vision för hur stadens gator kan bidra till en attraktiv, trygg och hållbar stadsmiljö, där samtliga trafikslag – gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik – integreras med stadens sociala och kommersiella liv."*

## Mål

Planen ska ta till vara på de kvalitéer som finns idag och ge förslag på utveckling för de gator som har potential för att bli bättre. De politiska mål som påverkar Sundbybergs gatuutveckling är bland annat Sundbybergs stads vision 2030 som beskrivs i figuren till höger.

## Strategier

Strategier för Gatuutvecklingsplanen har formulerats genom dialoger och workshops för kommunens tjänstepersoner, fastighetsägare och invånare där man kom fram till vad gatuutvecklingsplanen ska bidra till. De ska fungera som huvudinriktningar för att på ett mer konkret sätt skapa gator där människor vill vara och röra sig i centrala Sundbyberg. Strategierna är indelade i tre huvudkategorier:

- Stärk Sundbybergs småstadskänsla
- Ta sikte mot framtiden
- Gör Sundbybergs gator smartare

**SUNDBYBERG  
VÄXER MED DIG**

**LEVANDE**

**NYTÄNKANDE**

**TILLSAMMANS**

Sundbybergs stads vision 2030. Visionen beskriver vad Sundbyberg står för och är ett sätt att förena invånare, näringsliv, föreningsliv och anställda i staden för att gemensamt forma kommunens framtid. Den är ledstjärnan för Sundbybergs utveckling. Visionen berättar hur Sundbyberg ska vara i framtiden och anger hela stadens långsiktiga riktning.

# Strategi 1.

## Stärk Sundbybergs småstadskänsla

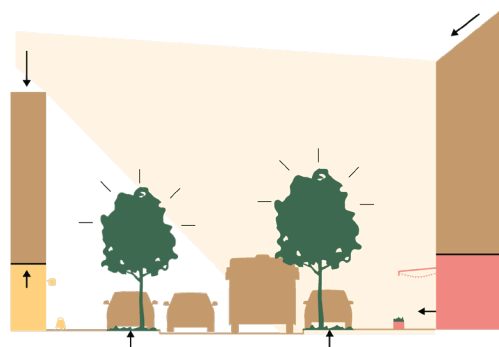
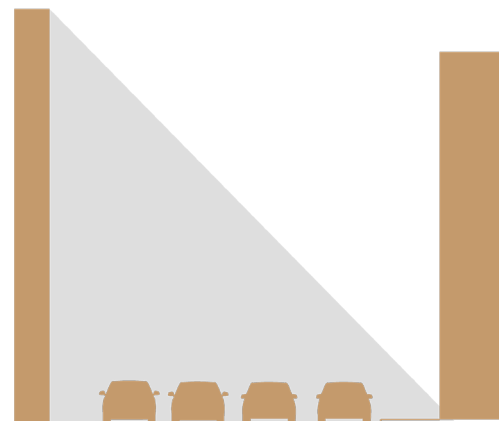
Sundbyberg har idag en stark identitet och småstadskänsla som bör bevaras. Gatorna tillsammans med byggnaderna spelar här en viktig roll för att centrum ska upplevas som småskalig och nära. Småstadskänsla handlar i grunden om närhet, variation och mänsklig skala där byggnader, vistelseytor, gång- och cykelstråk, butiker och mötesplatser är tätt sammanlänkade. Genom att medvetet hantera gatorna i linje med dessa värden kan känslan både bevaras och förstärkas, även när staden växer.

En konkret metod är att arbeta med gaturummets proportioner. När gator hålls smalare och ramar in vistelseytor skapas en mer intim miljö där människor känner sig delaktiga i det som sker. Detta kan stödjas genom att prioritera gång- och cykeltrafik, minska körfältsbredder och anlägga flexzoner som ger plats åt uteserveringar, cykelparkering eller gröna inslag som ramar in gaturummet ytterligare.

Blandningen av funktioner längs gatan är lika viktig. När bottenvåningar öppnar sig och breder ut sig mot trottoaren och dessutom rymmer caféer, bokaler, butiker eller andra verksamheter uppstår vardagliga möten och rörelse. Aktiva bottenvåningar kan stöttas med god möjlighet till angöring och breda vistelseytor mot gatan.

Småstadskänslan stärks också genom att lyfta pärlband av små mötesplatser och vistelseytor längs gatunätet. Inslag som gröna fickor, små torg eller sittplatser som kompletterar gatans vardagliga flöden gör att gatan upplevs mänsklig och varierad snarare än storskalig och anonym.

*"Småstadskänslan måste bevaras – det viktigaste med Sundbyberg"*  
- Boende och workshopsdeltagare



Principer för gatans och byggnadernas bidrag till småstadskänsla

## Strategi 2.

### Ta sikte mot framtiden

När Sundbyberg växer ges gatorna nya roller. Genom att planera gatorna för flera funktioner samtidigt kan de bli en resurs i stadens utveckling snarare än en begränsning.

En central del handlar om att stärka centrala Sundbybergs stadskärna, som kommer breda ut sig längs och över järnvägen. När det i framtiden förtätas och funktioner får en högre koncentration får gatorna i centrum en ännu viktigare roll som stadens sammanhållande länkar.

Framtiden innebär också att barriärer bryts och nya kopplingar möjliggörs. Järnvägen har länge delat Sundbyberg men med överdäckningen öppnas helt nya möjligheter att väva samman stadens olika sidor. Nya gator och platser blir en integrerad del av centrum, och stråk som tidigare varit avskurna får nya kopplingar. I detta nya sammanhang kommer vissa gator få särskilt viktiga roller. Stråken mellan Sturegatan och Landsvägen blir kittet som binder ihop stadskärnans olika delar, där Järnvägsgatan gradvis får en mer central funktion.

Genom att förutse dessa förändringar i gatuplaneringen skapas förutsättningar för en sammanhållen, tillgänglig och attraktiv stadskärna när Sundbyberg växer in i framtiden.



Stadskärnans framtida utbredning (enligt täthetsanalys Spacescape)

## Strategi 3.

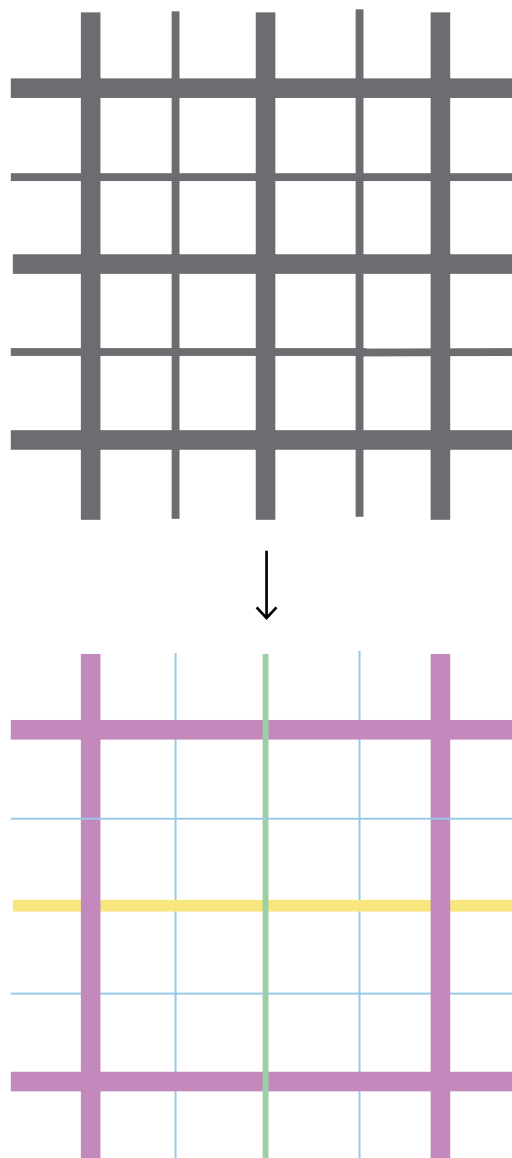
### Gör Sundbybergs gator smartare

Att göra Sundbybergs gator och gatunät smartare handlar om att ge varje gata en tydlig roll och stärka dess identitet. Gatorna ska fungera både som platser för rörelse och som rum för möten, där olika trafikslag kan samspela.

Skillnaden mellan huvudgator och lokalgator är inte speciellt signifikant där skyltad hastighet sträcker sig mellan 30-40 km/h. Samtidigt är det relativt få gator där gatans utformning speglar skyltningen. De gator där skyltning säger en sak och gatans design uttrycker något annat utgör ca 75 procent av gatorna. Det kan exempelvis handla om breda vägbånar med få hastighetsdämpande inslag. Hastigheter över 30 km/h är ur gatuplanens perspektiv att beteckna som hög fart och dessa gator dominerar så gott som hela centrala Sundbyberg.

Det råder en dissonans mellan hur människor rör sig och gatornas primära roll i gatunätet. Idag är majoriteten av gatorna utformade för tänkt genomfart, men det trafikmätningar och forskning visar är att majoriteten av trafiken som ska någonstans rör sig på ett urval av gator - ca 80 procent av gatorna i ett gatunät kan ses som gator för målpunkter och bör fokusera på lokal tillgänglighet.

