



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2024-10-29
KS/2024:386

Yttrande över avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för järnväg med de västra delarna, Sundbybergs nya stadskärna, Sundbybergs stad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över Sundbybergs stads avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för järnväg med de västra delarna, Sundbybergs nya stadskärna, översända förvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2024-10-29.

Sammanfattning

Sundbybergs stad har gjort ett omtag i sitt arbete med projektet Mälarbanan där de slagit ihop två tidigare detaljplaner (Detaljplan Järnväg och Detaljplan Västra) till en. Den ena behandlade utvecklingen av järnvägsanläggningen, från två till fyra spår, och den andra hanterade bebyggelse direkt intill järnvägen i västra delen av kommunen. Nu när Trafikverket tar omtag för järnvägsplanen och senarelagt utbyggnaden av tunnelanläggningen har Sundbybergs stad beslutat att slå ihop planerna till en och genomföra granskning för Detaljplan Järnväg med de västra delarna. I arbetet med den har konstaterats att det hopslagna projektet innebär risk för betydande miljöpåverkan. Förslaget till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har skickats på remiss till både Solna stad och Stockholms stad, som gränsar till planområdet, samt till Länsstyrelsen och Trafikverket. Samrådsperioden pågår till och med den åttonde november 2024. Anstånd är givet till den 14 november.

Förvaltningen instämmer i Sundbybergs stads bedömning avseende vilka miljöaspekter som är relevanta att behandla i en miljökonsekvensbeskrivning och som kan ge upphov till negativa respektive positiva konsekvenser. Det finns några frågor som förvaltningen vill lyfta och som vi anser är viktiga att de också är en del av den kommande processen med detaljplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning. Det handlar främst om de översvämningsrisker som förslaget belyser och som Solna och Sundbyberg delar i gränslandet kommunerna mellan och det som i avgränsningsunderlag benämns som sociala värden. I båda frågorna lyfter förvaltningen att Sundbyberg behöver blicka mer mot den östra kommungränsen och relationen med Solna stad.

Alessandra Wallman
Stadsdirektör

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Marcus Schramm
Planarkitekt

Beslutet expedieras till:
Kommunstyrelsen Sundbybergs stad



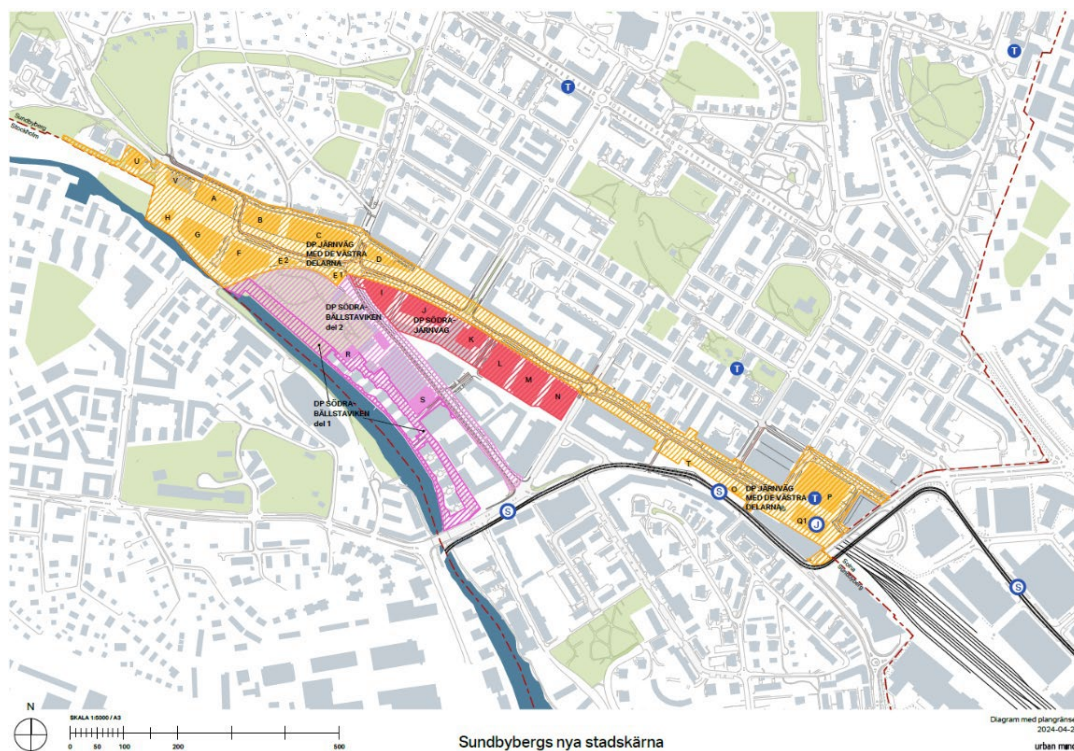
Bakgrund

Sundbybergs stad har gjort ett omtag i sitt arbete med projektet Mäljarbanan där de slagit ihop två tidigare detaljplaner till en. Den ena behandlade utvecklingen av järnvägsanläggningen, från två till fyra spår, och den andra hanterade bebyggelse direkt intill järnvägen i västra delen av kommunen. Det har konstaterats att det hopslagna projektet innebär risk för betydande miljöpåverkan. De har därmed tagit fram ett samrådsunderlag för avgränsningssamråd inför framtagandet av detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) med syftet att ha en bild av vilka frågor som är relevanta att hantera i projektet. Förslaget till detaljplan gränsar till både Solna stad och Stockholms stad har skickats på remiss till grannkommunerna samt till Länsstyrelsen och Trafikverket. Samrådsperioden pågår till och med den åttonde november 2024.

Förslaget

Sundbybergs stad har arbetat med ett antal olika detaljplaner kopplat till Mäljarbanan som drivits framåt i olika takt. Den första detaljplanen - Detaljplan Järnväg, följde Trafikverkets järnvägsplan för sträckan Huvudsta-Duvbo inom ramen för projekt Mäljarbanan. Parallellt med Detaljplan Järnväg har detaljplanering även pågått för de västra delarna av Sundbybergs nya stadskärna, Detaljplan Västra. Syftet med Detaljplan Västra är att möjliggöra stadsbebyggelse med nya bostadskvarter och nya offentliga stråk i samband med järnvägens utbyggnad genom Sundbybergs stad. Planen medger även centrumändamål och förskolor. Plansamråd för Detaljplan Västra pågick sommaren-hösten 2023, samtidigt som granskning pågick för Detaljplan Järnväg.

Att arbeta med Detaljplan Järnväg och Detaljplan Västra i separata detaljplaner var ett avsteg från gängse process inom staden då kostnader och intäkter separerades i olika planer, men ansågs nödvändigt för att möjliggöra utbyggnaden av Mäljarbanan inom tidigare huvudtidplan. Nu när Trafikverket tar omtag för järnvägsplanen och senarelagt utbyggnaden av tunnelanläggningen så är det möjligt att återgå till gängse process för att på så sätt säkra genomförandet av detaljplanens bebyggelse. Med detta som bakgrund har Sundbybergs stad beslutat att slå ihop planerna till en och genomföra granskning för Detaljplan Järnväg med de västra delarna.



