



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Järva 2:9 m.fl.

inom stadsdelen Bagartorp, upprättad i januari 2019

Innehåll

1. Bakgrund
2. Sammanfattning
3. Yttranden under samrådet
 - Remissinstanser
 - Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende
4. Samrådsmöte
5. Förändringar efter samrådet

1. Bakgrund

Detaljplanens syfte är att utveckla Bagartorp centrum i anslutning till Ulriksdals pendeltågsstation. Bostäder möjliggörs genom att två befintliga byggnader rivs samt att anslutande markparkering tas i anspråk. Gångtunneln under Bagartorpsringen tas bort och ersätts med ett övergångsställe över gatan. Detaljplanen innefattar även omgestaltning och upprustning av entrétorget mellan Bagartorpsringen och pendeltågsstationen.

Byggnadsnämnden beslutade den 18 oktober 2017, § 121, att samråda om förslaget.

Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats på stadsbiblioteket i Solna och i entrén till Solna stadshus under tiden 15 november- 5 januari 2018. Samrådsmötet hölls den 30 november 2017 kl. 18.00 i Ulriksdalsskolan.

2. Sammanfattning

Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen. Nedan ges en kort inledande sammanfattning. I slutet av dokumentet finns synpunkterna från privatpersoner och privata grupperingar, med kommentarer ämnesvis från förvaltningen.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av planen inte säkerställer tillräcklig hänsyn till riksintresse för Nationalstadsparken enligt 4 kap. 1 § miljöbalken, att riksintresse för

kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken kan tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken kan följas samt att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa avseende buller och risk för olyckor. Planen behöver också bearbetas avseende säkerhetsfrågor vad gäller markföroreningar och översvämning för att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig.

Om något av dessa problem ändå kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Lantmäteriet har synpunkter på planbeskrivning samt plankartan och dess bestämmelser. Hantering av befintliga ledningar och påverkan på gällande plan bör kompletteras i planbeskrivning. U-område och utformningsbestämmelser kan hamna i konflikt med byggrätter och bestämmelse om allmän plats.

Luftfartsverket kan i nuläget inte tillåta en högre byggnadshöjd inom planområdet än 68 meter över nollplanet, påbyggnader som master, torn, hisschakt och ventilation inkluderat.

Detta innebär att LFV avstyrker byggnaden med höjden 93 meter över nollplanet som ingår i planen. LFV kommer att ta i drift en ny radarstation i Uppsalatrakten. När denna är driftsatt kan eventuellt undantag från höjdrestriktionen medges men i nuläget är det oklart när driftsättning kommer att ske och först när radarstationen är i drift kan analys ske av var och i vilken omfattning undantag från höjdbegränsningen kan ske.

Miljöövervakningsenheten (MÖ) anser att det inte kan uteslutas att genomförandet av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan med avseende på hälsan för de framtida boende i planområdet, till följd av de kraftiga trafikbullerstörningarna och att detaljplanen inte har anpassats till de höga ljudnivåerna. Detaljplanen behöver anpassas på ett genomgripande sätt till den svåra bullersituationen och bullerfråga behöver följas upp.

Lokala dagvattenlösningar som klarar att fördröja och lokalt inom området rena en regnmängd på minst 20 millimeter från hela planområdet ska anläggas. Dagvattenutredningen ska kompletteras med beräkningar och lösningar.

En beräkning eller expertbedömning av den förändrade luftföroreningssituationen ska göras, då delar av Bagartorpsringens gaturum blir mer slutet.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning ska tas fram, i samråd med miljö- och byggnadsförvaltningens miljöskydds-enhet.

Norrenergi, Solna Vatten och Skanova har befintliga ledningar inom detaljplaneområdet, som kan beröras av exploateringen.

Storstockholms brandförsvaret har utifrån riskidentifieringen funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av ostkustbanan. SSBF önskar att Byggnadsnämnden i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter.

Möjlighet till framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning ska säkerställas. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF bedömer att det inom ramen för planarbetet bör utredas om planerade gårdsbyggnader/påbyggnader/byggnader påverkar möjligheterna att utrymma berörda och omkringliggande fastigheter.

Swedavia Bromma konstaterar att höjdbegränsningen för det aktuella området varierar från + 70 till +80m (RH2000). Enligt plankarta på samråd överstigs denna höjd då högsta punkt på byggnationen redovisas till +93m (RH2000). Mot denna bakgrund beslutar flygplatsen i egenskap av utpekat riksintresse att avstyrka uppförandet.

Trafikförvaltningen önskar att delta i fortsatt dialog för att säkerställa att utformningen blir så bra som möjligt avseende busstrafiken och samspelet med övrig trafik och funktioner. Trafikförvaltningen ser sammantaget att det finns många tillgänglighetsfrågor som behöver belysas i det fortsatta arbetet och förvaltningen vill gärna medverka i detta.

Trafikförvaltningen anser inte att förslaget om att införa ett gångfartsområde inte är lämplig i den aktuella miljön och på en längre sträcka. Trafikförvaltningen förutsätter medverkan i fortsatt arbete med utformningen för busstrafiken i detta avseende.

Trafikförvaltningen godkänner inte föreslagen utformning av den trappa med inbyggd ramp som föreslås eftersom den inte klarar kraven i BBR:ALM. Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet behöver generellt följas i hela bytespunkten. Exempelvis är den redovisade lutningen 1:12 vilket inte är i enlighet med 1:20 som riktlinjerna anger.

Trafikverket påpekar att utredningen med preciseringen av Ostkustbanans utbyggnad, influensområde och markanspråk anger att minst ett spår till kommer tillkomma väster om befintlig anläggning. Nytt bebyggelsefritt område utökas något åt väster på denna delsträcka. Den nya bebyggelsen planeras så att den tangerar det utökade byggnadsfria området. Trafikverket anser det mycket positivt att förtätning av bostäder görs i områden med befintlig kollektivtrafik så länge de miljö kvalitetsnormer som finns klaras och riskerna bedöms acceptabla utifrån transporter med farligt gods.

Trafikverket anser att bullerutredningen och även riskutredningar ska baseras på trafikeringsuppgifter för prognoser 2040.

Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stomljud bör beaktas. Trafikverket anser att ett avtal ska tecknas mellan staden och Trafikverket om de arbeten som ska utföras av allmän plats, torg och cykelramp m.m. mot järnvägsanläggningen för att säkerställa järnvägens stabilitet.

Sakägare enligt fastighetsförteckning, boende och övriga har inkommit med synpunkter som ser en utveckling av området som positiv men flera är kritiska till utformningen, höghusförslaget samt att gångtunnel och parkeringsplatser föreslås att tas bort. Boende är även oroade över att de föreslagna bostäderna blir bullerutsatta samt att behovet av skolor inte tillgodoses eller utreds.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Riksintresse för Nationalstadsparken

Planhandlingarna har kompletterats med fotomontage och ställningstagande avseende bebyggelsens visuella påverkan från Nationalstadsparken. Höghusets översta våningar kommer att vara synbara från Nationalstadsparken men bedöms inte innebära något uppseendeväckande nytt inslag ur landskapssynpunkt till den grad att det upplevs som påträngande eller påtagligt stör upplevelsen av natur- och kulturmiljöerna.

Riksintresse för kommunikationer

Efter samråd har radarstationen i Bällsta tagits ur bruk och dialog med Swedavia Bromma Airport har skett där besked om höjdbegränsningen +72 meter gäller som högsta byggnadshöjd. Byggnadsförslaget har till granskning anpassats till denna maxhöjd.

Dagvatten, MKN och översvämning

Dagvattenutredningen och planhandlingarna har kompletterats med förtydligande gällande dagvattenhanteringen och åtgärder för att klara av att fördröja och rena en regnmängd på 20 mm. Föreslagna lösningar innebär en förbättring av området efter omdaning avseende flöden och föroreningsbelastning. Föroreningsmängden från området till recipient beräknas minska och omdaning av planområdet innebär en ökad möjlighet för Brunnsviken att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Till granskning har planbestämmelse om att garagedfarter ska förhindra inträngning av dagvatten införts i plankarta och förtydligats i planbeskrivning.

Buller och vibrationer

Byggnadsvolymer och planlösningar har till granskning studerats vidare för att uppnå godtagbar boendemiljö. Beräkningarna visar att det med en begränsad mängd bullerdämpande åtgärder är möjligt att innehålla riktvärden för trafikbuller för samtliga lägenheter. För ca 3 % av lägenheterna krävs teknisk åtgärd för att klara bullerkrav avstegsfall B. Övriga lägenheter innehåller riktvärden utan ytterligare åtgärder än de som tillhör utformningen av huset för att också ge ett bra lokalklimat avseende vind.

Plankartan kompletterats med bestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger 0,4 mm/sek.