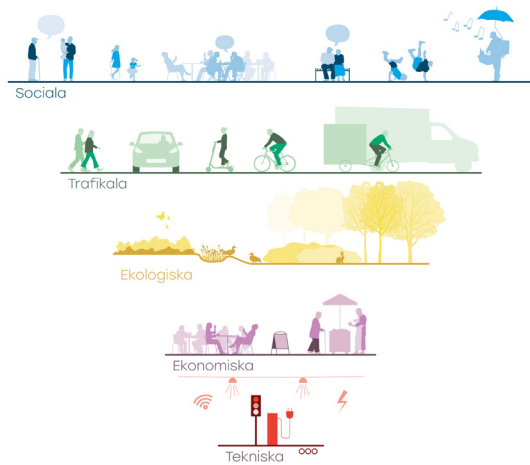
På nästa sida redovisas principerna bakom Smartare gator. Läs mer i Designguide för smarta gator ([www.smartagator.se](http://www.smartagator.se))



Principer för ett smart gatunät (Smarta gator)

# Riktlinjer för gatuutveckling

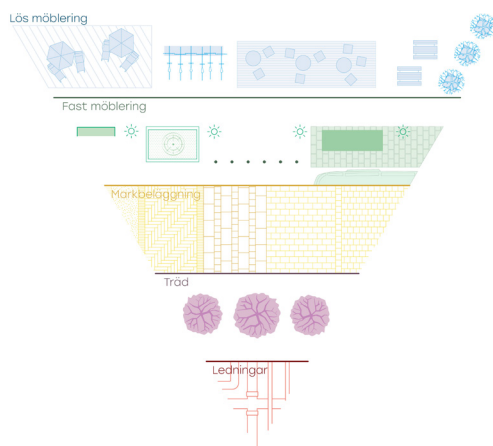
## DESIGN FÖR MÅNGFUNKTIONALITET



## DESIGN FÖR STADSLIV



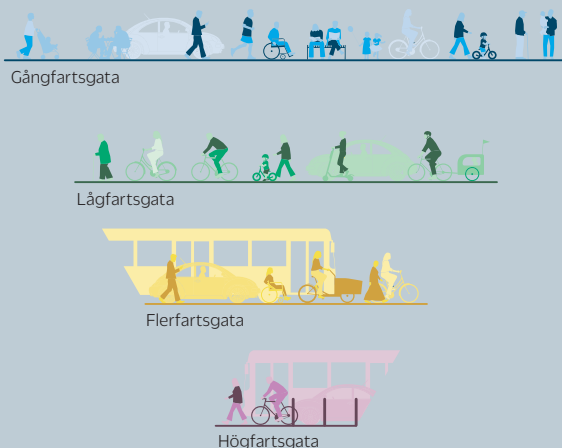
## DESIGN FÖR FLEXIBILITET



## DESIGN FÖR EKOSYSTEM



## DESIGN FÖR LÅG HASTIGHET



Hastighet är den mest avgörande parametern för en gatas funktion och design. Gatuplanen bygger på Designguide för Smarta gators tre gatutyper gångfartsgata, lågfartsgata och högfartsgata, men med modifikationer och platsanpassningar utifrån Sundbybergs specifika förutsättningar. Planen innebär en generell sänkning av hastigheterna i staden, med de många positiva effekter på hälsa och rörelsefrihet det medför. De dimensionerande hastigheterna är:

- Gångfartsgata 5-10 km/h
- Lågfartsgata 20-30 km/h
- Flerfartsgata 20-40 km/h
- Högfartsgata 40 km/h

# Planförslag

I kapitlet presenteras samtliga steg som har lett till gatuplanen i sin helhet tillsammans med de steg som har lett fram till den slutgiltiga versionen. Planförslaget utgår från formulerade mål och en strukturell analys över gatornas rumsliga funktion och förhållande till andra gator. Tillsammans utgör de ett långsiktigt förslag för Sundbybergs gatustruktur.



Gatuutvecklingsplanen för centrala Sundbyberg anger en långsiktig riktning för gatunätet i ett 2050-perspektiv. Gatutyperna anger olika önskvärda hastigheter och skapar större flexibilitet och ökad mångfunktionalitet.

Gatuutvecklingsplanens primära mål är att omfördela och balansera Sundbybergs centrala gator för att skapa fler mångfunktionella gaturum. Exempel från andra städer visar på att det leder till positiva effekter. Planens förslag väntas bidra positivt till faktorer som är relevanta för att locka besökare till centrum och verksamheter. Planens funktion är att återställa och säkerställa ett bra samspel mellan de olika trafikantgrupperna så att alla beaktas i planeringen på rättvisa premisser. Planen föreslår en gradvis förändring i stadsutvecklingen, så att staden på ett smart och kostnadseffektivt sätt kan utvecklas i linje med stadens uppsatta mål. Förhoppningen är att centrala Sundbyberg ska bli mer levande och attraktivt.

Planen utökar lokala planerarens, tjänstepersoners och beslutsfattarens förståelse för genomförbara och relevanta insatser, och hjälper dem att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart och folkvänligt Sundbyberg. Trots att prioriteringen av gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik är förankrade i de kommunala målen samt att det råder konsensus om att detta är en viktig del i att uppfylla centrala kommunala mål, anses en omfördelning av gatuutrymmena fortfarande vara en radikal åtgärd av många. Oliktankandet är tydligt bland politiska grupperingar, medborgare och företag, och ämnet diskuteras ofta brett i olika typer av medier. Så var, och är fortfarande, fallet i Sundbyberg. Därför behövs fortsatt dialog kring ämnet, där gatuutvecklingsplanen med föreslagna testgator och andra nyttiga verktyg kan stötta diskussioner om framtida gatuprojekt och omfördelning av gatuutrymmena.

### Hur har planen tagits fram?

Under lång tid har forskare och planerare försökt att förstå och studera vilket som är det mest optimala gatunätet och vilken roll gatan har i staden. Etablerade modeller som används idag (SUMP, livsrummodellen, Complete streets etc) har tydliga kategorier för gatorna men ingen konkret tillämpning. Klassificering av gatorna utgår ofta från enbart kvalitativa bedömningar. Sällan har heller gatunätets indelning någon förankring i vad som är det mest optimala utifrån effektivitet, rumslighet och konnektivitet.

I detta avsnitt beskriver vi metoden vilken planen bygger på, samt redovisar planen i sin helhet. Smarta gators gatunätsprinciper bygger på två delar:

1. Optimerat gatunät och gatuklassificering
2. Metod för bedömning av gatornas funktion: transportfunktion och platsfunktion



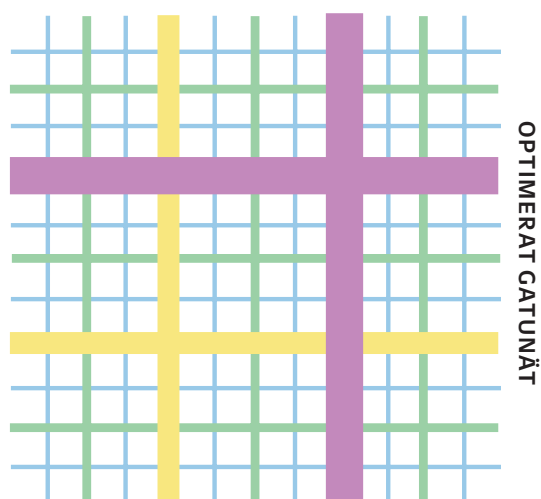
## 1. Optimerat gatunät

Den gatustruktur som lyfs fram som en av de mest balanserade utgår från principerna bakom fused grid<sup>1</sup>. Den kombinerar transporteffektivitet med stadsmässighet och har i flera studier visat kortare restider, mindre genomfartstrafik och lägre trängsel än både Radburnnätet och rutnät, särskilt i tätare miljöer.

Smarta gatunät är inspirerat av fused grid genom att ta till sig rutnätets tydlighet och Radburn-modellens hierarki. Men där fused grid ofta stänger av gator för biltrafik bygger Smarta gator på att alla trafikslag kan röra sig i hela nätet, samtidigt som hastigheten avgör vilken funktion gatan får och vilket trafikslag som prioriteras. Det gör strukturen mer läsbar och anpassad efter hur staden faktiskt används.

I de flesta städer bär ett fåtal gator en stor del av trafiken. En studie av europeiska stadskärnor visar att omkring 20 procent av gatorna står för närmare 80 procent av trafiken<sup>2</sup>, medan majoriteten av gatorna är utformade som om de hade betydligt högre volymer. Resultatet blir ofta breda sektioner och högre faktiska hastigheter än vad miljön klarar av.

Ett smart gatunät stärker gång- och cykeltrafiken genom att skapa korta och tydliga kopplingar och samtidigt öka trafiksäkerheten med lägre hastigheter. Genom en konsekvent klassificering av gatorna frigörs också utrymme för en stadsmiljö med högre vistelsekvalitet – fler grönytor, fler mötesplatser och bättre vardagsrum i gaturummet.



<sup>1</sup> "fused grid" (IBI Group (2007), Assessment of the Transportation Impacts of Current and Fused Grid Layouts, Canada Mortgage and Housing Corporation [www.cmhc.ca](http://www.cmhc.ca))

<sup>2</sup> <https://arxiv.org/abs/0802.1284>

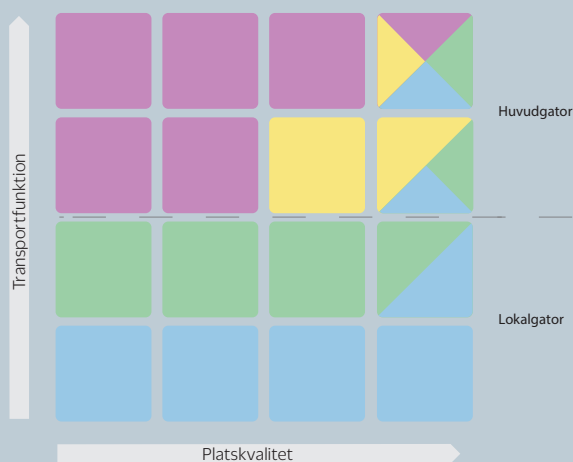
## 2. Analys av gatornas framtida funktion

För att kunna bedöma Sundbybergs gator på ett strukturerat sätt krävs ett metodiskt angreppssätt för att förstå varje gatas roll i staden. Gatorna varierar i både form och funktion och har alla en unik roll i gatunätet, vilket innebär att de inte bör hanteras var för sig. Varje gata har primärt dubbla roller utifrån sin transportfunktion och sina platskvaliteter. Genom att kartlägga dessa två har vi kunnat klassificera gatornas bärande funktion.

Traditionellt bedöms gator främst utifrån sin transportfunktion – hur mycket trafik de bär, vilken roll de har i nätet och vilken kapacitet som krävs. Den typen av klassificering ger en teknisk bild av gatan, men säger relativt lite om den faktiska platsen där gatan ligger och hur den används av människor.