Illustrationsplan med aktuellt planområde i orange

Miljökonsekvenser

Inför att detaljplanerna slås ihop till en plan bedömer Sundbybergs stad, utifrån planens geografiska utsträckning, att *Detaljplan Järnväg med de västra delarna* kan innebära betydande miljöpåverkan. Planen ska därmed genomgå en strategisk miljöbedömning och en MKB enligt 6 kap. miljöbalken ska upprättas.

Följande aspekter har bedömts vara betydande och föreslås behandlas i MKB:

Sociala värden

Planförslaget bedöms medföra betydande positiva konsekvenser för sociala värden i centrala Sundbyberg. Planen medför en ökad andel vistelseytor i form av parker, torg och stråk inom centrala Sundbyberg. Det största tillskottet utgörs av den gröna promenaden ovanför tunneln. Det nya promenadstråket förbättrar också kopplingen till Marabouparken vilket ger nya kvaliteter i stadsmiljön i ett område där det i dagsläget finns brist på grönytor. Ett promenadstråk planeras även längs med Bällstaån (inom planområdet) som sedan fortsätter söder om Marabouparken tillsammans med en aktivitetspark (utanför planområdet). Genom promenadstråket tillgängliggörs Bällstaån, vilket är positivt.

Vattenmiljö

Planområdet tillhör idag främst Mälaren-Ulvsundasjöns avrinningsområde men den västra delen tillhör Bällstaåns avrinningsområde. Inom planområdet finns i dagsläget både kombinerade och separerade avloppssystem. Dagvatten från de västra delarna avleds till separerade dagvattenledningsnät med utlopp i Mälaren-Ulvsundasjön. Den nordöstra delen avleds idag via ett kombinerat nät till reningsverk och når slutligen ytvattenrecipienten Strömmen. Både



Mälaren-Ulvsundasjön och Strömmen är ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer (MKN). Båda recipienterna har otillfredsställande ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status.

I aktuellt planförslag ingår en utredning av möjligheten till en separering av det kombinerade nätet, samtidigt som kraven gällande recipientens miljö kvalitetsnormer ska klaras. Utredningen ska även innehålla åtgärdsförslag där dagvattenhanteringen är långtgående och medför förbättringar medan separeringen medför en ökad belastning till recipienten som omhändertas genom de åtgärder som planeras. Genomförandet av planförslaget bidrar till att MKN i berörda vattenförekomster kan uppnås på sikt. Detta är en konsekvens av att markanvändningen ändras i och med exploateringen av stadskärnan samt att omfattande reningsåtgärder planeras.

Risk och säkerhet

Farligt gods

Mälarbanan som går igenom detaljplaneområdet trafikeras av både person- och godstrafik. En del av godstrafiken utgörs av farligt godstransporter. Om en olycka inträffar med ett tåg på järnvägen kan omgivningen påverkas. Urspårningar kan ge upphov till påkörning (i närheten av järnvägen) och, om vagnarna innehåller farligt gods, kan påverkan på eller utsläpp av det farliga gods som transporteras ske.

Översvämning

Häftiga regn är en orsak till översvämningar, liksom nivåförändringar i hav och vattendrag. För att säkra att den nya exploateringen inte tar skada vid skyfall eller orsakar skada på befintlig bebyggelse. För att få en uppfattning av det ska skyfallsberäkningar med syftet att översiktligt identifiera och beskriva översvämningens risker och känsliga platser inom området och föreslå åtgärder för skyfallshantering. Skyfallsberäkningar utförts för 100-årsregn, där regnet klimatanpassats med klimatfaktorn 1,25. De utförts för både nuvarande och framtida situation med utbyggt planområde. Efter exploatering inom planområdet beräknas översvämningens risker minska inom vissa delområden inom planområdet men öka inom andra varför åtgärdsförslag för att minska översvämningens risker har tagits fram.

Föroreningar i mark

Flera inventeringar av historisk verksamhet och miljötekniska markundersökningar har genomförts inom planområdet. Föroreningar, bl.a. metaller och organiska ämnen, har påträffats. I några delområden förekommer föroreningar i halter som ligger över riktvärdena för KM (känslig markanvändning) men under MKM (mindre känslig markanvändning). Det förekommer även punkter där halter över MKM har påträffats samt punkter där halterna överskrider gränsen för farligt avfall. Högst halter har påträffats inom ett delområde i den västra delen av planområdet som har varit en deponi för hushålls- och industriavfall. Situationen avseende föroreningar i mark kommer att beskrivas dels för driftskedet, utifrån att markanvändningen är lämplig utifrån ett föroreningssperspektiv, dels för byggskedet. I grundvatten har bl.a. metaller och organiska oljekolväten påträffats, om än i måttliga/låga halter.

Buller och vibrationer

Planområdet är utsatt för buller från både Mälarbanan och från trafiken på Järnväggsgatan. Utöver detta tillkommer markbuller från Bromma flygplats. Riktvärden som finns gällande buller från väg- och spårtrafik överskrider inom delar av planområdet och det beror främst på intensiv



vägtrafik men även på tågtrafik på Mäljarbanan. Planförslaget bedöms medföra att befintliga byggnader i närheten av planområdet får en förbättrad bullersituation än i nuläget i och med att bullret från järnvägen försvinner. Det gäller även vid Annedal söder om Bällstaån. Med planens intention om att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik kan även vägtrafikbuller begränsas.

Vibrationer uppstår av tågtrafiken genom planområdet. Utifrån mätningar av vibrationer som gjorts i samband med järnvägsplanen för Mäljarbanan, samt inhämtad information kring geologin och byggnaders grundläggning, bedöms risken för att boende utmed sträckan idag är störda av komfortvibrationer vara låg. Den nya järnvägstunneln kommer medföra vibrationer och stömljud på närliggande bebyggelse. Frågan kommer att konsekvensbeskrivas i MKB:n.

Övriga aspekter

- **Kulturmiljö**

Järnvägen har sedan stadens tillkomst delat staden i två skilda delar. På ena sidan om järnvägen finns rutnätstaden och på andra sidan industristaden, båda delarna innehar kulturhistoriska värden. Mäljarbanans förläggning i tunnel gör att järnvägen, som är den struktur som legat till grund för Sundbybergs uppkomst och utveckling, försvinner ur stadsbilden. Den barriär som järnvägen utgör kommer att omvandlas till ett promenadstråk samtidigt som en lokalgata anläggs vilket kommer att länka samman kvarterstaden på den norra sidan och industristaden på den södra. Genom att järnvägens sträckning hålls fri från bebyggelse och tas tillvara och markeras genom det nya gröna stråket och en lokalgata, kommer det vara möjligt att även fortsatt förstå järnvägens ursprungliga sträckning vilket är positivt för det kulturhistoriska värdet.

Marabouparken som ligger i anslutning till detaljplaneområdet har mycket höga kulturhistoriska, konstnärliga och arkitektoniska värden. Hela Marabous anläggning med byggnader och park har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde ur såväl ett lokalt som nationellt perspektiv. Ny bebyggelse planeras väster och norr om parken vilket kan medföra att parken upplevs som mindre och ges ett nytt fondmotiv. Föreslagna kvarter närmast Marabouparken behöver utformas med hänsyn till och förhålla sig till parkens och miljöns kulturhistoriska värden.