Risk och framkomlighet för räddningsfordon

Till granskning har dialog med Trafikverket skett för att säkerställa att planförslaget innehåller skyddsavståndet på 25 meter till utbyggnad av Ostkustbanan. Det har konstaterats att detta var fallet redan i samrådsförslaget.

En fördjupad riskanalys av Ostkustbanan tagits fram som utgår från Trafikverkets prognoser för 2040 och som behandlar riskerna utifrån ett individ- och samhällsriskperspektiv. Planhandlingarna har kompletterats med dess förslag på åtgärder.

Kommunen bedömer att riskerna med närheten till Ostkustbanan kan hanteras genom bebyggelsefritt avstånd om 30 m från genomgående huvudspår, att ytor inom detta avstånd ej ska uppmuntra till stadigvarande vistelse samt byggnadstekniska åtgärder på byggnader inom 50 meter från järnvägen.

Framkomlighet för räddningsfordon till såväl befintlig som tillkommande bebyggelse har studerats i planarbetet och kommer att säkerställas i samband med byggnämnan. För byggnader som överstiger åtta våningar har byggnaderna dimensionerats för att innehålla Tr2-trapphus och därmed utrymning utan räddningstjänstens hjälp.

Mark- och luftföroreningar

En miljöteknisk markundersökning som analyserar bl. a. metaller och PAH har tagits fram till granskningsskede. Undersökningen visar på att fyllnadsmassorna innehåller föroreningar över känslig markanvändning (KM) i flera provpunkter. Avfallskaraktärisering av massorna har visat att delar av området kan omhändertas vid deponi för inert avfall och delar av området ska omhändertas vid deponi för icke-farligt avfall. Inga massor med halter över farligt avfall har påträffats.

Förvaltningen bedömer inte att beräkning eller expertbedömning om luftföroreningssituationen inom området behöver göras då bebyggelsestrukturen inte är helt sluten samt att trafikmängderna är på en förhållandevis låg nivå.

Kollektivtrafik och tillgänglighet

Till granskning har placeringen av busshållplatserna i planområdet utretts vidare i dialog med Trafikförvaltningen och gatusektionen mellan de två torgen ger möjlighet för ytterligare en hållplats på vägens västra sida. Hållplatsläget i kurvan i norrgående riktning behålls men gångbanan rätas upp för förbättrad angöring för bussar.

Med bakgrund i entrétorget höjdförutsättningar med anslutning till centrumtorget i sydväst och tunnelmynningen i nordöst har inte full tillgänglighet bedömts möjlig i avvägningen av tillskapande av en tillgängligare och större torgyta med cykelplatser, träd och grönytor för dagvattenhantering för att uppnå en god helhetsmiljö. En ramp leder gång- och cykeltrafik från Bagartorpsringen direkt ner mot tunnelmynningen. Rampen rätas upp och får en flackare lutning vilket förbättrar tillgängligheten jämfört med dagens läge.

Ledningar/u-område

Ledningstunneln Frösundatunneln markeras med u i detaljplanen. Tunneln ligger djupt och berörs inte av de planerade byggnationerna. Markreservatet gäller mellan nivåerna -10.0 och -40.0 meter.

Flytt av ledningar inom planområdet i samband med byggnationen bekostas av exploatören och skrivs in i planbeskrivningen samt exploateringsavtalet.

Service och verksamheter

En ny skola planeras inte för denna plan då det bedöms finnas tillräckligt med skolplatser i norra Solna för att ta emot ytterligare elever. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgift om närheten till förskolor och grundskolor. När prognoserna över det totala bostadsbyggandet i norra Solna övergripande visar behov av fler platser kommer planering och öppnande av nya skolor att ske.

Utöver krav på verksamheter i bottenvåningar mot torget ställer plankartan även krav på lägsta våningshöjd om 3,2 meter samt möjlighet för centrumändamål i entréplan mot allmän plats för bebyggelsen i den övre delen av området.

Planförslagets utformning

Till granskning har ett av de två samrådsförslagen valts ut, höghuset sänkts och bebyggelsen i nordvästra delen vinklats till att följa gatan för att tillskapa en större innergård och ökade dagsljusförhållanden.

Höghuset ha sänkts med 24 m och avståndet till befintlig byggnad på Bagartorpsringen 48 utökats till 8,5 meter. Höghuset är något högre än den befintliga bebyggelsen men förvaltningen bedömer att skalan på föreslagen bebyggelse passar in i Bagartorps befintliga karaktär med lägre lamellhus och högre punkthus i en rytm längs Bagartorpsringen. Vid nybyggnation tas hänsyn till såväl befintlig bebyggelse som möjlighet till goda bostadsmiljöer för nya boende. Planförslaget kommer innebära en förändring av bland annat utsikten och ljusförhållanden för omkringliggande boende. Solstudier och dagsljusberäkning (för östra delen av Bagartorpsringen 48) har tagits fram för att bedöma påverkan på befintliga och tillkommande byggnader och torg. Förvaltningen bedömer att påverkan på befintliga fastigheter är acceptabel.

Gestaltningen av bebyggelsen preciseras i gestaltningsprogrammet som tas fram till granskning, knyts och biläggs till exploateringsavtalet. Utformningsmässigt ska de nya husen ge ett avtryck av sin tid men samtidigt harmonisera med den befintliga bebyggelsen i området. Den slutgiltiga gestaltningen behandlas vid beslut om bygglov.

Gångfartsområdet har tagits bort och planläggs istället som gata. Ett breddat övergångsställe med refuger avser skapa en tryggare, trafiksäkrare och mer överblickbar koppling för gångtrafikanter mellan de två torgen.

Parkering

Ett trafik-pm har tagits fram av Signalisten som visar på att 85 platser försvinner vid byggnation och att behovet av dessa avses att fördelas ut inom Signalistens befintliga bestånd inom Bagartorpsringen och Agnesberg. Parkeringsbehovet för tillkommande bostäder följer stadens parkeringsnorm och avses att täckas genom garage under bebyggelsen samt på gård.

3. Yttranden under samrådet

Remissinstanser

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av planen inte säkerställer tillräcklig hänsyn till riksintresse för Nationalstadsparken enligt 4 kap. 1 § miljöbalken, att riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken kan tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken kan följas samt att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa avseende buller och risk för olyckor. Planen behöver också bearbetas avseende säkerhetsfrågor vad gäller markföroreningar och översvämning för att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig.

Om något av dessa problem ändå kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Riksintresse Nationalstadspark

Planområdet ligger i närheten av den del av riksintresset Kungliga nationalstadsparken som är belägen mot Ulriksdal, och den föreslagna höga byggnaden i detaljplanen kommer att vara synlig från Nationalstadsparken. I FÖP för Nationalstadsparken, Solnadeln, 2008, står det att - "Dominerande eller höga byggnader utanför Nationalstadsparkens gränser kan medföra påtagliga störningar för upplevelsen av natur- och kulturmiljöerna. En mjuk övergång mellan park och bebyggelse bör eftersträvas. Höga byggnader som bryter horisontlinjen och blir väl synliga från strategiska platser inne i Nationalstadsparken bör undvikas, såvida de inte kan komponeras in i den gustavianska parkens ideal". I fortsatt process bör förslaget visuella påverkan på Nationalstadsparken utredas, och redovisas i planbeskrivningen. Eventuella avsteg från tidigare ställningstagande i ovan nämnda FÖP bör klargöras och motiveras.

Det är angeläget att anpassa förslaget till Nationalstadsparkens närhet. Länsstyrelsen vill påpeka betydelsen av att förslaget utformas så att det inte upplevs påträngande inom Nationalstadsparken.

Riksintresse kommunikationer, flyg

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet ligger inom skyddsområdet för radarstation Bällsta, och att begränsning i byggnadshöjd därför råder. Luftfartsverket avstyrker därför i sitt yttrande den föreslagna höjden 93 meter på högsta tillkommande byggnad. Länsstyrelsen förutsätter att staden i fortsatt planläggning tar hänsyn till aktuella begränsningar.

MKN för vatten/dagvattenhantering

Den utpekade berörda vattenförekomsten är Brunnsviken. Dagvattenutredningen (Tyréns 2016-02-18) redovisar lokalt omhändertagande av dagvatten. Eftersom utredningen inte har redovisat vilket reningsbehov som följer av miljöproblemen i Brunnsviken och hur utsläpp i dagsläget påverkar vattenkvaliteten, anser Länsstyrelsen att det inte tydligt framgår huruvida dessa åtgärder täcker in hela åtgärdsbehovet. Kommunen behöver presentera sin bedömning av planens påverkan på möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna (MKN) i recipienten, med

utgångsläge i vattenförekomstens nuvarande status, miljöproblem och behov av förbättringar. En förbättring av dagvattenhanteringen krävs jämfört med dagens situation för området. Brunnsviken har ett stort åtgärdsbehov för ett antal förorenande ämnen. Eftersom inga halter och mängder föroreningar i dagvattnet före och efter exploateringen har presenterats, är det svårt att uppskatta det totala behovet av rening i planområdet. Det blir inte möjligt att se om föreslagna dagvattenåtgärder täcker hela reningsbehovet. Länsstyrelsen kan konstatera att planhandlingarna inte i tillräcklig utsträckning redovisar vilka åtgärder som behövs och som kommer att vidtas för att MKN vatten ska kunna följas.