I den här modellen vägs även platskvaliteter in. Det innebär att gatan sätts i sin stadsmässiga kontext: vilka verksamheter som finns längs stråket, hur många entréer som aktiverar gaturummet och hur många som rör sig till fots på gatorna.

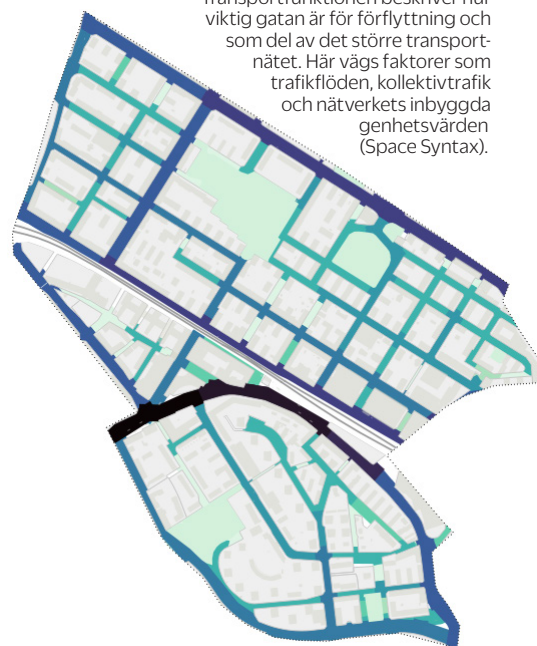
Ju starkare platskvaliteter en gata har, desto större konkurrens uppstår med dess transportfunktion. En gata med många entréer, flertalet aktiva bottenvåningar och många gående är inte lämpad som en renodlad transportlänk utan den måste också kunna hantera vistelse, låga hastigheter och trygga passager. På så sätt påverkar platskvaliteterna vilken funktion gatan rimligen kan ha, och de skapar en mer nyanserad bedömning än vad en traditionell trafikklassificering gör. Gatan med höga transportanspråk och platskvaliteter kan fortsatt vara alla gatutyper. Här beror bedömningen mycket på kontext, men framförallt erforderligt gatuutrymme.



- GÅNGFARTSGATA (5 KM/H)
- LÅGFARTSGATA (20-30 KM/H)
- FLERFARTSGATA (20-40 KM/H)
- HÖGFARTSGATA (40 KM/H)

### GATORNAS TRANSPORTFUNKTION

Transportfunktionen beskriver hur viktig gatan är för förflyttning och som del av det större transportnätet. Här vägs faktorer som trafikflöden, kollektivtrafik och nätverkets inbyggda genhetsvärden (Space Syntax).



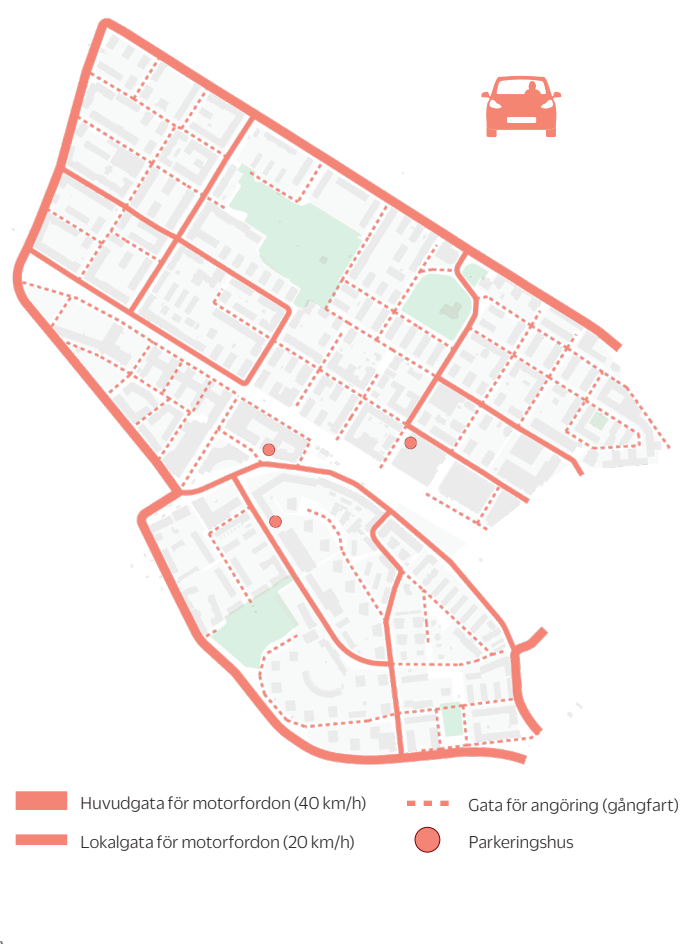
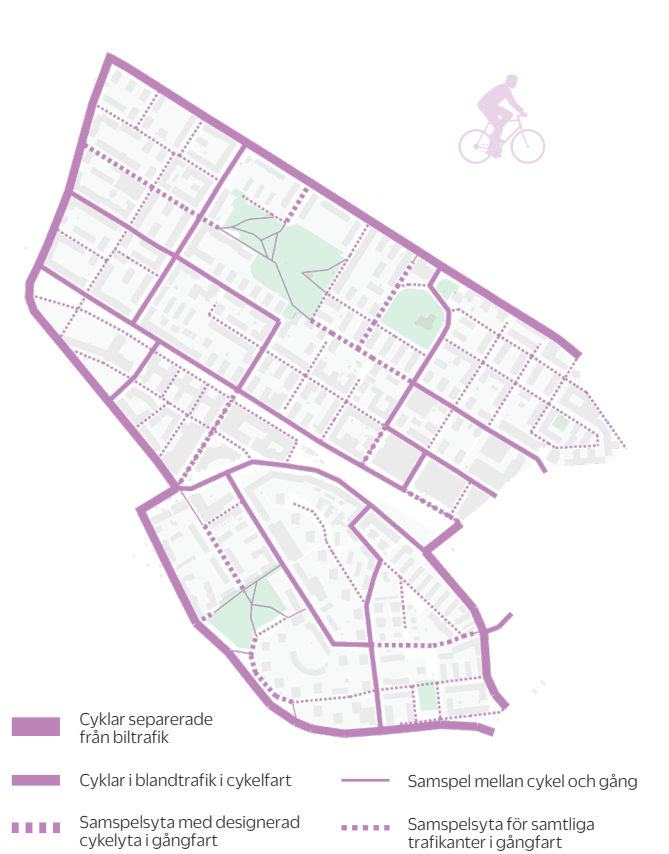
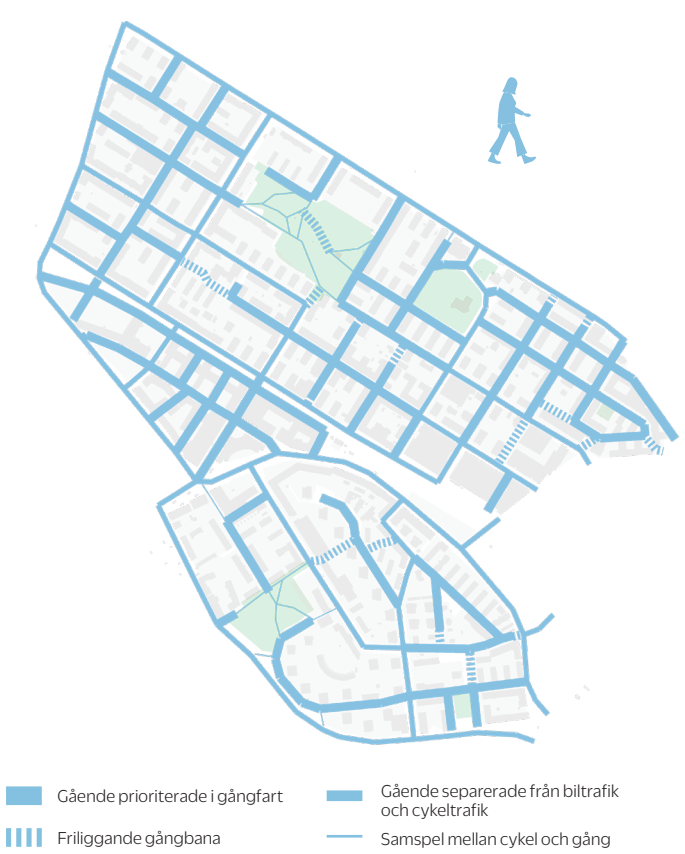
### GATORNAS PLATSKVALITETER

Platskvaliteten beskriver gaturummets kvalitet och betydelse som vistelsemiljö och som en destination i sig själv. Det omfattar gångflöden, tillgång till service, entréäthet och andra målpunkter.