- **Luftkvalitet**

Luftkvaliteten inom planområdet påverkas framför allt av fordonstrafik. Mäljarbanan genererar relativt låga halter av luftföroreningar. I dagsläget klaras miljö kvalitetsnormerna för luft (både för PM10 och NO₂) inom och i anslutning till planområdet. Högst halter av både PM10 och NO₂ återfinns längs med angränsande Järnvägsgatan och Landsvägen som är belägen söder om planområdets östra delar. Den förändring som planförslaget medger, kombinerat med prognosticerade ändringar av trafikmängd och sammansättning, medför att människor som vistas i planområdet, framförallt i den västra delen, kan få en ökad exponering av luftföroreningar. Detta gäller främst i nybyggda gaturum. Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft bedöms dock kunna klaras med planens utformning. Det finns en tydlig linje med planen om att begränsa biltrafiken i centrala Sundbyberg, bland annat ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer prioriteras. Detta bedöms som positivt med avseende på luftkvalitet.



Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen instämmer i Sundbybergs stads bedömning avseende vilka miljöaspekter som är relevanta att behandla i en miljökonsekvensbeskrivning och som kan ge upphov till negativa respektive positiva konsekvenser.

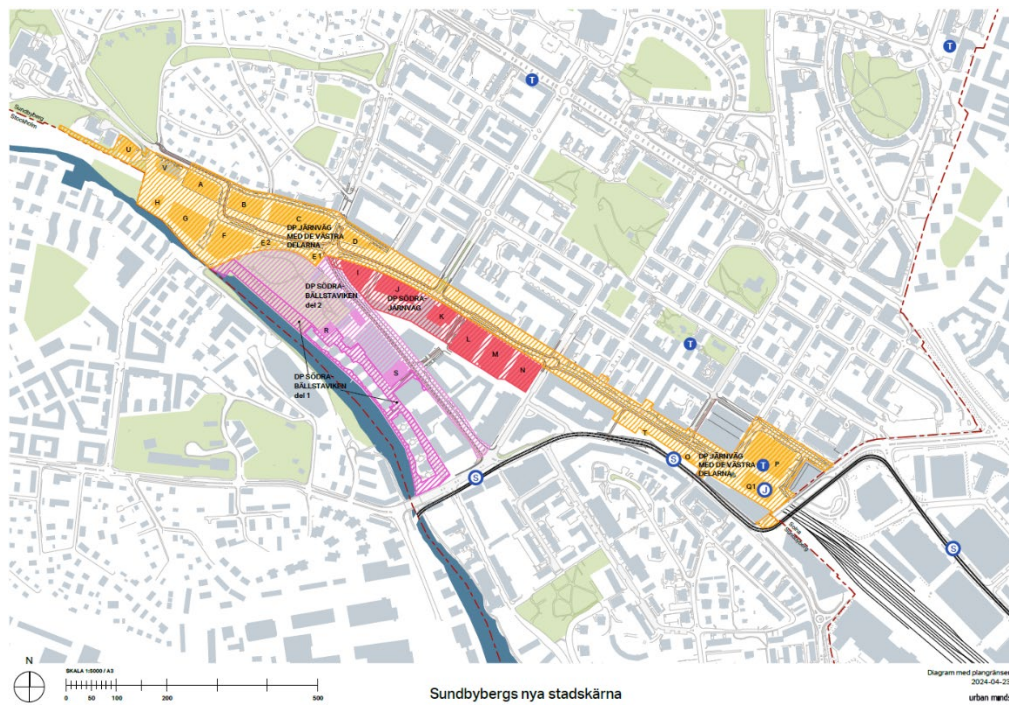
Förvaltningen vill lyfta några frågor som vi anser är viktiga att de också är en del av den kommande processen med detaljplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning.:

- Det är positivt att förslaget föreslår att ett helhetsgrepp tas gällande vattenmiljön och för att bidra till att recipienterna kan förbättra miljö kvalitetsnormerna (MKN). Viktigt i det arbetet är att föroreningarna i mark och grundvatten behandlas rätt. Förvaltningen anser det viktigt att vi kommuner som har områden och stränder längs med gemensamma vattenförekomster tar ett stort ansvar i att förbättra situationen för dem.
- I arbetet med Mälarbanan genom Solna och Sundbyberg har det blivit tydligt att det finns stora utmaningar avseende översvämningsrisker. För att på bästa sätt hantera dessa har en särskild grupp bestående av representanter från Solna, Sundbyberg och Trafikverket jobbat med skyfallsfrågorna med särskilt fokus på kommunernas gränsland intill Ekensbergsvägen och de stationsentréer till Sundbybergs station som planeras. I det arbetet har en förutsättning varit att Sundbyberg inte kan hantera allt sitt vatten inom sin egen kommungräns utan att delar av flödena rinner in i Solna Business Park. För att hantera vattenmängderna, från både Solna och Sundbyberg, i detta område har ett skyfallsmagasin planerats i anslutning till stationsentrén i Solna Business Park. Hur detta vatten hanteras är en viktig fråga för Solna. Därför vill vi uppmärksamma att de området också tas med i arbetet med översvämningsrisker i Sundbybergs nya detaljplan. I det arbetet är det viktigt att på nytt utreda om det är möjligt att göra anpassningar av marknivåer intill fastigheter och längs allmän plats och på så sätt hantera skyfallsvattnet inom den egna kommunen. Förvaltningen ser gärna att det sker ett fortsatt samarbete gällande översvämningsriskerna för att på så sätt hitta bästa möjliga lösningar.
- Förvaltningen är positiva till de konsekvenserna avseende de ökade sociala värdena som en intunnling av järnvägen innebär i centrala delarna av Sundbyberg. Skapande att den gröna promenaden kommer att bli ett lyft och det framförs många positiva konsekvenser av det. Det förvaltningen vill lyfta är att i det fortsatta arbetet även fokuseras på kopplingarna österut, dvs till och från Solna. I stråket, i början av er intunnling öster ifrån, planeras en stor stationsbyggnad vilken kommer blockera stor del av rörelsemöjligheterna mellan Solna och Sundbyberg. Därför är viktigt i det kommande arbetet med projektet att både studera stråket längs Järnvägsgatans nuvarande dragning och stråket på den norra sidan av den planerade stationsbyggnaden som leder till och från Solna strand. Förvaltningen ser ett stort värde i att den ”gröna promenaden” kan förlängas med starka och enkla kopplingar mellan kommunerna.

Förvaltningen vill med dessa punkter lyfta, förtydliga och instämma i att den kommande detaljplanens framdrift är beroende av att de miljöfrågor (vatten, skyfall och sociala värden) som lyfts i samrådsunderlaget utreds ordentligt genom detaljplaneprocessen. Solna stad ser gärna att vi är med i den fortsatta processen för detta projekt.