Översvämningsrisk

Kommunen har tagit fram en dagvattenutredning (Tyréns 2016-02-18) som visar att vatten vid skyfall skulle kunna ansamlas vid garageinfarterna. Det riskerar även att rinna in i garagen. I dagvattenutredningen ges förslag på hur detta kan motverkas. Länsstyrelsen kan ändå inte se att kommunen vidtagit åtgärder i plankartan eller i planbeskrivningen beskrivit hur detta ska motverkas. Till granskningsskedet behöver kommunen tydliggöra hur översvämningsriskerna ska hanteras.

Risker med transporter på järnvägen

En inledande riskanalys av översiktlig karaktär (Brandskyddslaget 2016-02-18) har tagits fram. Slutsatserna utgår från att bebyggelsen placeras 25 meter från ett framtida utbyggt spår. Av Trafikverkets yttrande framgår att bebyggelsen tangerar ett framtida bebyggelsefritt område på 25 meter från närmaste spårmitt. Till granskningsskedet behöver därför kommunen, i dialog med Trafikverket, säkerställa att skyddsavståndet 25 meter kan upprätthållas.

I riskanalysen föreslås att fördjupade studier ska göras av vissa olycksscenarioer och ett preliminärt förslag på åtgärder och riktlinjer för områdets utformning finns med. Planbeskrivningen och plankartan återger riskanalysens slutsatser och preliminära åtgärder. Länsstyrelsen kan dock inte se i planbeskrivningen om avsikten är att ta fram en fördjupad riskanalys av Ostkustbanan, vilket Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att göra. Det är lämpligt att både ett individrisk- och ett samhällsriskperspektiv behandlas, då det handlar om ett stort antal bostäder nära en betydande riskkälla, Ostkustbanan. Länsstyrelsen saknar även ett tydligt ställningstagande från kommunen i planbeskrivningen gällande riskerna. Det bör framgå hur kommunen ser på att bebyggelsen och planens utformning i övrigt säkerställer en lämplig markanvändning ur ett riskperspektiv. Den inledande riskanalysen refererar till prognosåret 2020 när det gäller framtida transportflöden på Ostkustbanan. Detta bedömer Länsstyrelsen ligger alltför nära i tid för att vara en lämplig planeringsförutsättning. Trafikverket har tagit fram en trafikprognos för 2040 som tar hänsyn till planerad utbyggnad av järnvägen och dess påverkan på kapaciteten. Kommunen behöver utgå från denna i fortsatt riskhanteringsarbete. Kommunen har tagit del av den exempelvis i samband med sitt projekt om samhällsrisker kring Ostkustbanan. Enligt riskutredningen bör området närmast järnvägen (inom 25 meter) utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande från kommunen av hur den allmänna platsen med torg som markanvändning, direkt intill järnvägen, förhåller sig till denna planeringsinriktning. Avståndet är redan i dagsläget klart mindre än 25 meter från närmaste spår. Detta behöver utvecklas och motiveras i planbeskrivningen och regleras i plankartan. Området mellan Bagartorpsringen och järnvägen betecknat TORG i kartan. Det bör finnas en planbestämmelse som tydliggör att området inte är lämpat att använda för stadigvarande vistelse. En

tydligare reglering bör därför tillkomma för att säkerställa hur området avses användas.

Buller

Området är bullerstört från främst järnvägen, men utsatts även för viss påverkan från Enköpingsvägen och Bagartorpsringen. Eftersom buller kommer både från väg och spår kan boende komma att uppleva störningar kraftigare än om det bara hade varit en bullerkälla. Planbeskrivningen behöver redogöra för om bullerberäkningarna tar hänsyn till utökad järnvägstrafik enligt Trafikverkets prognos.

Maxbullernivåerna behöver redovisas på den bullerutsatta sidan av bebyggelsen som ett underlag för att klara inomhusvärdena, men även för den tysta sidan. Till nästa skede behöver därför bullerutredningen kompletteras med information om maxbuller. Förslaget presenterar en lösning där lokala bullerskärmar såsom inglasade balkonger är en förutsättning för att klara en rimlig ljudmiljö för större delen av lägenheterna. Det är inte en acceptabel lösning utan ska användas endast i utsatta lägen då man trots medveten placering och utformning av byggnader inte uppnår en godtagbar ljudmiljö. Med nuvarande förslag finns en risk att planen kommer att bedömas som olämplig och därmed riskerar tas upp för prövning. I fortsatt arbete behöver kommunen tydligt redovisa en godtagbar ljudmiljö. Bestämmelse som reglerar buller behöver anges på plankartan. De lägen som behöver åtgärder i form av bullerreducerande balkonger eller andra speciallösningar, bör redovisas på plankartan.

Markföroreningar

Länsstyrelsen har information om fyra olika verksamheter som kan ha orsakat föroreningar inom eller i nära anslutning till planområdet.

- På fastigheten Bagartorp 5 har det tidigare bedrivits en verksamhet inom branschen elektroteknisk industri. Objektet har inte riskklassats eller undersökts men branschtypiska föroreningar är bl.a. klorerade och icke klorerade lösningsmedel, aromater och metaller.
- Bagartorp 6: tidigare tandläkarmottagning. Ej riskklassad eller undersökt. Kvicksilver kan finnas kvar i golvbrunnar och avloppsledningar.
- Bagartorp 3: tidigare tryckeri/grafisk industri. Ej riskklassad eller undersökt. Branschtypiska föroreningar är bl.a. metaller och lösningsmedel.
- Det har även på 1950-talet funnits en ekonomisk byggnad med okänd verksamhet på fastigheterna Bagartorp 5 och 6 samt Järva 2:9.

Inget av objekten har prioriterats för vidare kartläggning av Länsstyrelsen och risken för att verksamheterna har orsakat betydande föroreningar bedöms som liten.

Länsstyrelsen anser ändå att detta ska säkerställas genom ytterligare utredning och eventuell undersökning av mark och grundvatten. Länsstyrelsen efterfrågar vidare att kommunen presenterar en plan för hantering av eventuella föroreningar inom planområdet i den fortsatta planprocessen. Det finns även en risk för att förorenade fyllnadsmassor påträffas under grävarbeten vilket också bör planeras för. Fortsatt arbete med utredningar och undersökningar ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Rådgivande synpunkter

Länsstyrelsen har ingen erinran ur fornlämnings synpunkt, men vill upplysa om att om fornlämnung likväl påträffas under arbetets gång ska arbetet i enlighet med 2 kap. 10 § i kulturmiljölagen (1988:50) omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet hos Länsstyrelsen.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Förvaltningens kommentar:

Riksintresse Nationalstadspark

Till granskning har höghuset sänkts och planhandlingarna kompletterats med fotomontage och ställningstagande avseende bebyggelsens visuella påverkan från Nationalstadsparken. Höghusets översta våningar kommer att vara synbara från Nationalstadsparken men bedöms inte innebära något uppseendeväckande nytt inslag ur landskapssynpunkt till den grad att det upplevs som påträngande eller påtagligt stör upplevelsen av natur- och kulturmiljöerna.

Riksintresse kommunikationer, flyg

Efter samråd har radarstationen i Bällsta tagits ur bruk och dialog med Swedavia Bromma Airport har skett där besked om höjdbegränsningen +72 meter gäller som högsta byggnadshöjd. Byggnadsförslaget har till granskning anpassats till denna maxhöjd.

MKN för vatten/dagvattenhantering

Dagvattenutredningen och planhandlingarna har kompletterats med förtydligande gällande dagvattenhanteringen och åtgärder för att klara av att fördröja och rena en regnmängd på 20 mm. Föreslagna lösningar innebär en förbättring av området efter omdaning avseende flöden och föroreningsbelastning. Föroreningsmängden från området till recipient beräknas minska och omdaning av planområdet innebär en ökad möjlighet för Brunnsviken att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Översvämningsrisk

Till granskning har planbestämmelse införts om att garagedfarter ska utformas så inträngning av dagvatten förhindras införts i plankarta. Frågan har också förtydligats i planbeskrivning.

Risker med transport på järnvägen

Till granskning har dialog med Trafikverket skett för att säkerställa att planförslaget innehåller skyddsavståndet på 25 meter till utbyggnad av Ostkustbanan. Det har konstaterats att detta var fallet redan i samrådsförslaget.

Till granskning har en fördjupad riskanalys av Ostkustbanan tagits fram som utgår från Trafikverkets prognoser för 2040 och som behandlar riskerna utifrån ett individ- och samhällsriskperspektiv. Planhandlingarna har kompletterats med dess förslag på åtgärder.