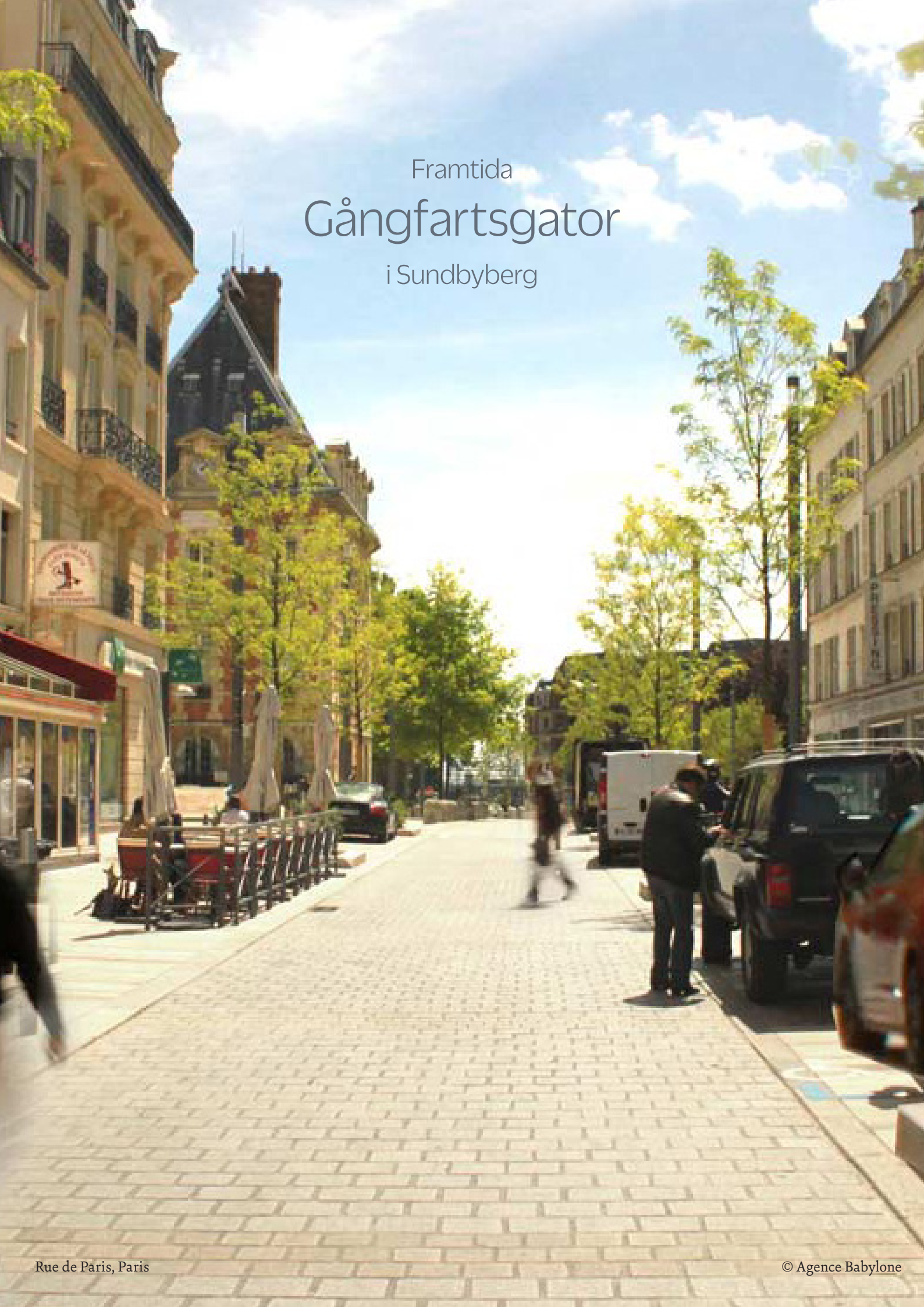




Gatuplanen från trafikanternas perspektiv



Framtida  
Gångfartsgator  
i Sundbyberg







I framtida Sundbyberg är gångfart utgångspunkt och inte undantag. Att gångfartsgator dominerar är en tydligt skillnad mot idag och ett viktigt steg i att skapa ett mer attraktivt och tillgängligt gångnät. Smarta gators gångfartsgator bygger på design snarare än reglering för att sänka medelhastigheter, och skiljer sig därmed från trafikförordningens gågator och gångfartsområden.

Utformningen bygger på trafikintegrering utan tydliga gränser. Samtidigt möjliggör placering av grönska och möblering en skyddad gångyta för de som behöver. Gatorna är i regel enkelriktade, och där de är dubbelriktade finns mötesmöjligheter var 25:e meter. Möblering, markmaterial och asymmetriska lösningar gör att fotgängare och stadsliv får företräde, samtidigt som fordon automatiskt hålls nere i gångfart. Angöring sker direkt i gatan, medan parkering i huvudsak löses på fastighetsmark.

Mindre lokalgator som idag är 30-gator omvandlas därmed enkelt till gångfartsgator. Den breda körbanan kan frigöras för flexibla ytor för grönt, möblering och vistelse, medan tydliga ledstråk, avgränsningar och materialval skapar trygghet och läsbarhet för alla trafikanter. På huvudcykelnätet markeras cykelytor särskilt. De flesta befintliga gångfartsgator behåller sin nuvarande reglering.

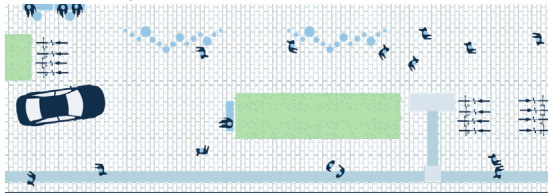
## Gångfartsgata 5-10 km/h

-  Gångfartsgata och gågata
-  Gångfartsgata med cykel
-  Gångbana
-  Enkelriktning ny/befintlig



## Centrumgator

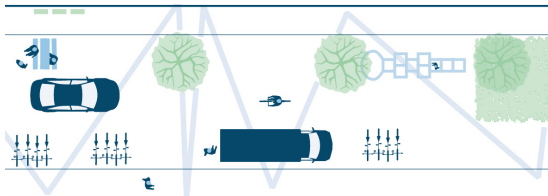
Dessa gator har en mer offentlig prägel, mer verksamheter och fler personer som går och vistas på gatan. Här finns därför fog för att lägga mer resurser på utformningen av gatan. Asfalt kan med fördel bytas mot marksten, planteringar, grusytor och andra icke hårdgjorda ytor. Gott om offentliga sittplatser tillskapas och gatan förses med fördel med andra stadskvaliteter såsom konst och dekorativ belysning. De intilliggande bottenvåningarna kan med fördel spilla ut på gångfartsgatan för att integrera stadslivet i gatan.



Exempel på centrumgata i Göteborg

## Bostads- och skolgator

I bostadsområden rör sig människor mer sällan, varför stadslivspotentialen är betydligt mindre. Resurskrävande totalomvandlingar är följaktligen mindre motiverade. Fokus på dessa gator är att skapa en trevlig miljö för de boende och verksamma i närområdet. Fokus bör ligga på de mest sårbara användarna, nämligen barnen. Då fotgängarflödena i sig sällan är nog för att hålla biltrafikens hastigheter nere måste fysiska element till.



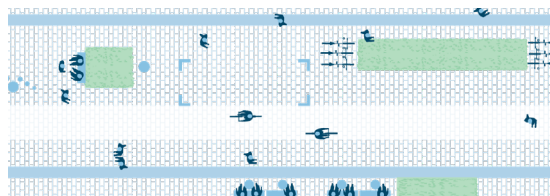
Exempel på bostadsgata i Islands brygge, Köpenhamn.

## Gångfartsgator med cykelkoppling

Gångfartsgator i huvudcykelnätet utgör undantag. Där markeras cykelns plats ut på lämpligt vis anpassat efter den aktuella stadsmiljön. Cykeln framförs dock fortsatt på gåendes villkor, men har samtidigt en tillägnad yta som är komfortabel att cykla på i lugnt tempo. Cykelns plats är inte juridiskt reglerad utan endast markerad för möjlig användning där cykelytan ska utgöra en möjlig koppling till målpunkter snarare än bärande länk. Exempel på cykel i gångfartsgator är Lilla fiskaregatan i Lund eller Malmborgsgatan i Malmö.



Exempel på centrumgata med cykel Friisgatan Malmö.



Framtida  
Lågfartsgator  
i Sundbyberg



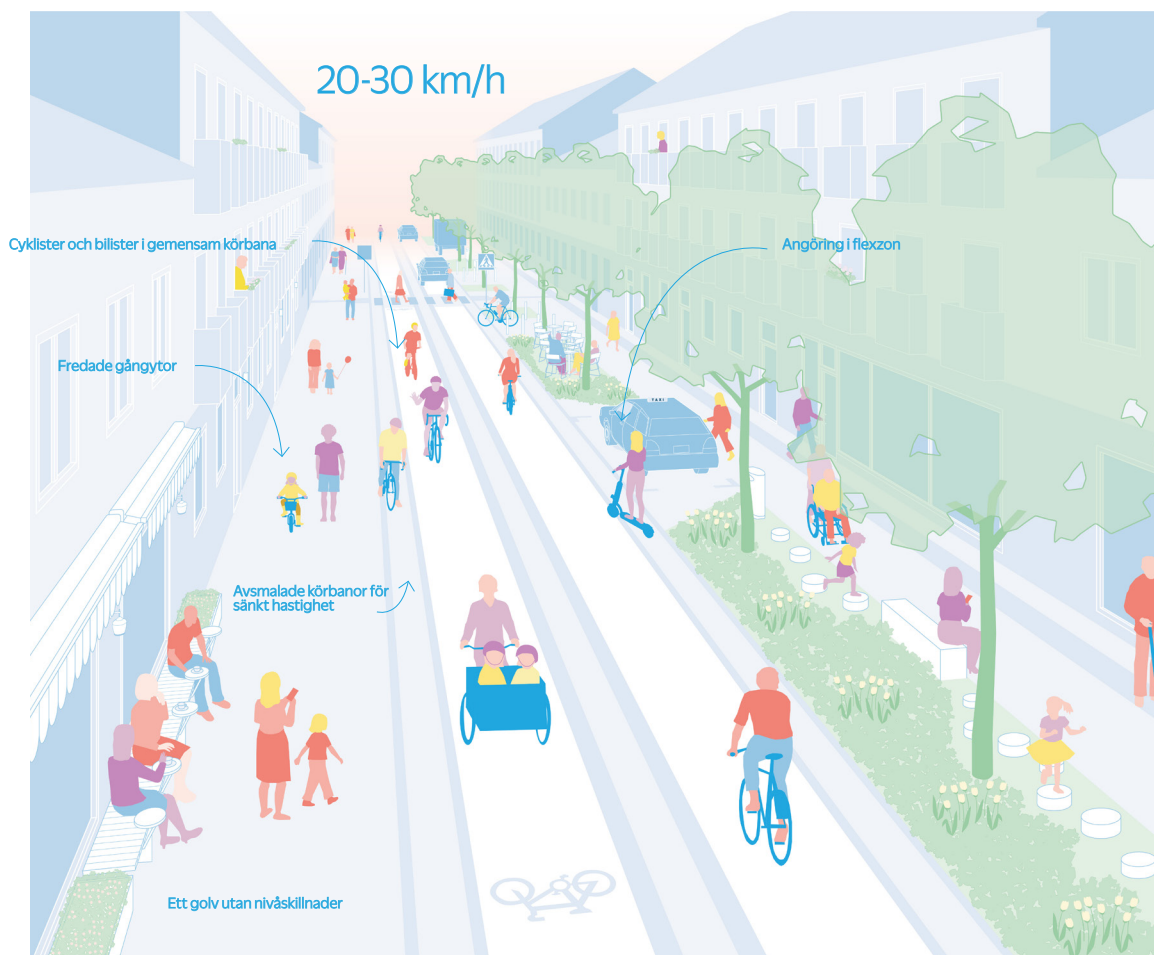
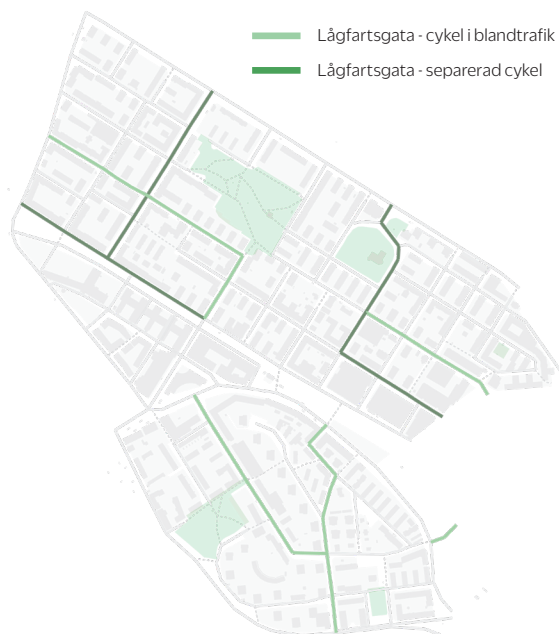
Majoriteten av Sundbybergs nuvarande gator är skyltade lågfartsgator, men inte utformade för låga hastigheter. Skillnaden handlar om gestaltning och designspeed. Precis som gångfartsgator bygger lågfartsgatorna på design snarare än reglering.