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan

Detaljplan för Järnväg med de västra delarna, Sundbybergs nya
stadskärna, Sundbybergs stad





1 Bakgrund och syfte

Trafikverket bygger ut järnvägen mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i Stockholms län, från två till fyra spår, på en delsträcka av Mälardalenbanan. Trafikverket har genom avtal med Sundbybergs stad (Medfinansieringsavtalet, 2013 och Tillägg till medfinansieringsavtalet, 2017), åtagit sig att förlägga utbyggnaden av Mälardalenbanan genom Sundbyberg i tunnel. Det innebär att stora ytor skapas för utveckling av centrala Sundbyberg.

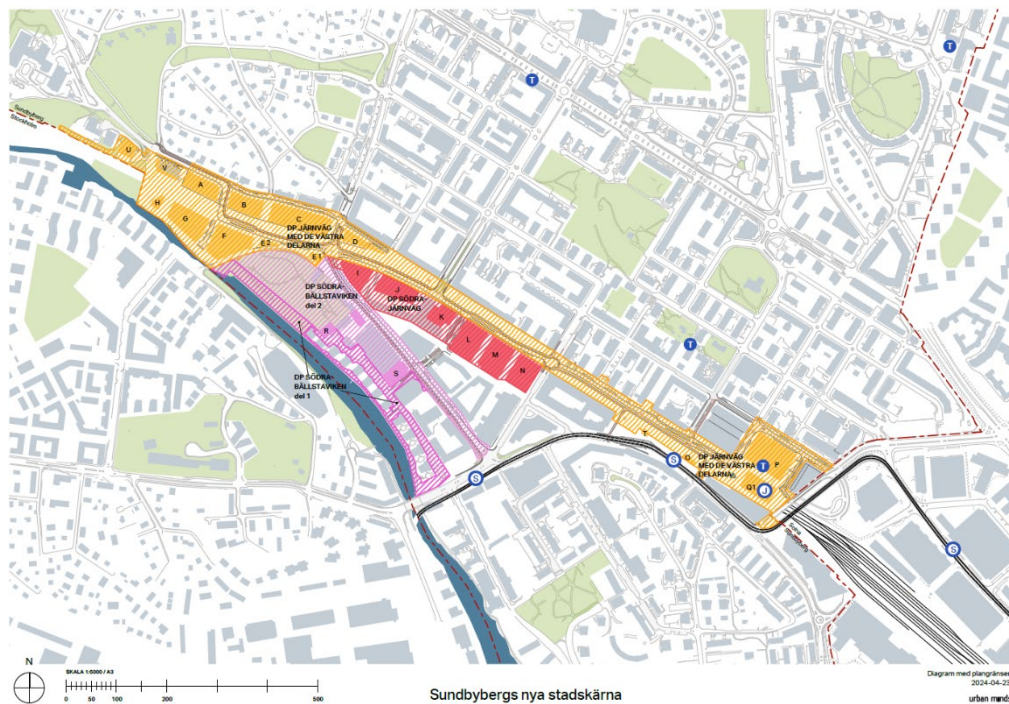
Trafikverket ansvarar för alla åtgärder som krävs för att bygga ut järnvägen från två till fyra spår samt för den nya stationen med dess perronger och uppstigningshall. Staden får tillgång till all mark ovan tunneln och ansvarar för åtgärder för infrastruktur och iordningställande av mark till en fungerande stadsmiljö samt för den nya stationsbyggnaden.

Ett planprogram för Sundbybergs nya stads kärna godkändes av kommunstyrelsen den 12 mars 2018. Därefter har Sundbybergs stads arbetat med ett antal olika detaljplaner som drivits framåt i olika takt, där den första detaljplanen - Detaljplan Järnväg, följt Trafikverkets planprocess för järnvägsplanen för sträckan Huvudsta-Duvbo inom ramen för projekt Mälardalenbanan. Detaljplan Järnväg var föremål för granskning under sommar-höst 2023. Syftet med Detaljplan Järnväg är att sammanlänka de delar av Sundbyberg som delats av det barriärskapande spårområdet och samtidigt möjliggöra utbyggnaden av järnvägstunnel under centrala Sundbyberg. Ovanpå järnvägstunneln integreras staden med ett promenadstråk med fler grönytor och platsbildningar. Inom Detaljplan Järnväg hanteras även kompletterande stadsbebyggelse i form av förändrad stationsentré med ett stationshus som ett nytt landmärke och förändrad intilliggande bebyggelse.

Parallellt med Detaljplan Järnväg har detaljplanering även pågått för de västra delarna av Sundbybergs nya stads kärna, Detaljplan Västra. Plansamråd för Detaljplan Västra pågick sommaren-hösten 2023, samtidigt som granskning pågick för Detaljplan Järnväg. Syftet med Detaljplan Västra är att möjliggöra stadsbebyggelse med nya bostadskvarter och nya offentliga stråk i samband med järnvägens utbyggnad genom Sundbybergs stad. Planen medger även

centrumändamål och förskolor. Planen syftar dessutom till att förbättra mötet med Bällstaån och att öka tillgängligheten till Marabouparken.

Att arbeta med Detaljplan Järnväg och Detaljplan Västra i separata detaljplaner var ett avsteg från gängse process inom staden då kostnader och intäkter separerades i olika planer, men ansågs nödvändigt för att möjliggöra utbyggnaden av Mälarbanan inom tidigare huvudtidplan. Nu när Trafikverket tar omtag för järnvägsplanen och senarelagt utbyggnaden av tunnelanläggningen så är det möjligt att återgå till gängse process för att på så sätt säkra detaljplanens genomförande. Med detta som bakgrund har Sundbybergs stad beslutat att slå ihop planerna till en och genomföra granskning för Detaljplan Järnväg med de västra delarna. Planområdets omfattning redovisas i Figur 1.



Figur 1. Planområdet Detaljplan Järnväg med de västra delarna (orangefärgat område)



2 Miljöbedömning och MKB

När en ny detaljplan ska upprättas ska den enligt lagstiftning genomgå en undersökning där det bedöms om planen kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Undersökningen ska mynna i ett motiverat ställningstagande. Om planen medför betydande miljöpåverkan ska den genomgå en strategisk miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas i enlighet med 6 kap miljöbalken. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Sundbybergs stad gjorde i samband med att Detaljplan Järnväg och Detaljplan Västra gick ut på samråd, en undersökning för respektive detaljplan. Undersökningarna resulterade i att detaljplanerna inte bedömdes medföra betydande miljöpåverkan. Den negativa påverkan bedömdes vara av begränsad omfattning och planområdena med tillhörande bebyggelse bedömdes kunna utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa och säkerhet. Detaljplanerna bedömdes också medföra positiv miljöpåverkan genom bland annat stärkta sociala värden. Samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner om undersökningen skedde inom respektive samråd. Inga andra bedömningar inkom.

Inför att detaljplanerna slås ihop till en plan bedömer Sundbybergs stad, utifrån planens geografiska utsträckning, att Detaljplan Järnväg med de västra delarna kan innebära betydande miljöpåverkan. Planen ska därmed genomgå en strategisk miljöbedömning och en MKB enligt 6 kap. miljöbalken ska upprättas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska innehållet i en MKB avgränsas så att den fokuserar på de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan. Ett viktigt steg i planprocessen är således att besluta om vilket fokus och vilka avgränsningar som miljöbedömningen ska ha. Det gäller till exempel:

- Vilka är de viktigaste miljöaspekter som detaljplanen kan påverka, negativt och positivt?
- Vilken tidshorisont och vilka geografiska begränsningar är lämpliga?
- Vilka alternativ ska beaktas i planen och miljöbedömningen?