Kommunen bedömer att riskerna med närheten till Ostkustbanan kan hanteras genom bebyggelsefritt avstånd om 30 m från genomgående huvudspår, att ytor inom detta avstånd ej ska uppmuntra till stadigvarande vistelse samt byggnadstekniska åtgärder på byggnader inom 50 meter från järnvägen.

Buller

Till granskning har bullerutredning och planbeskrivning kompletterats utifrån utökad järnvägstrafik enligt Trafikverkets prognos. Bullerutredningen har

kompletterats med beräkningar av maxbuller. Plankartan har reviderats med bestämmelser som reglerar buller.

Byggnadsvolymer och planlösningar har till granskning studerats vidare för att uppnå godtagbar boendemiljö. Beräkningarna visar att det med en begränsad mängd bullerdämpande åtgärder är möjligt att innehålla riktvärden för trafikbuller för samtliga lägenheter. För ca 3 % av lägenheterna krävs teknisk åtgärd för att klara bullerkrav vid avstegsfall B. Övriga lägenheter innehåller riktvärden utan ytterligare åtgärder än de som tillhör utformningen av huset för att också ge ett bra lokalklimat avseende vind.

Markföroreningar

Till granskning har en markteknisk undersökning tagits fram i samråd med miljöskyddsmyndigheten. Avfallskaraktärisering av massorna har visat att delar av området kan omhändertas vid deponi för inert avfall och delar av området ska omhändertas vid deponi för icke-farligt avfall. Inga massor med halter över farligt avfall har påträffats. Om föroreningar vid byggskede påträffas ska miljöskyddsmyndigheten omgående underrättas innan grävarbete fortsätter. Det åligger byggaktören att se till att marken saneras innan byggnation påbörjas.

Rådgivande synpunkter

Förvaltningen noterar information om hantering av ev. fornlämningar under byggskede.

Lantmäteriet:

Grundkarta

Koordinater saknas i grundkartan. Det bör finnas minst två rutnätskryss med koordinatangivelse i nord-sydlig riktning och minst två rutnätskryss med koordinatangivelse i öst-västlig riktning. Detta för att säkerställa skalriktigheten på kartan.

Plankarta och bestämmelser

På plankartan finns den administrativa bestämmelsen ”u” Administrativa bestämmelser avgränsas av administrativ gräns eller användningsgräns. Egenskapsgräns avgränsar inte administrativa bestämmelser.

Bestämmelsen om markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) kan hamna i konflikt med byggrätten i planområdet.

Bestämmelserna f1 och f2 som handlar om utkravning av fasader kan hamna i konflikt med bestämmelserna om vad som ska utgöra allmän plats enligt planförslaget.

Bestämmelsen f1 är dessutom otydlig eftersom det inte framgår huruvida den avser att reglera balkongernas utkravning utanför planområdet. Om byggnadsfasad sträcker sig ända ut till planområdesgräns så kan bestämmelsen tolkas som att balkonger får kraga ut utanför planområdet.

Plan- och genomförandebeskrivning

På s. 4 anges en gällande detaljplan för planområdet. Det beskrivs dock inte hur den gällande detaljplanen påverkas av planläggningen.

Plan- och genomförandebeskrivning

På s. 19 i planbeskrivningen sägs att plangenomförandet kräver att befintliga ledningar för fjärrvärme ska flyttas. Det framgår dock inte om plangenomförandet kräver att även andra ledningar ska flyttas.

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om att denna plan delvis ersätter befintlig plan samt att befintliga ledningar flyttas.

Ledningstunneln Frösundatunneln markeras med u i detaljplanen. Tunneln ligger djupt och berörs inte av de planerade byggnationerna. Plankartan har kompletterats med avgränsning av u-område med administrativ gräns samt att markreservatet gäller mellan nivåerna -10.0 och -40.0 meter.

Utkragande balkonger över allmän plats är en vanlig företeelse i täta stadsmiljöer.

Bestämmelsen fl finns inte på byggrätt som ligger i anslutning till plangräns.

Luftfartsverket påpekar att hela planområdet ligger inom skyddsområdet för LfVs radarstation i Bällsta. Inom skyddsområdet råder begränsning i byggnadshöjd enligt ICAO DOC 015. LfV kan i nuläget inte tillåta en högre byggnadshöjd inom planområdet än 68 meter över nollplanet, påbyggnader som master, torn, hisschakt och ventilation inkluderat.

Detta innebär att LfV avstyrker byggnaden med höjden 93 meter över nollplanet som ingår i planen. LfV kommer att ta i drift en ny radarstation i Uppsalatrakten. När denna är driftsatt kan eventuellt undantag från höjdstriktionen medges men i nuläget är det oklart när driftsättning kommer att ske och först när radarstationen är i drift kan analys ske av var och i vilken omfattning undantag från höjdbegränsningen kan ske.

Detta yttrande gäller på utförandedatum. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Förvaltningens kommentar: *Efter samråd har radarstationen i Bällsta tagits ur bruk och dialog med Swedavia Bromma Airport har skett där besked om höjdbegränsningen +72 meter gäller som högsta byggnadshöjd. Byggnadsförslaget har till granskning anpassats till denna maxhöjd.*

Miljöövervakningsenheten anser följande:

- Det kan inte uteslutas att genomförandet av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan med avseende på hälsopåverkan från trafikbuller. Den svåra bullersituationen och bullerfrågorna ska följas upp och en miljökonsekvensbeskrivning för buller ska tas fram.
- Detaljplanen ska anpassa byggnadernas form, riktning och placering för att ge bästa möjliga bulleravskärmning för bostäderna.
- Ljudkvalitetsindex ska beräknas för bostäderna.
- Bullerutredningen ska kompletteras med redovisning av maximala ljudnivåer samt en bedömning av maxnivåernas bidrag till störning för de boende och förslag till åtgärder för att begränsa störningarna från maximalnivåerna.

- Bostäderna ska utföras så att de uppfyller kriterierna för ljudklass A för inomhusmiljön.
- Planbestämmelser till skydd mot bullerstörningar ska införas i planen och utformas så att bestämmelserna juridiskt säkerställer de störningsförebyggande åtgärder som behövs för att skapa en god boendemiljö. Om det inte går att juridiskt säkerställa nödvändiga åtgärder är marken inte lämplig (PBL kap 2, § 5) för bostäder och detaljplanen ska då inte antas. Bostäder med låg eller mycket låg ljudkvalitet ska inte uppföras i planområdet
- En planbestämmelse likt den i detaljplanen för Stora Frösunda, som reglerar att "Bostäder ska utformas så att alla boningsrum i varje lägenhet :får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fasad", ska införas för bostäder som :får någon fasad med över 65 dBA.
- Lokala dagvattenlösningar som klarar att fördröja och lokalt inom området rena en regnmängd på minst 20 millimeter från hela planområdet ska anläggas. Dagvattenutredningen ska kompletteras med beräkningar och lösningar.
- En beräkning eller expertbedömning av den förändrade luftföroreningssituationen ska göras, då delar av Bagartorpsringens gaturum blir mer slutet.
- En översiktlig miljöteknisk markundersökning ska tas fram, i samråd med miljö- och byggnadsförvaltningens miljöskydds-enhet.

Miljöövervakningsenheten anser att det inte kan uteslutas att genomförandet av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan med avseende på hälsan för de framtida boende i planområdet, till följd av de kraftiga trafikbullerstörningarna och att detaljplanen inte har anpassats till de höga ljudnivåerna. Detaljplanen behöver anpassas på ett genomgripande sätt till den svåra bullersituationen och bullerfråga behöver följas upp.

3.1 Buller

De beräknade ekvivalenta trafikbullernivåerna vid fasad, upp till 70 dBA, är mycket höga och miljöövervakningsenheten rekommenderar normalt inte bostäder i så bullerutsatta lägen. Det mycket goda kollektivtrafikläget kan eventuellt motivera bostäder inom planområdet. Miljöövervakningsenheten anser att det trots motivet för avsteg krävs extra kraftfulla störningsförebyggande åtgärder av projektet med anledning av de höga ljudnivåerna, om bostäder ska accepteras här (se 3.1.1 och 3.1.2 nedan).

3.1.1 Buller - Spårtrafikbuller och flera bullerkällor

Planområdet utsatts för flera bullerkällor, både tågtrafik- och vägtrafikbuller och delvis från olika riktningar. Det innebär högre störningsrisk än när det endast förekommer en störningskälla och en riktning. Vid störningar från tågtrafik behöver särskild hänsyn tas till maximala ljudnivåer, eftersom maximalnivåerna vid spårtrafik ofta bidrar extra starkt till störningarna. De maximala ljudnivåerna vid föreslagna bostäder kan antas vara mycket höga i och med närarbeten till spåren. Redovisning av maximala ljudnivåer saknas i samrådsunderlaget. Bullerutredningen behöver kompletteras med detta samt med en bedömning av maxnivåernas bidrag till störning för de boende i planområdet och förslag till åtgärder för att begränsa störningarna från maximalnivåerna. Miljöövervakningsenheten anser att en relevant åtgärd för att begränsa störningarna från tågtrafiken är att byggnaderna uppförs med ljudklass A (se vidare under rubrik 3.1.4).