Det finns flera sätt att gestalta en lågfartsgata, vilket framgår av olika referensexempel på nästa sida. Ett alternativ är att använda friser av gatsten eller annat mer ojämnt material i bilarnas hjulspår, samtidigt som den yta där cyklister färdas hålls jämn och komfortabel. Hastighetsdämpande åtgärder kan också skapas genom cykelanpassade gupp, lokala avsmalningar eller svagt svängande körbanor. Gångytor skiljs tydligt av genom en flexzon eller med avvikande material, vilket även möjliggör angöring.

Lågfartsgatan innebär att cyklister ges hög framkomlighet och genomfartstrafik begränsas då trafiken får anpassa sig efter cykelfart. Den svenska regleringen "cykelgata" från 2021 kan vara lämplig som regleringsform på dessa gator, även om det inte är själva regleringen som är viktigast utan design-speed 20-30 km/h.

Gatuplanen omfattar två varianter av lågfartsgator som beror på vilken funktion gatan har i form av busstrafik och trafikflöden. Dessa tre varianter beskrivs på nästa sida.

## Lågfartsgata 20-30 km/h

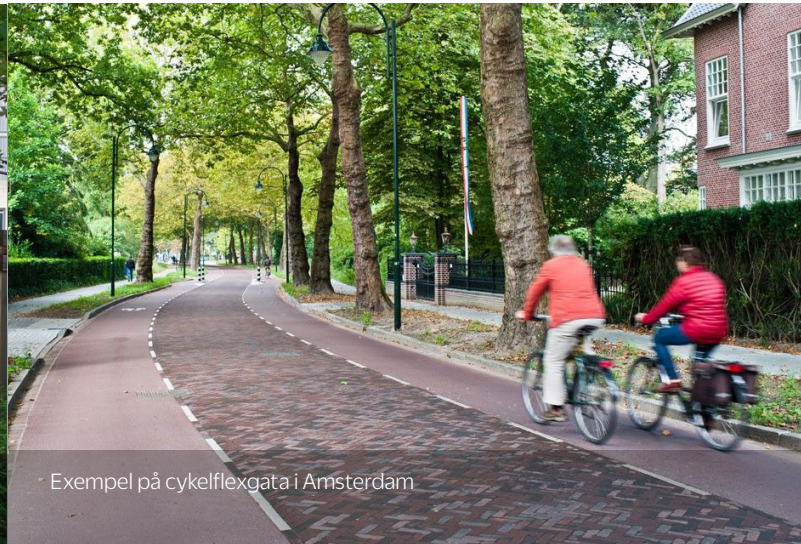
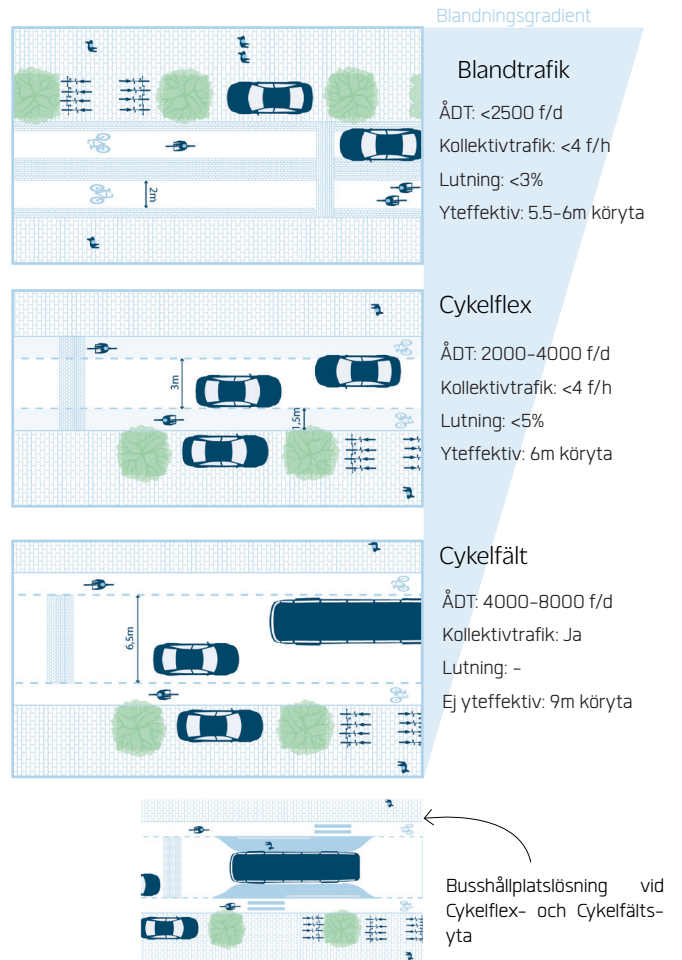


## Riktlinjer för gatutveckling

När lågfartsgator används för kollektivtrafik uppstår en tydlig målkonflikt mellan cyklisters trygghet och bussarnas framkomlighet. Bussar kräver bredare körfält, vilket riskerar att uppmuntra även biltrafiken till högre hastigheter. I planen anges därför att den integrerade lösningen med cykel och motortrafik kan fungera på kollektivtrafikstråk upp till cirka 2 500 fordon per dygn (f/d) (riktvärden för Finland, Sverige, Tyskland, Irland, Holland mm). Vid högre trafikflöden rekommenderas cykelflexyta eller cykelfält. Cykelflexytan lämpar sig för gator med upp till 4000 f/d (enligt riktlinjer från bl.a. Storbritannien, USA och Frankrike).

Vid högre lutning ökar risken för blandning av cyklister och bilister, i synnerhet i uppførsbackar. Där det är möjligt bör därför dessa stråk enkelrikta för motortrafik, så att bussar och cyklister delar körfält i endast en riktning.

När körbanan behöver vara bredare blir det desto viktigare att arbeta med hastighetsdämpande utformning. Ett sätt är att använda markbeläggning i form av sten som tål tung trafik men som samtidigt bidrar till en lägre hastighetsnivå. Åtgärder kan kompletteras med farthinder som är anpassade för busstrafik samt lokala avsmalningar till ett körfält, utformade enligt timglasprincipen vid exempelvis övergångsställen och hållplatser. En vanlig lågfartsgata rymmer alltså ungefär en trädrad mer än en lågfartsgata med cykelfält.