- Hur ska nollalternativet utformas?

Innan omfattning och detaljeringsgrad bestäms ska samråd hållas med de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen. Med detta underlag önskar Sundbybergs stad därför samråda med Länsstyrelsen, Trafikverket, Solna och Stockholms stad angående den preliminära MKB-struktur och avgränsning som har tagits fram för detaljplanen. Nedan beskrivs MKB-strukturen med korta beskrivningar för innehållet under varje rubrik. **Av särskild vikt för samrådet, se rubrikerna 4 Metod och avgränsningar, 5 Redovisning av planförslag och alternativ samt 6 Planförslagets miljökonsekvenser.**



Struktur Miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplan för järnväg med de västra delarna, Sundbybergs stad

Icke-teknisk Sammanfattning

Innehållsförteckning

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Här beskrivs översiktligt bakgrunden till projektet, i ett lokalt och regionalt utvecklingsperspektiv samt syftet med föreliggande detaljplan och projektet i helhet.

2. Miljöbedömning för planer och program

Kort om den juridiska processen med miljöbedömning (undersökning, samråd, MKB m.m.). Syftet med miljöbedömning, vilka moment som ingår samt syfte och vad en MKB bör innehålla enligt lagstiftning. Hänvisningar till MB och PBL.

2.1 Varför behövs en MKB?

Kort om bedömningen att en MKB behövs i detta specifika fall, vilka miljöaspekter som tidigt identifierades kunna medföra betydande miljöpåverkan och hur projektet arbetat med miljöbedömningen och detaljplanen parallellt.

Beskrivning över hur samrådet avseende undersökningen har gjorts.

3. Förutsättningar

Här beskrivs området utifrån bl.a. geografiska, naturmässiga och kulturhistoriska platsförutsättningar, historisk utveckling, nuvarande markanvändning, omgivande verksamheter, trafik m.m.



3.1 Lokalisering

Beskrivning av områdets geografiska lokalisering ur ett regionalt och lokalt perspektiv.

3.2 Områdesbeskrivning

Beskrivning av nuvarande markanvändning inom området inklusive hur området används.

3.3 Historik

Beskrivning av områdets historiska utveckling.

3.4 Planförhållanden

Beskrivning av hur området anges i stadens översiktsplan samt vilka befintliga detaljplaner som berörs.

3.5 Riksintressen och andra skyddade områden och objekt

Beskrivning av riksintressen och andra skyddade områden och objekt i och i anslutning till planområdet, t. ex. Mälarbanan genom Sundbyberg som utpekad som järnväg av riksintresse.

3.6 Andra pågående/planerade projekt i närområdet

Beskrivning av närliggande projekt (t.ex. övrig utbyggnad av Sundbybergs nya stadskärna (SNS), Mälarbanan) som påverkar detaljplanen och dess struktur.

4. Metodik och avgränsningar

4.1 Metodik för bedömningen

För att bedöma konsekvenser av en verksamhet, åtgärd eller plan används begreppen värde, påverkan, effekt och konsekvens inom miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning.

Påverkan – *Den fysiska åtgärden i sig*

Effekt – *Den förändring som uppkommer i omgivningen till följd av påverkan. Effekten är omfattningen eller graden av påverkan*

Konsekvens – *Betydelsen av den förändring som uppstår.*

Konsekvens definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde och omfattning av påverkan (=effekten)



Figur 2 Illustration av begreppen påverkan, effekt och konsekvens som används inom bedömningsmetodiken i miljöbedömning. ©Naturvårdsverket

Värdet av eller känsligheten för en miljöaspekt beskrivs utifrån områdets befintliga förutsättningar och kan utgöras av objekt och/eller områden samt samband inom eller mellan dessa. Värdet beror bland annat på egenskaper såsom storlek, robusthet och koppling till omgivningen.

Metodik för bedömning av värden, påverkan, effekter och konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs i detta avsnitt i miljökonsekvensbeskrivningen.

4.2 Osäkerheter

Osäkerheter i bedömningar och utredningar som tagits fram som underlag för miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs, t. ex. osäkerheter i modelleringar, beräkningar och inventeringar.



4.3 Geografisk avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att omfatta det geografiska område som kan komma att påverkas av planförslagets genomförande. Detta innefattar såväl det direkta påverkansområdet inom planområdet där markanvändningen ändras, som kringliggande områden där en påverkan skulle kunna uppstå, exempelvis närliggande recipienter, bostadsbebyggelse och parkområden i anslutning till planområdet.

4.4 Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att omfatta bedömning av konsekvenser för en full utbyggnad i enlighet med aktuellt planförslag. Detta bedöms med år 2050 som utgångspunkt.

Även miljökonsekvenser under byggskedet beskrivs på övergripande nivå för de miljöaspekter där det bedöms vara relevant.

4.5 Avgränsning i sak

Miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen kommer att omfatta miljökonsekvenser kopplat till den ändrade markanvändningen som sker inom planområdet. För den del av detaljplanen som följer Mälarbanans sträckning avgränsas MKB:n till den del av detaljplanen som inte ingår i Trafikverkets framtagande av Järnvägsplanen för utbyggnaden av Mälarbanan. Här ibland kan nämnas markanvändningen ovan överdäckningen samt ny bebyggelse som till exempel det nya stationshuset. Miljökonsekvenser kopplade till Mälarbanans utbyggnad och förläggning i tunnel behandlas därmed i första hand i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på de miljöaspekter där genomförandet av planförslaget bedöms kunna medföra en betydande påverkan vilket både kan vara av negativ och positiv karaktär.

Följande aspekter har bedömts vara betydande och föreslås behandlas i *MKB*:

4.5.1 Sociala värden

Konsekvenser kopplade till Sociala värden omfattar bland annat rekreation, tillgänglighet, trygghet och mötesplatser. Centrala Sundbyberg är generellt ett bristområde när det gäller grönytor och här finns flera barriärer, med järnvägen som den mest framträdande. Stadens mittpunkt, Sundbybergs torg, utgör en mindre yta som



framförallt utgörs av trafiklösningar. Torget utgör stadens centrala mötesplats med kommersiell service, bibliotek, restauranger med mera. Utöver torget är stadens kommersiella service främst centrerad kring stationsområdet. I anslutning till Sundbybergs torg ligger Sundbybergs station som är stadens kommunikationsnod.

Marabouparken, som ligger i direkt anslutning till planområdet västra delar, har ett högt värde ur såväl kulturhistoriskt som rekreativt perspektiv.

I området finns det idag begränsade möjligheter att röra sig längs Bällstaån. Bällstaån fyller i dagsläget därmed ingen större funktion för rekreation.

Planförslaget bedöms medföra betydande positiva konsekvenser för sociala värden i centrala Sundbyberg. Planen medför en ökad andel vistelseytor i form av parker, torg och stråk inom centrala Sundbyberg. Det största tillskottet utgörs av den gröna promenaden ovanför tunneln. Det nya promenadstråket förbättrar också kopplingen till Marabouparken vilket ger nya kvaliteter i stadsmiljön i ett område där det i dagsläget finns brist på grönytor.