3.1.2 Buller – Planens utformning

Miljöövervakningsenheten anser att utifrån platsens förutsättningar ska så goda lösningar som möjligt åstadkommas, med målet att skapa en god bebyggd miljö. En viktig grundförutsättning för att skapa bästa möjliga ljudmiljö för bostäder är att byggnadernas form och placering anpassas så väl som platsen medger, för att skapa bästa möjliga skärmning mot höga ljudnivåer. Projektet har provat två delvis olika förslag till bostadsbebyggelse.

I det här starkt bullerutsatta läget är det nödvändigt att detaljplanen anpassar bostadshusens form, riktning och placering för att ge bästa möjliga bulleravskärmning.

3.1.3 Buller – Beräkning av ljudkvalitetsindex

I bullerutredningen saknas beräkningar av ljudkvalitetsindex. Utredningen behöver kompletteras med sådana beräkningar. Miljöövervakningsenheten anser att de åtgärder som behövs för att projektet ska uppnå minst ljudkvalitetsindex 1,0 ska säkerställas på juridiskt bindande sätt.

3.1.4 Buller – Åtgärder för att begränsa störningar

Ju högre ljudnivåerna är på den bullerexponerade sidan, desto viktigare är det att lägenhetslösningarna utformas för att skapa bästa möjliga till ostörd sömn, vila och vistelse, att så låga ljudnivåer som möjligt åstadkoms på den bullerskyddade sidan och att inomhusmiljön görs extra tyst.

Ljudklasser

Miljöövervakningsenheten anser att bostädernas inomhusmiljö med stängda fönster ska uppfylla:

- högst 22 dBA ekvivalent och högst 37 dBA maximal ljudnivå (ljudklass A).

Bullerskyddad sida

Miljöövervakningsenheten anser att: detaljplanen ska anpassa byggnadernas form för att ge bulleravskärmning av så stora delar av fasaderna som möjligt och så låga ljudnivåer som möjligt på bullerskyddad sida. projektet ska som komplement också använda ljudavskärmande element och olika metoder för ljudabsorption (beväxta tak, ljudabsorberande material etc.) för att åstadkomma så låga ljudnivåer som möjligt på bullerskyddad sida. Specialåtgärder, så som 75 procent inglasning av balkonger, ska dock inte användas som standardlösning för att lyckas åstadkomma bullerskyddad sida.

Lägenhetslösningar

Miljöövervakningsenheten anser att projektet behöver uppfylla följande, för att en acceptabel boendemiljö ska kunna åstadkommas:

- I lägen där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad beräknas överstiga 65 dBA ska samtliga boningsrum (sov- och vardagsrum) vändas mot en bullerskyddad sida.
- Vid 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad ska samtliga sovrum vändas mot en bullerskyddad sida.
- Vid 55-60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad ska minst hälften av boningsrummen i varje bostad, och företrädesvis sovrummen, vändas mot en bullerskyddad sida.

Stomljud och buller från verksamheter i bostadshus

Vid placering av verksamheter i bottenvåningen på bostadshus kan det uppstå problem med att de boende störs av buller och stomljud i samband med transporter, lastning och lossning. Det är därför viktigt att bostadsbyggnaderna konstrueras på ett sådant sätt att stomljud inte uppstår samt att ljudisoleringen anpassas. Det är också viktigt att nya bullerkällor, så som fläktar, inte placeras på bostädernas bullerskyddande sidor (en placering på taken är ofta bra).

3.1.5 Buller -Planbestämmelser till skydd mot buller

Miljöövervakningsenheten anser att planbestämmelser till skydd mot bullerstörningar ska införas i planen och utformas så att bestämmelserna juridiskt säkerställer de störningsförebyggande åtgärder som behövs. Planbestämmelser om buller saknas i samrådsförslaget.

Om det inte går att juridiskt säkerställa nödvändiga åtgärder är marken inte lämplig (PBL kap 2, § 5) för bostäder och detaljplanen ska då inte antas.

3.2 Dagvatten

Som framgår av dagvattenutredningen uppnår vattenförekomsten Brunnsviken idag inte god ekologisk eller god kemisk status. Det krävs långtgående rening av dagvatten från bebyggda områden för att de juridiskt bindande miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas. Utifrån dagens kunskapsläge bedöms att de lokala lösningarna behöver klara att fördröja och lokalt inom området rena en regnmängd på minst 20 millimeter. (Det motsvarar ungefär ett så kallat 10-årsregn med 15 minuters varaktighet.) Det beräknas ge en rening av omkring 90 procent av årsnederbörden. Dagvattenutredningen behöver kompletteras med sådana beräkningar och förslag till lösningar.

Med goda lösningar för fördröjning och rening av dagvatten i växtbäddar och andra grönytor anpassade för dagvattenfördröjning och rening bör det vara möjligt att inom planområdet åstadkomma en långsiktigt hållbar dagvattenhantering enligt ovan.

Med avseende på miljö kvalitetsnormerna för recipienten krävs mer omfattande åtgärder för att minska föroreningsbelastningen till recipienten än att ta bort parkeringsplatser, vilket i sig är en bra åtgärd men inte tillräcklig. Vissa typer av underjordiska anläggningar för dagvatten ger enbart en fördröjning av flöden, utan att samtidigt rena vattnet. Exempel på sådana anläggningar är rörmagasin och kassetmagasin. Att enbart fördröja dagvattnet utan reningseffekt är således inte godtagbart. Det är nödvändigt att detaljplanen och projektet tydligt planerar in och möjliggör för renande fördröjningsåtgärder enligt ovan.

Miljöövervakningsenheten vill upplysa om att behovet av klimatkompensation av flöden har beräknats utifrån gamla rekommendationer (20 %). Nuvarande rekommendationer enligt Pl 10 bör tillämpas på detaljplanen, med 25 % klimatkompensation.

3.3 Luft

Östra Sveriges Luftvårdsförbund har för regionen låtit ta fram översiktliga beräkningar av luftföroreningar för år 2015 (SLB analys). För planområdet redovisas följande beräknade dygnsmedelhalter i luft:

- 25-30 µg/m³ partiklar (PM₁₀). Beräknade halter av PM₁₀ överskrider därmed inte det nationella miljö kvalitetsmålet (30 µg/m³) och halterna ligger under den undre utvärderingströskeln.
- 30-36 µg/m³ kvävedioxid. Beräknade halter av kvävedioxid ligger under den undre utvärderingströskeln.

En beräkning eller en enklare expertbedömning av den förändrade luftföroreningsituationen behöver göras, i och med att delar av Bagartorpsringens gaturum blir mer slutet. Informationen om luftföroreningsituationen i planområdet före och efter bebyggelse är allt för allmänt hållen i samrådsunderlaget. Planbeskrivningen anger inte heller källa till uppgifterna om luftkvaliteten i planområdet.

3.4 Mark

Risk för föroreningar i mark föreligger mycket ofta vid byggande i Solna. Bland annat förekommer ofta föroreningar i fyllnadsmassor. Det kan inte uteslutas att det förekommer föroreningar i mark även inom detta planområde. En översiktlig miljöteknisk markundersökning behöver därmed göras i det fortsatta planarbetet. Samråd om det aktuella behovet bör ske med miljö- och byggnads förvaltningens miljöskydds-enhet.

3.5 Natur

I planområdet och dess omedelbara påverkansområde ser det ut att idag finnas 10-15 lövträd, utifrån en flygbild över platsen. En del av dem verkar vara relativt stora och har därmed betydelse för områdets ekosystemtjänster. Det är positivt om några av de större träden kan sparas. Minst lika många träd som tas ner bör planteras vid genomförandet av detaljplanen.

3.6 Hållbart byggande

Exploatören ska ta fram ett projektspecifikt miljöprogram under planprocessen. Projektet bör inrikta sig på ett hållbart byggande. Energieffektivitet, solceller, gröna tak (minst 10 cm), sortering och insamling av olika avfallsfraktioner och förpackningar samt åtgärder för att uppmuntra till cykling är några av de frågor som projektet bör ta ställning till och planera för.

Förvaltningens kommentar:

Buller

Till granskning har bullerutredning och planbeskrivning kompletterats utifrån utökad järnvägstrafik enligt Trafikverkets prognos. Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar av maxbuller. Plankartan har reviderats med bestämmelser som reglerar buller.