Framtida  
Högfartsgator  
i Sundbyberg



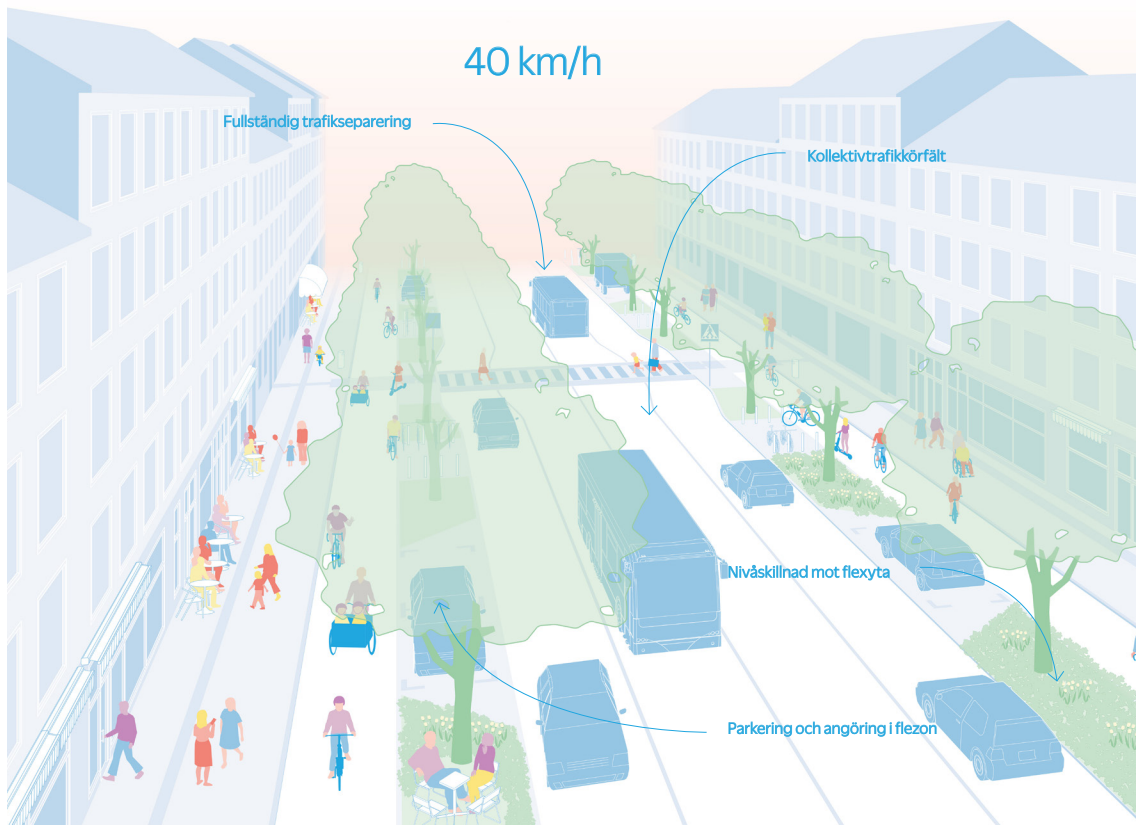
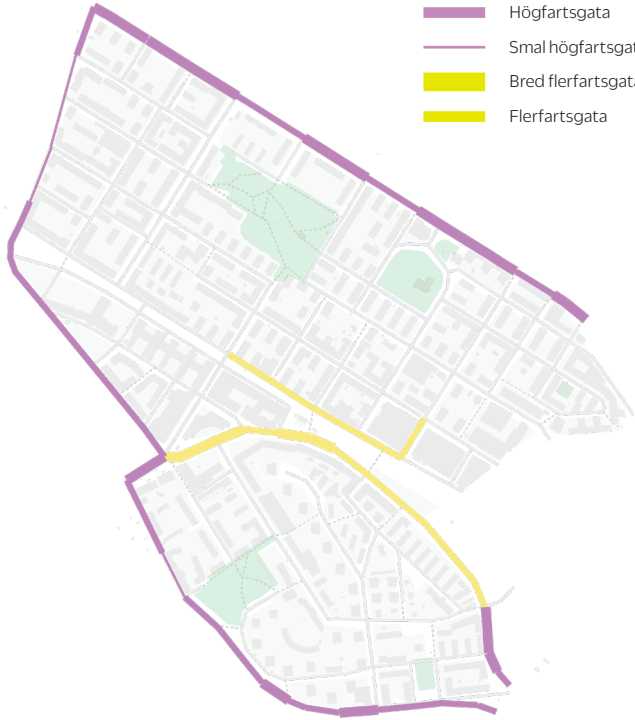
Högfartsgator kännetecknas av hastighetsgränser på 40 km/h eller mer. Den ökade risken för allvarliga olyckor till följd av ökade hastigheter gör att gång-, cykel- och biltrafik separeras fullt ut, vilket i sin tur kräver breda gatusektioner för att alla funktioner ska kunna rymmas med god standard. Risknivån ökar eftersom det blir svårare att hinna uppfatta och möta det som händer i gaturummet, och konsekvenserna av en kollision blir betydligt större när farten är hög. Flexzonen avgränsas tydligt mot körbanan, och cykelbanan skiljs från gångbanan genom materialskillnader eller fysiska kanter. Hållplatser placeras i flexzonen, som i dessa lägen byter plats med körfältet.

I idealutförandet är högfartsgatan utrustad med separata kollektivtrafikfält, gärna placerade i mitten. I centrala Sundbyberg är dock utrymmet ofta begränsat, vilket gör att bussar i regel får samsas med övrig trafik. Kollektivtrafikfält införs endast på utpekade huvudstråk där behoven är särskilt stora.

Då högfartsgatorna är helt funktionsseparerade - handlar det om vilket breddutrymme som tillåter olika funktioner. På högfartsgatorna blir det en fråga om vilka funktioner som prioriteras och vilket utrymme som finns tillgängligt.

## Högfartsgatan 40 km/h

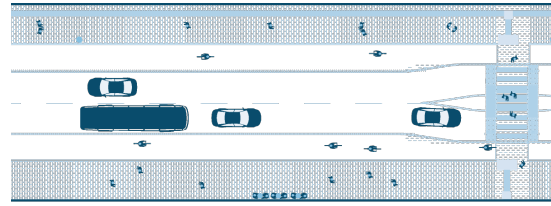
- Bred högfartsgata
- Högfartsgata
- Smal högfartsgata
- Bred flerfartsgata
- Flerfartsgata



## Riktlinjer för gatuutveckling

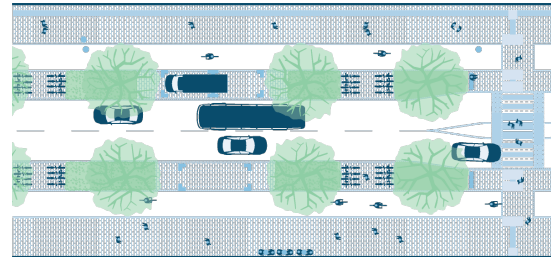
### Smala högfartsgator

Smala gator såsom på Ursviksvägen och delar av Hamngatan, krävs tydligare avvägningar. Här prioriteras i första hand framkomligheten för transporter, vilket innebär att flexzonerna får stå tillbaka. När transportfunktionen prioriteras högst och utrymmet är begränsat hamnar vi nära de högfartsgator som är vanligast i Sverige.



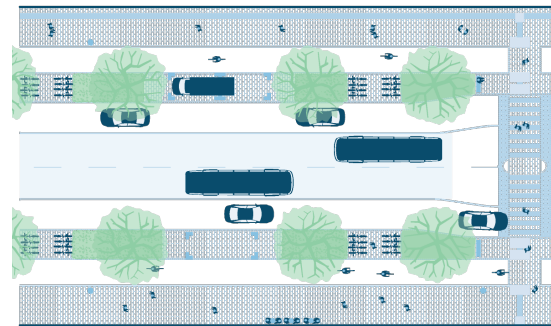
### Mellanbredda högfartsgator

Mellanbredda högfartsgator som exempelvis på Lofströms allé, finns tillräckligt utrymme för att kombinera flera funktioner. Här kan gångbanor, cykelbanor och flexzoner ges tydliga och separerade ytor. Flexzonen kan rymma träd, lastplatser, möblering, cykelparkering eller annan angöring.



### Breda högfartsgator

Breda högfartsgator som delar av Tulegatan och Grängsgatan kan högfartsgatan utrustas med separata kollektivtrafikfält, gärna placerade i mitten, utöver alla andra funktioner som lagom breda gator kan erbjuda.



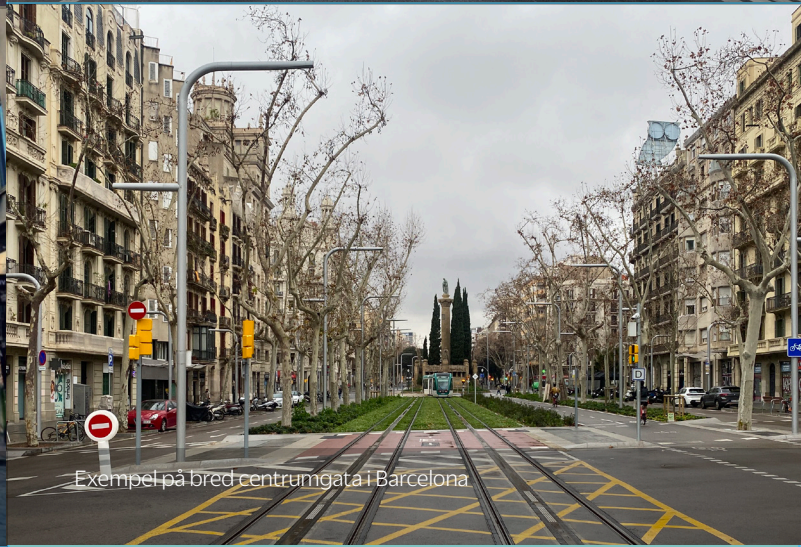
Exempel på bostadsgata, Kent St Australien



Exempel på centrumgata, Paris



Exempel på centrumgata Östra Förstadsgatan, Malmö



Exempel på bred centrumgata i Barcelona

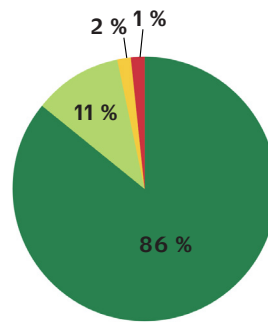
## Så rymms allt inom gatusektionerna

För att säkerställa att den önskade gatuklassificeringen är genomförbar behöver de föreslagna måttkedjorna rymmas inom respektive gatutyp. Varianter finns för alla gatutyper, vilket ger viss flexibilitet, men där gatusektionen inte uppfyller minimikraven krävs kompromisser eller en översyn av tillgänglig mark. Tabellen visar exempel på sektionsmått för de olika gatutyperna, och huruvida de rymmer ensidiga eller dubbelsidiga flexzoner - för träd, möblering och angöring. Kartan redovisar om den föreslagna gatuklassen rymms inom befintlig sektionsbredd. För gångfarts- och lågfartsgator är utrymmet tillräckligt på samtliga gator. På vissa avsnitt, exempelvis Ursviksvägen och Hamngatan, understiger bredden de rekommenderade minimimåtten, vilket innebär att anpassningar i utformningen eller en utökning av gatans sektion kan bli nödvändig.