Ett promenadstråk planeras även längs med Bällstaån (inom planområdet) som sedan fortsätter söder om Marabouparken tillsammans med en aktivitetspark (utanför planområdet). Genom promenadstråket tillgängliggörs Bällstaån vilket är positivt.

Planens påverkan och konsekvenser för Sundbybergs sociala värden beskrivs och konsekvensbedöms ytterligare i miljökonsekvensbeskrivningen.

4.5.2 Vattenmiljö

Planområdet tillhör idag främst Mälaren-Ulvsundasjöns avrinningsområde men den västra delen tillhör Bällstaåns avrinningsområde (berörs dock inte som recipient för dagvatten från planområdet). Inom planområdet finns i dagsläget både kombinerade och separerade avloppssystem. Dagvatten från de västra delarna avleds till separerade dagvattenledningsnät med utlopp i Mälaren-Ulvsundasjön. Den nordöstra delen avleds idag via ett kombinerat nät till reningsverk och når slutligen ytvattenrecipienten Strömmen. Både Mälaren-Ulvsundasjön och Strömmen är ytvattenförekomster med



miljökvalitetsnormer (MKN). Båda recipienterna har otillfredsställande ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status.

Då det bedömts vara orimligt att belasta reningsverk med dagvatten har Sundbyberg Avfall och Vatten (SAVAB), parallellt med utvecklingen av Sundbybergs nya stads kärna, fått i uppdrag av kommunfullmäktige att driva en separeringsstrategi, vilken innebär en strävan efter att separera det kombinerade avloppsledningsnätet som idag finns i stora delar av centrala Sundbyberg. En separering av det kombinerade nätet innebär en ökad årlig avledning av dagvatten till den lokala recipienten Mälaren-Ulvsundasjön, medan belastningen av dagvatten till reningsverket minskar. För att hantera den ökade mängden dagvatten och dess föroreningar som en separering av det kombinerade ledningsnätet innebär, föreslås ett flertal dagvattenåtgärder inom Sundbybergs nya stads kärna.

En dagvattenutredning har genomförts för Sundbybergs nya stads kärna där aktuellt planförslag ingår och i samband med framtagande av denna har möjligheten till en separering av det kombinerade nätet utretts (detta har gjorts för två olika scenarier), samtidigt som kraven gällande recipientens miljökvalitetsnormer ska klaras (Sweco, 2024). Den fördjupade dagvattenutredningen har med denna bakgrund utrett ett större område än själva detaljplanernas yta. Att utreda ett större område och inte bara detaljplan för detaljplan är fördelaktigt i flera avseenden. Det underlättar kopplingen till åtgärdsprogrammet för den lokala recipienten och möjliggör planering av dagvattenhanteringen utifrån ett större perspektiv inom området samt underlättar en framtida separering av det kombinerade avloppsnätet. Genom detta synsätt används ett recipientperspektiv och möjligheten att förbättra statusen i recipienten ökar.

Dagvattenutredningen visar att föreslagna åtgärdsförslag för dagvattenhanteringen är långtgående och medför förbättringar medan separeringen medför en ökad belastning till recipienten som omhändertas genom de åtgärder som planeras. Genomförandet av planförslaget bidrar till att MKN i berörda vattenförekomster kan uppnås på sikt. Detta är en konsekvens av att markanvändningen ändras i och med exploateringen av stads kärnan samt att omfattande reningsåtgärder planeras.



Utöver utsläpp av dagvatten planeras en strandpromenad att anläggas längs med Bällstaån och i anslutning till detta planeras befintlig växtlighet att ersättas med ny vegetation och planteringar. Stranden intill Bällstaån är svåråtkomlig och utgörs av mark av ler- och gytta, delvis utfylld med byggmassor. Stränderna är koloniserade av fukttålig vegetation av ruderat karaktär och nuvarande strandmiljöer har bedömts innehålla begränsade naturvärden (WRS, 2022). Det bedöms finnas stor potential att förbättra strandens naturvärden och Bällstaåns ekologiska kvalitéer i strandzonen. Den ekologiska statusen för Bällstaån är dålig, bland annat utifrån hydromorfologiska förändringar. För att förstärka Bällstaån och strandzonens värden har ett flertal rekommendationer arbetats fram. Rekommendationer som ges är bland annat att i anslutning till föreslagna gång- och vistelseytor bevara och utveckla strandzonen så att en mer artrik och naturlig flora erhålles. Genom en noggrann höjdsättning där variationer i vattennivåer i Bällstaån beaktas, kan också större ytor för svämplan erhållas. Med de gestaltungsplaner som arbetats fram för å-rummet vid stranden bedöms inte hydromorfologiska kvalitéer försämrats, tvärtom kan ytor och artinnehåll för svämplanen utvidgas när det nya strandområdet skapas.

Påverkan på vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer kopplat till både utsläpp av dagvatten samt förändringar i strandzonen kommer att beskrivas mer detaljerat i MKB. Även påverkan under byggskedet kommer att beskrivas översiktligt.

4.5.3 Risk och säkerhet

Med risk och säkerhet avses olycksrisk kopplat till transporter av farligt gods, risker kopplat till översvämning, ras och skred samt hälsorisker kopplat till föroreningar i mark.

Olycksrisker kopplat till transporter av farligt gods

Mälarbanan som går igenom detaljplaneområdet trafikeras av både person- och godstrafik. En del av godstrafiken utgörs av farligt godstransporter. Om en olycka inträffar med ett tåg på järnvägen kan omgivningen påverkas. Ursprånningar kan ge upphov till påkörning (i närheten av järnvägen) och, om vagnarna innehåller farligt gods, kan påverkan på eller utsläpp av det farliga gods som transporteras ske. Olyckor vid transport av farligt gods kan ge upphov till konsekvenser



som brand, explosion och utsläpp av giftiga och/eller frätande eller på annat sätt skadliga ämnen om åverkan sker på godset.

Mälarbanan kommer att gå i tunnel genom planområdet och väster om planområdet ligger Mälarbanans västra tunnelmynning. Planförslaget innebär därmed att bostäder anläggs i närheten av tunneln (inte ovanpå) och tunnelmynning. I tunnel innesluts spåren av väggar och tak i betong och motfyllning vilket förväntas ge ett bra skydd för omgivningen mot påkörning och, generellt, mot olyckor med farligt gods. Risknivån intill tunnelmynningarna kan dock vara högre än intill spår som går i ytläge då olyckor som sker inne i tunnel ofta får en konsekvens som påverkar omgivningen vid tunnelmynningarna.

Briab har på uppdrag av Sundbybergs stad (Briab, 2022) genomfört fördjupade utredningar med avseende på olycksrisker för planerad bebyggelse i anslutning till Mälarbanans överdäckning. Beräkningar har skett av individrisk och samhällsrisk. Både individ- och samhällsrisk förväntas vara på mycket låga nivåer, detta eftersom Mälarbanan till stor del kommer att gå i tunnel. När järnvägsanläggningen går från markspår till tunnel minskar riskerna för Sundbybergs centrala delar avsevärt. Efter vidtagna skyddsåtgärder är individrisken acceptabel även vid tunnelmynning. Samhällsrisken ligger, efter vidtagna åtgärder, inom nedre delen av ALARP-området i anslutning till mynning, medan samhällsrisken längs med tunneln är att betraktas som acceptabel.