Den öppnare strukturen mot torget möjliggör att Bagartorpsringens inre stråk kopplas vidare genom planområdet och ner mot det nedre torget samt mot Ulriksdals pendeltågsstation. Detta medför att de två punkthusen kring torget utsätts för buller från Ostkustbanan och att samtliga lägenheter inte kan orienteras mot tyst sida. Byggnadsvolymer och planlösningar har studerats vidare avseende ljudmiljöer. Beräkningarna visar att det med en begränsad mängd bullerdämpande åtgärder är möjligt att innehålla riktvärden för trafikbuller för samtliga lägenheter. För ca 3 % av lägenheterna krävs teknisk åtgärd för att klara bullerkrav avstegsfall B. Övriga lägenheter innehåller riktvärden utan ytterligare åtgärder än de som tillhör utformningen av huset för att också ge ett bra lokalklimat avseende vind.

Ljudkvalitetsindex och ljudklass för inomhusmiljön kan inte regleras i detaljplan. Till exploateringsavtalet kommer ett miljöprogram som följer stadens riktlinjer tas fram där fråga om buller kan behandlas.

Planbeskrivningen har kompletterats med text om att fläktar ej ska placeras på bullerskyddad sida.

Dagvatten

Dagvattenutredningen och planhandlingarna har kompletterats med förtydligande gällande dagvattenhanteringen med en klimatkompensation på 25 % och åtgärder för att klara av att fördröja och rena en regnmängd på 20 mm. Föreslagna lösningar innebär en förbättring av området efter omdaning avseende flöden och föroreningsbelastning. Föroreningsmängden från området till recipient beräknas minska och omdaning av planområdet innebär en ökad möjlighet för Brunnsviken att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Luft

Till granskning har planbeskrivningen kompletterats med källa till uppgifterna om luftkvaliteten i området. Halten av kvävedioxid och partiklar visar att halter och nivåer vid planområdet ligger under de rekommenderade normvärdena och miljö kvalitetsmålen. Förvaltningen bedömer inte att beräkning eller expertbedömning om luftföroreningssituationen inom området behöver göras då bebyggelsestrukturen inte är helt sluten samt att trafikmängderna är på en förhållandevis låg nivå.

Mark

En miljöteknisk markundersökning som analyserar bl. a. metaller och PAH har tagits fram till granskningsskede. Dialog om aktuellt behov har förts med miljöskydds enheten. Undersökningen visar på att fyllnadsmassorna innehåller föroreningar över känslig markanvändning (KM) i flera provpunkter. Avfallskaraktärisering av massorna har visat att delar av området kan omhändertas vid deponi för inert avfall och delar av området ska omhändertas vid deponi för icke-farligt avfall. Inga massor över med halter över farligt avfall har påträffats.

Natur

Omdaning med trappor och ramper för ökad tillgänglighet och upprustningen av entrétorget medför att befintliga höjder ändras till den grad att befintliga träd i varierande skick, storlek och ålder fälls. De befintliga träden bedöms inte ha tillräckligt stort värde ur övergripande ekosystemtjänstperspektiv för att bevaras. Tjugotalet nya träd avses att planteras och kan på sikt, tillsammans med utökade grönytor på torget, skapa förbättrat underlag för ekosystemtjänster.

Hållbart byggande

Till exploateringsavtalet kommer ett miljöprogram som följer stadens riktlinjer att tas fram.

Norrenergi har befintliga värmeledningar i anslutning till nu planerat exploateringsområde och förutsätter att de beaktas i detaljplanearbetet.

Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår vi från att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av

exploatören. Vid en eventuell omläggning skall väderförhållande och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande värmekunder ej drabbas mer än nödvändigt.

***Förvaltningens kommentar:** Förvaltningen noterar informationen. Kostnader i samband med eventuell flytt belastar exploatören vilket skrivs in i exploateringsavtalet samt i planbeskrivningen.*

Polisen anser det vara positivt att det finns en uttalad målsättning vad gäller ökad känsla av trygghet och säkerhet genom förbättrade samband, tydligare struktur och levande gaturum. Det är dock väsentligt att det också fokuseras på fastigheternas, inte minst bostädernas, utförande och utformning för att uppnå ökad trygghet och säkerhet även i denna miljö. För att på ett strategiskt och långsiktigt sätt minska risken för främst tillgreppsbrott, och på ett konkret sätt beakta tryggheten ur denna aspekt, är det väsentligt att fastigheter planeras och utformas utifrån grundläggande kunskaper och principer om hur inbrotts- och skalskydd bör vara konstruerade och var de ska placeras. Det är också i bostadsfastigheter väsentligt ur trygghetsperspektivet var till exempel förråd, garage, tvättstuga etc placeras. Ett konkret sätt att beakta detta är att i exploateringsavtal eller likvärdiga handlingar göra en koppling till Bo Tryggt 05 (www.botryggt.se), eller i vart fall uttrycka att dess innehåll skall vara huvudinriktningen och därmed ange en miniminivå på detta område.

Om denna del brister ges fler tillfällen och frestelser och därmed ökade risker för inbrott, stölder och obehöriga intrång och vistelser i fastigheternas utrymmen, till stort förtret och men för framtida boende, hyresgäster och fastighetsägare och med minskad trygghet som konsekvens.

Det finns flera exempel på nyproducerade fastigheter som relativt snart efter inflyttning drabbats av flertal inbrott. De boende är besvikna över bristerna i inbrottsskyddet och att, som det visat sig i efterhand, de råd och anvisningar som finns i Bo Tryggt 05 inte har uppmärksammats och följts.

Några viktiga allmänna frågor att belysa i ett tidigt skede:

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

***Förvaltningens kommentar:** Yttrandet berör projekteringsfrågor som inte kan regleras i en detaljplan. Yttrandet har översänts till byggaktörer. Planbeskrivningen*

har kompletterats med hänvisning till att råden och anvisningarna i Bo Tryggt 05 i projekteringskedde bör följas för att uppnå en trygg och säker miljö. Mot centrumtorget och del av Bagartorpsringen intill regleras att lokaler för verksamheter ska finnas i bottenvåning. De ändrade höjdförhållandena med borttagande av tunnel innebär att en tryggare stadsmiljö skapas.

Solna Vatten påpekar att befintliga VA-anslutningar till fastigheterna Bagartorp 6 och 7 ligger i konflikt med planerad bebyggelse i såväl alternativ 1 som alternativ 2. Dessa serviser måste således flyttas för att planen ska kunna genomföras. Sådan flytt ska bekostas av exploatören.

Förvaltningens kommentar: *Förvaltningen noterar informationen. Flytt av ledningar inom planområdet i samband med byggnationen bekostas av exploatören och skrivs in i planbeskrivningen samt exploateringsavtalet.*

Storstockholms brandförsvaret har utifrån riskidentifieringen funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av ostkustbanan (FG-ledjärnväg). I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå
SSBF har via Solna Stads externa web tagit del av den upprättade inledande riskanalysen daterad 2016-02-18, Brandskyddslaget. Trafikverkets planer på att utöka den aktuella sträckan med 2 nya spår gör att avståndet mot planerad bebyggelse krymper. Detta är tydligt medtaget i analysen från Brandskyddslaget men nämns inte i Solna Stads planbeskrivning. Detta kan göra att den absoluta rekommenderade minimigränsen om en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från järnvägen riskerar att underskridas.

Åtgärdsförslagen behöver verifieras genom en djupare analys.

I slutändan är det Byggnadsnämnden som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att Byggnadsnämnden i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för Byggnadsnämndens beslut. Det är därför mycket viktigt att Byggnadsnämnden förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska

kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-09⁷ beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garagetaket avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras - antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-09⁸.

SSBF bedömer att det inom ramen för planarbetet bör utredas om planerade gårdsbyggnader/påbyggnader/byggnader påverkar möjligheterna att utrymma berörda och omkringliggande fastigheter. SSBF vill i detta avseende uppmärksamma att byggnaderna kan ha dimensionerats under förutsättning att utrymning ska ske via räddningstjänstens stegutrustning. Denna lösning är den absolut vanligaste för bostadslägenheter upp till åtta våningar och kan även förekomma för mindre kontorslägenheter. Detta gör att räddningstjänstens stegutrustning måste ha plats för uppställning och för att kunna komma åt samtliga delar av en byggnad som är projekterad på detta vis. Om aktuell detaljplan kan ha inverkan på exempelvis möjligheten att ställa upp räddningstjänstens stegutrustning måste utrymningsmöjligheterna utredas vidare i planarbetet och säkerställas.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-12⁹.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Förvaltningens kommentar:

Riskenivå

Till granskning har en fördjupad riskanalys av Ostkustbanan tagits fram som utgår från Trafikverkets prognoser för 2040 och som behandlar riskerna utifrån ett individ- och samhällsperspektiv. Planhandlingarna har kompletterats med dess förslag på åtgärder.

Kommunen bedömer att riskerna med närheten till Ostkustbanan kan hanteras genom bebyggelsefritt avstånd om 25 meter från tillkommande spår och att ytor inom detta avstånd ej ska uppmuntra till stadigvarande vistelse samt byggnadstekniska åtgärder på byggnader inom 50 meter från järnvägen.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om Trafikverkets planer på att utöka järnvägen med två nya spår och att bebyggelsefria avståndet anpassats efter framtida utökat spårområde.