Gatutyp	Sektionsbredd Smarta gator	Minsta mått utan träd	Minsta mått, enkelsidiga träd*	Minsta mått, dubbelsidiga träd*
Gångfartsgata	8 - 16 m	5,5 m	8,5 m	11,5 m
Lågfartsgata	9,5 - 16,5 m	9,5 m	11,5 m	14,5 m
Flerfartsgata	18 - 27 m	18 m	21 m	24 m
Högfartsgata**	16 - 31,5 m	16 m	19 m	22 m

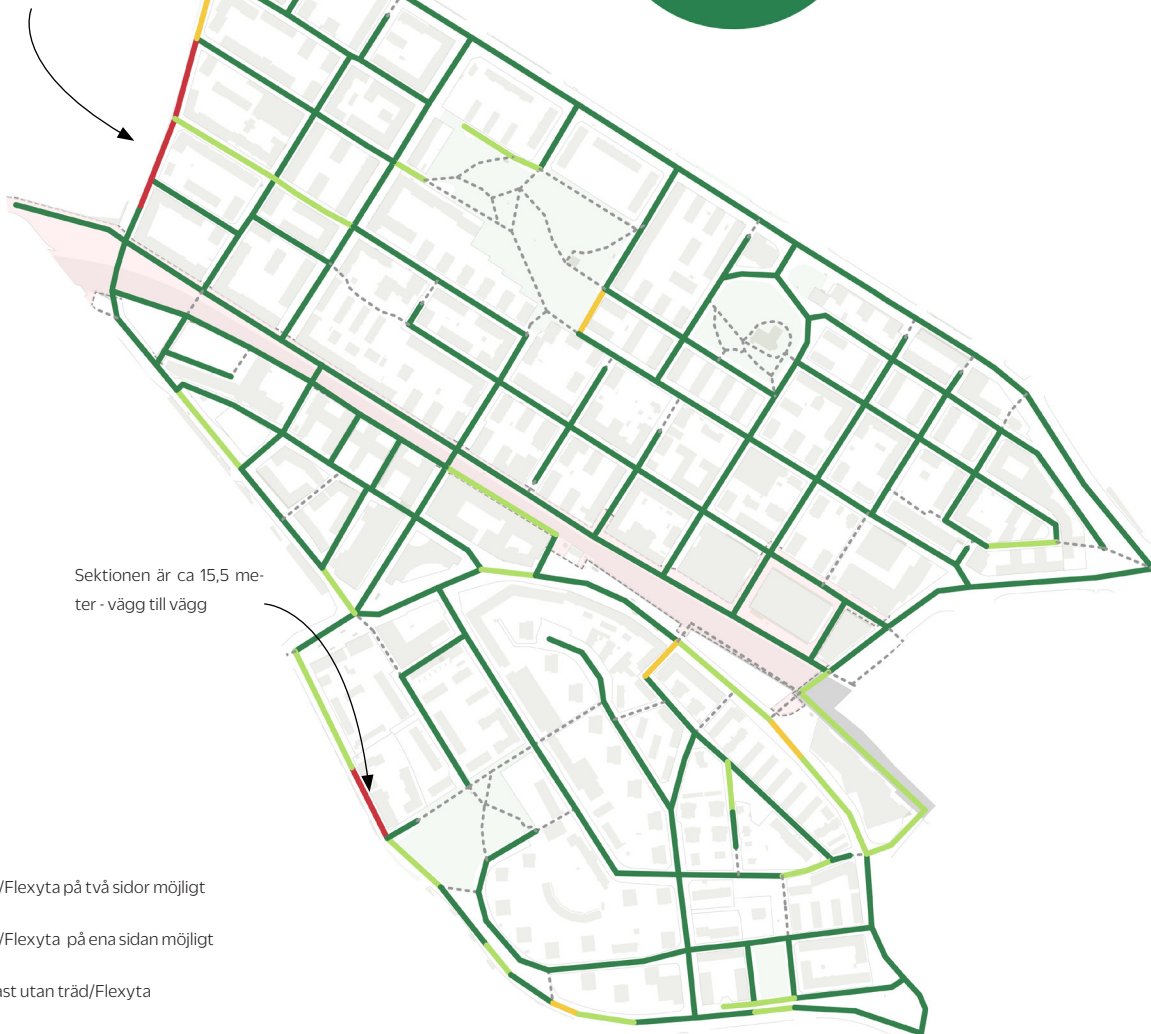
\*) Måtten för trädplantering (3,0 meter) följer designguidens riktlinjer.

\*\*) Designguiden utgår från separata busskörfält på högfartsgator. I Sundbyberg bedöms behovet och möjligheterna något begränsat, och därför har ett körfält per riktning använts som utgångspunkt i dessa sektioner.



97 procent av gatorna rymmer önskvärda mått för att möjliggöra gatuplanen. 1 procent rymmer ej önskvärd sektion.

Här är sektionsbredd (kommunal mark) på ca 12-13 meter vilket är ca 3-4 meter för lite. Däremot är upplevd sektion 30m (vägg till vägg)



Sektionen är ca 15,5 meter - vägg till vägg

- Träd/Flexyta på två sidor möjligt
- Träd/Flexyta på ena sidan möjligt
- Endast utan träd/Flexyta
- Kompromisser nödvändiga

# Konsekvens- bedömning

Gatuplanens förväntade effekter har utvärderats. Den utgår från kvantitativa mått och värden från modeller och analyser tillsammans med medborgarnas åsikter om planen. Den analytiska utvärderingen utgår från kvantitativa mått som jämför dagens situation med planens förslag. I medborgarnas utvärdering av planen redovisas dialogresultatet från medborgardialog där Sundbybergsborna fick tycka till om ett första utkast på gatuutvecklingsplanen.

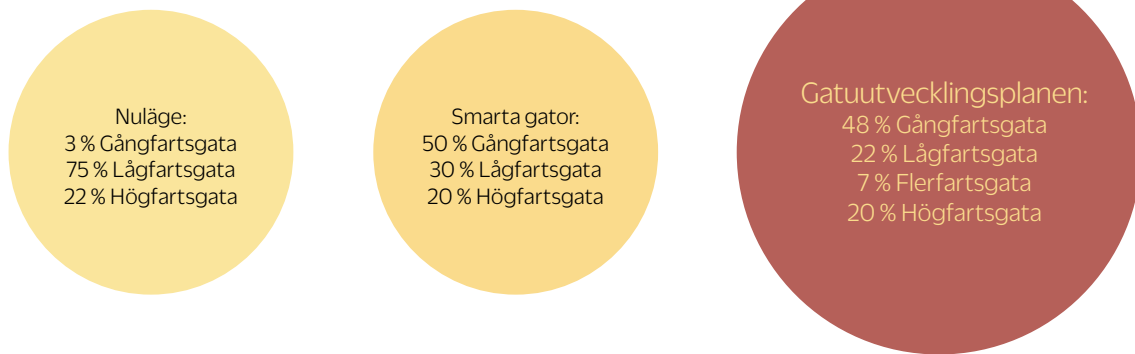


# Analytisk utvärdering

## Planens konsekvenser för gatunätet

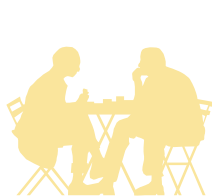
Gatuutvecklingsplanen föreslår en ny gatutypsordning i Sundbyberg med utgångspunkt i gatunätets rumsliga relationer. De olika gatornas nya indelning skulle innebära en ombalansering av gatuutrymmena och möjligheter att nå kommunens mål om bland annat öka antalet hållbart resande och lyfta fler andra stadskvaliteter i centrala Sundbyberg.

Optimal gatufördelning för centrala Sundbyberg



## Planens konsekvenser för gatuutrym- met

Att minska standardbredden för körfälten skulle generellt möjliggöra en optimal utrymmesfördelning mellan motorfordon och andra trafikanter. Det skulle också ge bättre balans mellan gatans mobilitetsfunktion och gatornas övriga funktioner. Ca 20 000 m<sup>2</sup> yta kan frigöras genom att bara optimera körbanebredderna i centrala Sundbyberg vilket skulle motsvara att nedanstående skulle kunna tillkomma.



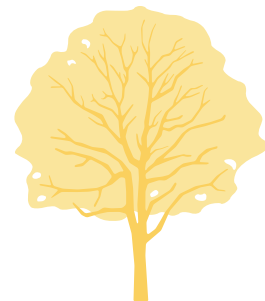
550 st uteserveringar



90 st lekplatser



7 km cykelbana



860 st träd

Exempel på vad som skulle rymmas på körbanornas totala överyta i centrala Sundbyberg

## Bedömda konsekvenser genom Streetmeter

I det webbaserade verktyget Streetmeter ges möjlighet att prognosticera effekter av olika gatuutformningar innan de byggs. Verktyget kvantifierar gatans värden i kategorierna hälsa, socialt, ekonomi, mobilitet och miljö, och fångar på så vis gatans påverkan på staden och dess invånare i ett brett perspektiv.

I rapporten Streetmeter – Guide för analys av gators värden kan du läsa mer om hur verktyget tagits fram och hur det kan användas. I bilagan Streetmeter - Begrepp, grundvärden och formler redovisas beräkningarna.

Framtida gator utgår från gatuplanens funktioner i form av förändrade hastigheter, optimerade gaturum genom omvandlade överytor till grönska och träd. Utgångspunkt är samma trafikflödesmängder, parkeringsplatser och byggnader mm. Nya vistelseytor skapas i de lägen där det finns plats och möjlighet (vid verksamhet med solläge exempelvis).

Beräkningarna är mycket restriktiva och visar enbart på förändrade hastigheter och reducerade överytor i planen - en slags gatuplanen light. Värdena är troligtvis mycket större om hela projektplanen skulle beaktas exempelvis.

[https://streetmeter.net/pdf/begrepp\\_grundvardnen\\_och\\_formler.pdf](https://streetmeter.net/pdf/begrepp_grundvardnen_och_formler.pdf)

**Streetmetric, ett sammanvägt betyg på gatans värde, ökar från 2,5 till 3,1 (av 5 möjliga) av att enbart omsätta överbredda körbanor till andra funktioner och genom att sänka hastigheterna**



Kartan visar på hur mycket gatuplanen skulle öka gatornas värden utifrån hälsa, mobilitet, ekonomi, sociala och miljö jämfört med idag.