Planförslaget innefattar ingen placering av bostäder, kontor eller liknande byggnader direkt ovan tunneln förutom stationsbyggnaden. Angående samhällsrisken motiveras placeringen av stationsbyggnaden dels det stora värdet för resenärerna och boende i Sundbyberg att ha närhet till kollektivtrafiken samt att Mälarbanan medför en stor nytta för samhället.

Risker och säkerhet samt behov av skyddsåtgärder kommer att beskrivas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Översvämningsrisker samt geotekniska risker

Häftiga regn är en orsak till översvämnningar, liksom nivåförändringar i hav och vattendrag. För att säkra att den nya exploateringen inte tar skada vid skyfall eller orsakar skada på befintlig bebyggelse, har Tyréns på uppdrag av Sundbybergs stad och Sundbyberg Avfall och Vatten (SAVAB) utfört skyfallsberäkningar för området (Tyréns, 2024). Syftet



med skyfallsberäkningarna är att översiktligt identifiera och beskriva översvämningsrisken och känsliga platser inom området och föreslå åtgärder för skyfallshantering. Skyfallsberäkningar har utförts för 100-årsregn, där regnet klimatanpassats med klimatfaktorn 1,25. Beräkningar har utförts för både nuvarande situation och framtida situation med utbyggt planområde. Efter exploatering inom planområdet beräknas översvämningsrisken minska inom vissa delområden inom planområdet men öka inom andra varför åtgärdsförslag för att minska översvämningsriskerna har tagits fram.

När det gäller vattenstånd i Bällstaån så ligger två av de nya byggnaderna i planområdets västra del intill områden som beräknats översvämmas vid ett 100-års flöde och ett beräknat högsta flöde. Angöring och utformning av byggnader (inklusive källare och ventilationssystem) behöver därför ses över.

Bällstaån är identifierad av SGU som aktsamhetsområde-strandnära vilket innebär att risk för skred kan föreligga. Tillfälliga och permanenta arbeten i eller i närheten av ån kräver utredning av både befintliga och nya stabilitetsförhållanden. Planerade arbeten kan behöva anpassas och geotekniska åtgärder behöva utföras.

Risker kopplat till översvämningar, ras och skred samt eventuella behov av skyddsåtgärder kommer att redovisas i MKB.

Föroreningar i mark

Flera inventeringar av historisk verksamhet och miljötekniska markundersökningar har genomförts inom planområdet. Föroreningar, bl.a. metaller och organiska ämnen, har påträffats. I några delområden förekommer föroreningar i halter som ligger över riktvärdena för KM (känslig markanvändning) men under MKM (mindre känslig markanvändning). Det förekommer även punkter där halter över MKM har påträffats samt punkter där halterna överskrider gränsen för farligt avfall. Högst halter har påträffats inom ett delområde i den västra delen av planområdet som har varit en deponi för hushålls- och industriavfall.

I grundvatten har bl.a. metaller och organiska oljekolväten påträffats, om än i måttliga/låga halter.

Den förändrade markanvändningen ställer krav på hur höga föroreningshalter som får förekomma utan att utgöra risk för



människors hälsa och miljön. Resultaten från samtliga provtagningar bedöms inte utgöra ett betydande hinder för planerad markanvändning och efter att åtgärder vidtagits bedöms det inte finnas någon risk för människor att vistas och bo i området eller för miljön (Golder, 2021). Detta förutsatt att förorenade massor omhändertas korrekt och transporteras till godkänd mottagningsstation.

I MKB kommer situationen med avseende på föroreningar i mark att beskrivas dels för driftskedet, utifrån att markanvändningen är lämplig utifrån ett föroreningsperspektiv, dels för byggskedet.

4.5.4 Buller och vibrationer

Planområdet är utsatt för buller från både Mäljarbanan och från trafiken på Järnvägsgatan. Utöver detta tillkommer markbuller från Bromma flygplats. Riktvärden som finns gällande buller från väg- och spårtrafik överskrids inom delar av planområdet och det beror främst på intensiv vägtrafik men även på tågtrafik på Mäljarbanan.

Planförslaget bedöms medföra att befintliga byggnader i närheten av planområdet får en förbättrad bullersituation än i nuläget i och med att bullret från järnvägen försvinner. Det gäller även vid Annedal söder om Bällstaån. Med planens intention om att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik kan även vägtrafikbuller begränsas.

I bullerutredning som tagits fram för planområdets västra delar (Structor, 2022a) redovisas att bullerkällor påverkar planerade byggnader från olika håll vilket gör att kvarterens utformning och tekniska lösningar behöver studeras vidare för att kunna uppnå en bra ljudmiljö och där riktvärden för buller klaras. Detta är ett arbete som pågår och konsekvenser samt behov av skyddsåtgärder kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vibrationer uppstår av tågtrafiken genom planområdet. Utifrån mätningar av vibrationer som gjorts i samband med järnvägsplanen för Mäljarbanan, samt inhämtad information kring geologin och byggnaders grundläggning, bedöms risken för att boende utmed sträckan idag är störda av komfortvibrationer vara låg. (Trafikverket, 2020).

En stomljudsutredning som tagits fram (Structor, 2022b) konstaterar att den nya järnvägstunneln kommer medföra vibrationer och stomljud på närliggande bebyggelse. Frågan kommer att konsekvensbeskrivas i MKB:n.



4.5.5 Övriga aspekter

Utöver ovanstående aspekter finns det ytterligare ett antal som bedöms påverkas av planförslagets genomförande. Påverkan bedöms dock inte vara betydande och föreslås behandlas i planbeskrivningen.

Kulturmiljö

Järnvägen har sedan stadens tillkomst delat staden i två skilda delar. På ena sidan om järnvägen finns rutnätstaden och på andra sidan industristaden, båda delarna innehar kulturhistoriska värden.

Mälarbanans förläggning i tunnel gör att järnvägen, som är den struktur som legat till grund för Sundbybergs uppkomst och utveckling, försvinner ur stadsbilden. Den barriär som järnvägen utgör kommer att omvandlas till ett promenadstråk samtidigt som en lokalgata anläggs vilket kommer att länka samman kvarterstaden på den norra sidan och industristaden på den södra. Genom att järnvägens sträckning hålls fri från bebyggelse och tas tillvara och markeras genom det nya gröna stråket och en lokalgata, kommer det vara möjligt att även fortsatt förstå järnvägens ursprungliga sträckning vilket är positivt för det kulturhistoriska värdet

Den nya bebyggelsen i den västra delen av planområdet tillkommer i anslutning till miljöer och objekt med höga kulturhistoriska eller stadsbildsmässiga kvaliteter. Inom aktuellt område finns dock inga befintliga byggnader som utpekats som särskilt värdefulla ur ett industrihistoriskt perspektiv. I den västra delen tillkommer ny bebyggelse på båda sidor om järnvägen vilket ger en mindre öppen stadsstruktur.