Framkomlighet

Framkomlighet för räddningsfordon till såväl befintlig som tillkommande bebyggelse har studerats i planarbetet och kommer att säkerställas i samband med byggnämnan. Frågan om garagets överbyggnad ska vara körbart för räddningsfordon hanteras i fortsatt projektering.

Stegutrymning

För byggnader som överstiger åtta våningar har byggnaderna dimensionerats för att innehålla Tr2-trapphus och därmed utrymning utan räddningstjänstens hjälp.

Brandvatten

Förvaltningen har vidarebefordrat informationen om brandposter till byggaktörer. Dialog mellan byggaktör och SSBF krävs för att tillgodose behov av brandpostsystem inom området.

Swedavia Bromma konstaterar att området ligger utanför flygplatsens bullerkurvor för maximal ljudnivå 70 dB(A) och FBN 55 dB(A) och flygplatsen har därför inget att erinra vad gäller flygbuller. Höjdbegränsningen för det aktuella området varierar från + 70 till +80m (RH2000). Enligt plankarta på samråd överstigs denna höjd då högsta punkt på byggnationen redovisas till +93m (RH2000). Mot denna bakgrund beslutar flygplatsen i egenskap av utpekad riksintresse att avstyrka uppförandet.

Förvaltningens kommentar: *Efter samråd har radarstationen i Bällsta tagits ur bruk och dialog med Swedavia Bromma Airport har skett där besked om höjdbegränsningen +72 meter gäller som högsta byggnadshöjd. Byggnadsförslaget har till granskning anpassats till denna maxhöjd.*

Trafikförvaltningen är positiv till att förslaget om bostadsbebyggelse i detta kollektivtrafikhärläge.

Trafikförvaltningen kan konstatera att Ulriksdal är en bytespunkt som är relativt utspridd och att dagens utformning av planområdet har brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet och är positiv till en omdaning av området. Trafikförvaltningen önskar dock delta i fortsatt dialog för att säkerställa att utformningen blir så bra som möjligt avseende busstrafiken och samspelet med övrig trafik och funktioner. Exempelvis bör möjligheten att se över hållplatsernas placering beaktas.

Buller

Eftersom planarbetet startade innan den 2 januari 2015 tillämpas tidigare riktvärden och avstegsfall enligt Stockholmsmodellen och förslaget innebär att avstegsfall B används. Trafikförvaltningen kan konstatera att när de tidigare riktvärdena används ska störningsskyddet regleras i plankartan. Denna behöver därför kompletteras. Den

planerade bebyggelsen ligger nära pendeltågsstationen där högtalarutrop förekommer, vilket behöver inkluderas i planbeskrivningen. Inom planområdet finns även busshållplatser där högtalarutrop från bussarna kan förekomma. Även detta behöver beskrivas och beaktas.

Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Framkomlighet

Trafikförvaltningen vill särskilt lyfta förslaget om att införa ett gångfartsområde på Bagartorpsringen som förvaltningen inte anser är lämplig i den aktuella miljön och på en längre sträcka. Trafikförvaltningen förutsätter medverkan i fortsatt arbete med utformningen för busstrafiken i detta avseende. Ytterligare en aspekt är hållplatsplacering och utformning. Exempelvis är busshållplatsen närmast den föreslagna gångfartsgatan placerad i en kurva som gör det svårt att angöra med bussarna. Hållplatsens placering, längd och vägens lutning bör beaktas i det fortsatta arbetet och trafikförvaltningens riktlinjer RiBuss följas i dessa avseenden.

Trafikförvaltningen kan konstatera att ersättningstrafiken vid störningar i pendeltågstrafiken idag angör på östra sidan om Ulriksdals station. Trafikförvaltningen vill lyfta att frågan om hur ersättningstrafiken på sikt ska lösas vid stationen behöver beaktas i arbetet med aktuell plan.

Påverkan på spårtrafik

Trafikförvaltningen kan konstatera att planområdets närhet till järnvägen gör att det kan krävas genomförandeavtal avseende rivning och byggnation som kan påverka trafiken. Samtliga arbeten som utförs inom 50 meter från spår ska anmälas till trafikförvaltningen som avgör om avtal behöver tecknas. I god tid innan byggnationerna påbörjas, ska "*Blanketter anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken*" skickas in till TF. Denna går att finna på www.sll.se/bygga.

Vid samtliga vibrationsalstrande arbeten såsom sprängning, pålning, spontning inom 50 meter från stationen ska SSA TEB-0345 följas.

Tillgänglighet

Trafikförvaltningen kan konstatera att planområdet utgör en stor del av bytespunkten Ulriksdal och kopplingen mellan bostadsområdet, busshållplatserna och pendeltågsstationen. Det är därför mycket viktigt att resenärsperspektivet beaktas och särskilt att tillgängligheten blir god. I aktuell planbeskrivning behandlas inte tillgänglighet ur den aspekten och detta behöver således förtydligas och kompletteras.

Trafikförvaltningen godkänner inte föreslagen utformning av den trappa med inbyggd ramp som föreslås eftersom den inte klarar kraven i BBR:ALM. Trafikförvaltningen uppfattar att huvudsaklig förbindelse för personer med funktionsnedsättning mellan busshållplatserna och pendeltågsstationen avses vara via gångvägen i östra delen av planområdet och inte via den föreslagna rampen och

trappan upp till stationen. Denna koppling behöver ses över och göras bredare, kurvan behöver vara mindre snäv än idag och lutningen justeras. Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet behöver generellt följas i hela bytespunkten. Exempelvis är den redovisade lutningen 1:12 vilket inte är i enlighet med 1:20 som riktlinjerna anger. Kopplingen behöver även inkludera vilplan och vid projektering behöver bänkar, räcke utmed gångvägen och Bagartorpsringen, belysning och markeringar i gatan inkluderas.

Trafikförvaltningen ser sammantaget att det finns många tillgänglighetsfrågor som behöver belysas i det fortsatta arbetet och förvaltningen vill gärna medverka i detta. Trafikförvaltningens tillgänglighetsstrategier träffar gärna berörda handläggare på plats för en diskussion om den framtida utformningen.

Förvaltningens kommentar:

Buller

Till granskning har plankartan reviderats med bestämmelser som reglerar buller. Gällande lågfrekvent buller och högtalarutrop från buss och pendeltåg har planbeskrivningen kompletterats med att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Framkomlighet

Till granskning har gångfartsområdet tagits bort och planläggs istället som gata. Ett breddat övergångsställe med refuger avser skapa en trafiksäker koppling för gångtrafikanter mellan de två torgen. Hållplatsläget i kurvan i norrgående riktning behålls men gångbanan rätas upp för förbättrad angöring för bussar.

Förvaltningen bedömer att hållplatsläge för ersättningstrafik för pendeltågstrafik fortsatt ska placeras öster om järnvägen. Bagartorpsringens gatusektion möjliggör för ytterligare ett hållplatsläge för bussar i södergående riktning.

Påverkan på spårtrafik

Åtgärder under byggtiden som kan påverka järnvägstrafiken är en fråga för byggskede och hanteras inte i detaljplanen. Begränsning för vibrationsalstrande arbeten hanteras i exploateringsavtalet och kontrollprogram ska upprättas vid bygganmälan.

Tillgänglighet

Ulriksdal som bytespunkt mellan olika trafikslag förbättras i förslaget genom att gångtunneln mellan de två torget tas bort och kopplingen istället rampas upp. Ett breddat övergångsställe över Bagartorpsringen leder till trappan och rampen som mynnar till entrétorget. Härifrån nås viadukten under järnvägen via en trappa. Överblickbarheten ökar och underlättar rörelser mellan bostäderna, torgen, busshållplatser och pendeltågstationen.

Med bakgrund i entrétorgets höjdförutsättningar med anslutning till centrumtorget i sydväst och tunnelmynningen i nordöst har inte full tillgänglighet bedömts möjlig i avvägningen av tillskapande av en tillgängligare och större torgyta med cykelplatser, träd och grönytor för dagvattenhantering för att uppnå en god helhetsmiljö. En ramp leder gång- och cykeltrafik från Bagartorpsringen direkt ner mot tunnelmynningen. Rampen rätas upp och får en flackare lutning vilket förbättrar tillgängligheten jämfört med dagens läge.

Ur ett kollektivtrafikresenärsperspektiv ökar tillgängligheten då det är möjligt att nå entrétorget via ramp samtidigt som gatusektionen medger möjlighet till nytt hållplatsläge i södergående riktning. Den hållplats i norrgående riktning som är placerad i en kurva behåller sitt läge men kurvan rätas upp vid hållplatsen.