## Hur påverkas medborgarna?



**Gångtrafiken** - Gatuplanen innebär betydligt mer plats för cykel och fotgängare. Planen innebär en omfördelning av gaturummets ytor utan att någon funktion i praktiken trängs undan. Förklaringen ligger delvis i hur funktionerna blandas. Genom fler gångfartsgator och mer plats på både låg- och högfartsgator ökar fotgängarnas utrymme i gatorna med ca 95 procent.<sup>1</sup>



**Cykeltrafiken** - Samma logik gäller cyklingen. När lågfartsgatorna renodlas och cykeln flyttas ut i gaturummet får cyklister ca 80 procent<sup>2</sup> mer utrymme för snabb, genomgående cykling. Det ger ett mer sammanhängande och förutsägbart cykelnät utan att konkurrera med andra trafikslag. Med lägre hastigheter i gatumiljöerna minskar risken totalt sett i hela centrala Sundbyberg för gående och cyklister att drabbas av en allvarlig trafikolycka med ca 72 procent<sup>3</sup>



**Kollektivtrafiken** - Framkomligheten för kollektivtrafiken förbättras framför allt på Landsvägen. Genom att optimera korsningarna vid Hamngatan och Löfströms allé och ge bussarna reserverat utrymme längs hela sträckan kan restiden minska med ungefär 2–3 minuter under maxtimmen. Även den nya bussdragningen på Järnvägsgatan, som ersätter dagens linjer på Vegagatan, väntas ge kortare restider med en besparing på cirka 15–30 sekunder i rusningstid (utifrån flowmap-analys).



**Biltrafiken** - Gatuplanen innebär att merparten av biltrafiken leds till stråken i utkanten av centrala Sundbyberg. Inom centrum blir biltrafiken i huvudsak begränsad till målpunktstrafik, angöring, godsleveranser, arbetsfordon, blåljus och drift. Detta skapar ett mer förutsägbart trafikflöde samtidigt som gaturummet i centrum kan användas mer effektivt för gång, cykel och kollektivtrafik.

Vissa gator som Hamngatan och Tulegatan väntas få något ökade trafikmängder efter planens genomförande då biltrafiken minskar på Landsvägen, Järnvägsgatan, Sturegatan och Humblegatan. I Göteborg halverades trafiken på Östra hamngatan när flerfartsgata infördes, något motsvarande kan väntas på Landsvägen. Där

trafik kommer att flyttas behövs vidare utredning kring hur staden kan hantera de luftföreningar som finns idag och eventuellt kommer att förvärras. Hamngatan kommer fortsatt vara ett relativt långsamt alternativ jämfört med Huvudstaleden, framförallt då det fortsatt kommer att stanna upp i korsningen till Landsvägen där övriga flöden prioriteras högre även om korsningen optimeras.

En översiktlig korsningsanalys visar att korsningen Landsvägen/Löfströms allé har potential att optimeras med upp till 60 procent<sup>4</sup> mot dagens korsning enligt planskissförslaget. Det hade skapat kortare vänttider för samtliga trafikanter i centrala Sundbybergs mest belastade korsning.

En av de största greppen i gatuplanen är gångfartsgatorna. Dessa påverkar framförallt biltrafikens framkomlighet i centrala Sundbyberg. En beräkning på samtliga gångfartsgatornas påverkan på genomsnittlig restid för motorfordonen ger att den genomsnittliga restiden för boende på en gångfartsgata hade ökat med ca 1,5 procent av den totala restiden, vilket motsvarar ca 30 sekunder.<sup>5</sup>

### Stadsliv och övriga grupper

**För barn** innebär åtgärderna tydliga förbättringar inom trafiksäkerhet och trafikmiljö. Även om komplexiteten i blandning av trafikslag är svår för barn så designas samtliga gator med minst ett fredat stråk längs med fasaderna. Dessutom innebär sänkta hastigheter att risken för allvarliga olyckor minskar och trygghetsförbättringar för barn. Ungefär samma utmaningar finns för tillgänglighetsperspektivet där fredat utrymme tillsammans med sänkta hastigheter är nyckeln.

**För företagare** ger generellt en hög tillgänglighet (angöring exempelvis) och tillsammans med mycket plats till grönska, gående och cyklister goda förutsättningar för verksamheterna. Gatuplanen medför en tryggare och tystare gatumiljö, renare luft och mer belysning vilket gör platsen mer attraktiv för kunder och personal.

**För driftpersonal** innebär förslaget förbättringar i arbetsmiljön i form av lägre hastigheter. Det innebär mindre hårdgjord yta men desto fler grön och permeabel yta att drifva. Angöring och snöupplag både underlättas och görs mer komplex då föroreningar behöver beaktas tillsammans med grönytor och snöupplag. Mer andel andra markmaterial än asfalt gör det även svårare att utföra vissa delar av driften (beroende på markmaterial).

1 Bedömning utifrån jämförelse mellan befintlig gatuläng med tillräckligt breda gångytor med gatuplanens motsvarighet  
2 Bedömning utifrån jämförelse mellan befintlig cykelbar gatuläng med gatuplanens cykelbara gatuläng  
3 Bedömning utifrån olika hastigheters krockvård och risk för allvarlig olycka

4 Bedömning utifrån mikroanalys i SIDRA med antagande om svängandelar enligt dagens trafikmängder i dimh  
5 Bedömning med antagande och beräkning om att genomsnittlig resa tar 33 min (enligt RVU 2019 Region Stockholm)

# Medborgarnas utvärdering

Gatuplanen har generellt fått ett brett stöd. I den öppna dialogen ”Förslag till Sundbybergs framtida gator” på placetoplan.se och under genomförda workshops uttryckte en tydlig majoritet att planen utgör ett steg i rätt riktning. Samtidigt framträder tydliga skillnader i vad olika grupper ser som önskvärd utveckling.

För vissa är det centralt att biltrafikens möjligheter inte försämras ytterligare genom att access till bostäder, service och verksamheter fortsatt finns tillgängliga. Andra vill att bilen ska få ett betydligt mindre utrymme på gatorna och förordar minskad genomfartstrafik, lägre hastigheter och reducering av parkeringsplatser.

Samlat visar dialogen främst två huvudsakliga önskemål som återkommer starkast:

1. **Fler kvaliteter som stödjer stadsliv och trivsel med framför allt mer grönska och fler träd i gatorna.**
2. **En fortsatt utveckling mot lägre hastigheter, mindre genomfartstrafik och en tydligare prioritering av de trafikslag som skapar ett rikt stadsliv.**

Ser fantastiskt trevligt ut!

Man, 30-39 år, boende

Överlag tycker jag inte man ska försvara framkomligheten för fordon. Det är ju viktigt att folk kan stanna till och handla det som behövs.

Kvinna, 30-39 år, boende

Rörigt med trafiken, inte alla förstår om det är enkelriktat eller dubbel. Gör antingen eller! Bra och trevligt med de som har uteservering och försäljning ut på gatan - blir mer levande!

Kvinna, 40-49 år, boende

Jättebra att anpassa lokalgator och centrala Sundbyberg mer efter gångtrafikanter och stadsliv.

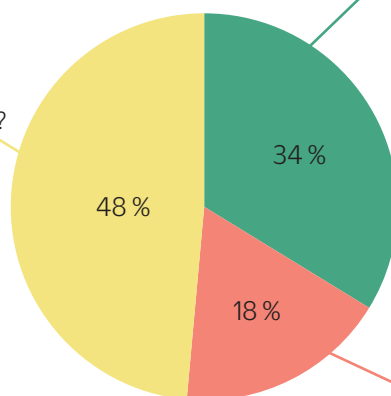
Kvinna, 20-29 år, boende

## Hur vill medborgarna att planen går längre?

Förbättringar för stadsliv och grönska 30 %

Restriktioner för biltrafiken 30 %

Förbättringar för cyklister 14 %



## Vad uppskattar medborgarna?

Förbättringar för stadsliv och grönska 33 %

Restriktioner för biltrafiken 28 %

Förbättringar för gående 15 %

## Vad är medborgarna kritiska till?

Restriktioner för biltrafiken 70 %

Förbättringar för cyklister 16 %

## Omvandling av gångfartsgator

För att fånga medborgarnas syn på omvandling av befintliga gator i Sundbyberg togs tre exempel på gatuumvandlingar med i den andra dialogen.

Dialogen visade att ca 70 procent av de svarande ville se en förändring av Sundbybergs gångfartsgator. Majoriteten föredrog test (23 procent) eller permanent omvandling med smalare körbanor, mer plats för cykel och grönska (47 procent).

Vilken typ av bostadsgator vill du ha i Sundbyberg?

Bevara befintlig gata	27 %
Testgata	23 %
Permanent omvandling	47 %
Ingen av alternativen	3 %

Exempel på test och permanent omvandling av gångfartsgata på Vintergatan



# Riktlinjer för gatutveckling

## Omvandling av lågfartsgator

Dialogen visade att ca 74 procent av de svarande ville se en förändring av Sundbybergs lågfartsgator. Majoriteten föredrog test (27 procent) eller permanent omvandling med smalare körbanor, mer plats för vistelse och grönska (47 procent).

Vilken typ av lokalgator vill du ha i Sundbyberg

Bevara befintlig gata	23 %
Testgata	27 %
Permanent omvandling	47 %
Ingen av alternativen	3 %

Exempel på test och permanent omvandling av lågfartsgata på Vegagatan



Vegagatan



Testgata



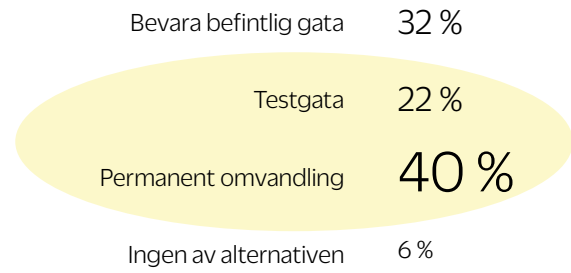
Permanent omvandling

# Riktlinjer för gatutveckling

## Omvandling av högfartsgator

Dialogen visade att nästan 62 procent av de svarande ville se en förändring av Sundbybergs högfartsgator. Majoriteten föredrog test (22 procent) eller permanent omvandling (40 procent).

Vilken typ av huvudgator vill du ha i Sundbyberg?



Exempel på test och permanent omvandling av högfartsgata på Tulegatan