Marabouparken som ligger i anslutning till detaljplaneområdet har mycket höga kulturhistoriska, konstnärliga och arkitektoniska värden. Hela Marabous anläggning med byggnader och park har, enligt kulturmiljöutredning (Sweco, 2019), ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde ur såväl ett lokalt som nationellt perspektiv. Ny bebyggelse planeras väster och norr om parken vilket kan medföra att parken upplevs som mindre och ges ett nytt fondmotiv. Föreslagna kvarter närmast Marabouparken behöver utformas med hänsyn till och förhålla sig till parkens och miljöns kulturhistoriska värden.

Luftkvalitet



Luftkvaliteten inom planområdet påverkas framför allt av fordonstrafik. Mälarbanan genererar relativt låga halter av luftföroreningar. I dagsläget klaras miljö kvalitetsnormerna för luft (både för PM10 och NO2) inom och i anslutning till planområdet. Högst halter av både PM10 och NO2 återfinns längs med angränsande Järnvägsgatan och Landsvägen som är belägen söder om planområdets östra delar.

Den förändring som planförslaget medger, kombinerat med prognosticerade ändringar av trafikmängd och sammansättning, medför att människor som vistas i planområdet, framförallt i den västra delen, kan få en ökad exponering av luftföroreningar. Detta gäller framförallt i vissa nybyggda gaturum. Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft bedöms dock kunna klaras med planens utformning.

Det finns en tydlig linje med planen om att begränsa biltrafiken i centrala Sundbyberg, bland annat ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer prioriteras. Detta bedöms som positivt med avseende på luftkvalitet.

5. Redovisning av planförslag och alternativ

5.1 Planförslag

Planförslagets syfte och innehåll samt dess geografiska utbredning beskrivs i detta avsnitt. Beskrivning sker med text och illustration/karta.

5.2 Alternativ

I MKB:n kommer andra alternativ som studerats inom ramen för projektet att beskrivas. Resonemang kommer att föras utifrån markanvändning och lokalisering med bakgrund i strategiska dokument som t.ex. stadens översiktsplan, historik kring områdets utveckling mm.

Resonemang kommer också att föras utifrån utformning och olika miljöaspekter/strukturer som studerats för området samt vilka förutsättningar som styr planens struktur. I MKB kommer beskrivning också ske över hur planförslaget växt fram och successivt anpassats för att begränsa negativ miljöpåverkan och för att förstärka positiv miljöpåverkan. En motivering och redovisning görs av varför det slutliga planförslaget ser ut som det gör.

Detta avsnitt blir således en sammanfattning av de överväganden som har gjorts och vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ.



5.3 Nollalternativ

MKB:n ska innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs, det så kallade "Nollalternativet". Nollalternativet beskriver den utveckling som skulle ske i detaljplaneområdet om detaljplanen inte kom till stånd.

Nollalternativet för planområdet beskrivs utifrån gällande detaljplaner. Det nollalternativ som bedömts vara rimligt att beskriva är att nuvarande markanvändning fortsätter och att Mälarbanan därför ligger kvar i nuvarande ytläge. Gällande detaljplaner i de västra delarna av planområdet (både norr och söder om järnvägen) anger en markanvändning med främst industri och kontor med bebyggelse som kan uppföras till en höjd motsvarande 3–4 våningar.



6. Planförslagets miljökonsekvenser efter genomförande

I detta kapitel beskrivs den påverkan, effekter och konsekvenser som planförslaget bedöms ge upphov till.

Under respektive rubrik beskrivs förutsättningar, relevanta bedömningsgrunder, påverkan och konsekvenser samt förslag till åtgärder/Fortsatt arbete

6.1 Sociala värden

6.2 Vattenmiljö

6.3 Risk och säkerhet

6.3.1 Olycksrisker kopplar till transporter av farligt gods

6.3.2 Översvämningrisker samt geotekniska risker

6.3.3 Föroreningar i mark

6.4 Buller och vibrationer

7. Miljökonsekvenser under byggskedet

Byggskedets konsekvenser och förslag till skyddsåtgärder kommer att beskrivas övergripande. Detta gäller i huvudsak för frågor kopplat till markföroreningar och vattenmiljö.

7.1 Markföroreningar

7.2 Vattenmiljö

8. Nollalternativets miljökonsekvenser

Här görs en samlad beskrivning av nollalternativets miljöeffekter och miljökonsekvenser.



9. Kumulativa effekter

Här görs en beskrivning av effekter och konsekvenser till följd av utbyggnad av hela Sundbybergs nya stadskärna.

10. Samlad konsekvensbedömning

10.1 Slutsatser av gjorda analyser och bedömningar

10.2 Jämförelse av planförslag och alternativ

10.3 Avstämning mot riksintresse

10.4 Planförslaget i relation till hållbarhets- och miljö kvalitetsmål

11. Fortsatt planering och uppföljning

I detta kapitel sker en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför (enligt 6 kap 12 § MB).

12. Referenser

Briab Brand & Riskingenjörerna AB, 2022. *Fördjupad riskutredning för Mälarbanans sträckning inom Sundbybergs stad*. 2022-05-23.

Golder, 2021. Sundbybergs nya stadskärna. *Markmiljöinventering och provtagning - Detaljplan västra och södra vid järnvägen*. 2021-09-14.

Structor, 2022a. *Sundbybergs nya stadskärna. Omgivningsbuller*. 2022-05-13.

Structor 2022b. *Sundbybergstunneln. Stomljud och vibrationer*. 2022-05-13.

Sundbybergs Stad, 2022. *Undersökning av betydande miljöpåverkan DP Västra*. 2022-04-05.

Sundbyberg Stad, 2019. *Undersökning av betydande miljöpåverkan DP Järnväg*. 2019-08-13.



Sundbybergs Stad, 2022. *Planbeskrivning (granskningshandling), Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse inom fastigheterna Sundbyberg 2:11, 2:78, Godset 4, Kiosken 1, Lönner 13, del av Lönner 7 och 12, del av Kilen 2, del av Ekdungen 1, del av Kabeln 6, del av Sundbyberg 2:4, 2:9 och 2:17.*

Sundbybergs Stad, 2022. *Planbeskrivning (samrådshandling), Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Västra delen inom fastigheterna Lönner 7 och 12, Ängen 1, Kilen 1 och 2, samt del av Sundbyberg 2:4, 2:7, 2:9, 2:10 och 2:17.*

Sweco, 2024. *Dagvattenutredning för Sundbybergs nya stadskärna. 2024-05-21.*

SWECO, 2019. *Kulturmiljöutredning med fokus på stadsbyggnadskvaliteter. Sundbybergs nya stadskärna. 2019-01-23.*

Trafikverket, 2020. *Mälarbanan Huvudsta-Duvbo. Sundbybergs stad, Solna stad och Stockholms stad, Stockholms län. Järnvägsplan, Miljökonsekvensbeskrivning. 2020- 01-15.*

Tyréns, 2024. *Översvämningsanalys för Sundbybergs nya stadskärna. 2024-05-02.*

WRS, 2022. *Bedömning av planerad bebyggelses påverkan på vatten vid Bällstaån och ekologisk status för Ulvsundasjön. 2022-04-22.*