Trafikverket påpekar att utredningen med preciseringen av Ostkustbanans utbyggnad, influensområde och markanspråk anger att minst ett spår till kommer tillkomma väster om befintlig anläggning.

Nytt bebyggelsefritt område, det vill säga 25 m från närmsta spårmit, vilken utgörs av den röda streckade linjen i bifogad karta, utökas något åt väster på denna delsträcka. Ny bebyggelse får alltså inte tillkomma inom detta område.

Den nya bebyggelsen planeras så att den tangerar det utökade byggnadsfria området. Trafikverket anser det mycket positivt att förtätning av bostäder görs i områden med befintlig kollektivtrafik så länge de miljö kvalitetsnormer som finns klaras och riskerna bedöms acceptabla utifrån transporter med farligt gods.

Buller, vibrationer och risk

Planförslaget kommer att hanteras utifrån de äldre riktvärdena med avstegsfall B som tillämpades före 2015 då den nya bullerförordningen trädde i kraft. Om överskridanden av gränsvärden och eventuella krav på åtgärder uppstår efter genomförandet ställs till Trafikverket, kommer Trafikverket kräva full ersättning för de kostnader som kan uppkomma för Trafikverket.

Överskridanden av gränsvärden för buller och vibrationer kan annars leda till en allmänt försämrad tillgänglighet både regionalt och lokalt, i form av restriktioner såsom nedsatt hastighet och begränsningar för tung trafik.

Trafikverket anser att bullerutredningen och även riskutredningar ska baseras på trafikeringsuppgifter för prognoser 2040. Därför är lämpligt att dessa utredningar, och eventuellt även de planerade skyddsåtgärderna, uppdateras i enlighet med dessa prognostiserade trafikeringsuppgifter för år 2040 till granskningsskedet.

Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stömljud bör beaktas.

Luftfartsverket

Då planområdet ligger inom Bromma flygplats höjdbegränsningar har LfV i egenskap av sakägare av CNS-utrustning avgett följande yttrande vilket måste beaktas. *Se Luftfartsverkets yttrande.*

Påverkan under byggtiden

När markarbeten ska utföras nära järnvägsområdet, t.ex. schaktnings-, sprängnings- och grundläggningsarbeten samt åtgärder som kan påverka grundvattennivån, är det viktigt att säkerställa att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt. Bland annat ska projektets arbetsbeskrivning med tidplan, geoteknisk utredning, tvärsektion och beräkningar vara godkända av Trafikverket. Åtgärder som kan påverka järnvägens stabilitet kräver samråd med Trafikverket och en stabilitetsutredning kan behöva utarbetas. PM avseende geoteknik ska vara tillräckligt detaljerat så att eventuella restriktioner för åtgärder som kan påverka järnvägen kan anges. Trafikverket ska också ges möjlighet att bedöma om en

objektsspecifik riskanalys och kontrollprogram för spårlägesmätning ska tas fram av entreprenören. Kontrollprogram behövs bland annat för att övervaka grundvattennivåer och att planerade infiltrationsanläggningar fungerar som tänkt och inte riskerar påverka järnvägsanläggningen negativt.

Trafikverket anser därför att ett avtal ska tecknas mellan staden och Trafikverket om de arbeten som ska utföras av allmän plats, torg och cykelramp m.m. mot järnvägsanläggningen.

Slutligen

Trafikverket har inget att erinra mot planförslaget om ovanstående synpunkter beaktas och hanteras till den reviderade granskningsversionen.

Förvaltningens kommentar:

Buller, vibration och risk

Riskutredningen och bullerutredningen har till granskning uppdaterats med Trafikverkets prognoser för 2040. Plankartan kompletterats med bestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger 0,4 mm/sek.

Luffartsverket

Efter samråd har radarstationen i Bällsta tagits ur bruk och dialog med Swedavia Bromma Airport har skett där besked om höjdbegränsningen +72 meter gäller som högsta byggnadshöjd. Byggnadsförslaget har till granskning anpassats till denna maxhöjd.

Påverkan under byggtiden

Åtgärder under byggtiden som kan påverka järnvägstrafiken är en fråga för byggskede och hanteras inte i detaljplanen. Begränsning för vibrationsalstrande arbeten hanteras i exploateringsavtalet och kontrollprogram ska upprättas vid bygganmälan. Ett avtal som reglerar genomförandefrågor avses att tecknas mellan staden och Trafikverket.

Vattenfall har elnätanläggningar inom detaljplan för aktuellt område bestående av 77 kV markkabel, 6,6 kV markkabel, 0,4 kV markkabel och kabelskåp.

Vattenfall behöver inte ha station inom aktuellt planområde.

Vattenfall önskar att exploatören hör av sig till oss vid start av projekt så Vattenfall kan bygga fram matningsnätet och servisanslutningar till området.

Förvaltningens kommentar: Förvaltningen vidarebefordrar informationen till byggaktörerna.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen

- Fortum
- Försvarsmakten
- Norrvatten
- Swedavia Arlanda

Remissinstanser som inte svarat på remissen

- Colt Telecom AB
- Fastighetsägareföreningen
- Rådet för funktionshinderfrågor
- Stokab
- Tekniska Nämnden

Sakägare enligt fastighetsförteckningen, boende och övrigt

Anonym 1 tycker att förslaget låter bra då det behövs nya hus.

Anonym 2 vill inte ha höghus.

Privatperson 1 anser att man måste titta på pendeltågsstationen när man bygger ut Bagartorp. Jobba för att få bort de tågen som inte stannar just i Ulriksdal. Man behöver även titta på tillgängligheten till stationen även från Södra Ritorp. Området skulle få ett lyft om en ingång till pendeltåget skulle byggas i anslutning mot Enköpingsvägen då området vuxit så hårt den senaste tiden.

Borådet Bagartorp hänvisar till detaljplanens syfte som uppges vara att utveckla Bagartorp centrum i anslutning till Ulriksdals pendeltågstation. Att det är välbehövligt råder det ingen tvekan om och att ambitionen finns hos de styrande politikerna i staden gläder oss boende i Bagartorp. På vilket sätt detta skulle tillgodoses genom planförslagets genomförande kan vi dock inte utläsa av planen. Det vi kan utläsa är att nya bostäder möjliggörs på bekostnad av försämrade boendemiljö för områdets befintliga hyresgäster som dessutom förlorar ett stort antal parkeringsplatser.

När det planförslag som lades fram för nämnden 2016-10-18 återremitterades, genom liberalernas försorg, hyste vi förhoppningar om att ett samlat grepp skulle tas för hela området och att en mer omfattande plan skulle presenteras.

Det var naturligtvis en naiv förhoppning, det är ju dessvärre inte så det jobbas med stadsplanering i den här kommunen. Vad som kom var ett förslag som är avsevärt mycket sämre än det ursprungliga både vad gäller vissa byggnader, dess placeringar och tillgången till grönytor. Särskilt tilltalande i det förslaget var det stora torget med parkkaraktär.

Planen återremitterades för att: *"utreda hur stadskärnan ytterligare kan förstärkas och service/verksamhet präglade hela det övre området inte bara de direkta torgytorna"* samt *"hur tillgängligheten/säkerheten kan beaktas fullt ut på det nedre torget"*.

Någon sådan utredning har inte redovisats och på vilket sätt det nya förslaget skiljer sig från det tidigare på dessa punkter kan vi inte se, inte heller nämns något kring detta i den nya planen. Vad vi däremot kan konstatera är att det vid det nämndsammanträde där beslutet om att skicka ut planen på remiss lades och bifölls ett tilläggsyrkande om att planen till granskningskedet skulle "kompletteras med en kartläggning av gång- och cykelflöden samt en redovisning av förslag för bättre tillgänglighet och säkerhet". Detta bifallna tilläggsyrkande får oss att misstänka att uppdraget som var anledning till återremissen inte genomförts, något som rimligen borde ha lett till ytterligare återremiss.

Att de befintliga byggnaderna på torget rivs har vi inga problem med. Inte heller att befintlig bebyggelse kompletteras med ny bebyggelse. Det vi vänder oss emot är

utformningen av bebyggelsen och den täthet den tillkommande bebyggelsen skapar, särskilt vad gäller bebyggelsen på nuvarande parkeringsyta framför Bagartorpsringen 40- 48.

I det återremitterade förslaget fanns på platsen endast en byggnad vilket innebar ett större avstånd mellan befintlig och ny bebyggelse vilket vi anser är nödvändigt. I det förslaget fanns även ett antal av dagens parkeringsplatser kvar något vi också anser nödvändigt. De 160 lediga parkeringsplatser som redovisas i planen ställer vi oss väldigt undrande till, på Signalistens hemsida finns de inte redovisade och på gatan är det alltid fullt. Kring detta behövs en tydligare redovisning av dels hur de parkeringsplatser som försvinner ska ersättas dels hur behovet av parkeringsplatser för de tillkommande hyresgästerna ska lösas.

Att gångtunneln under Bagartorpsringen tas bort och ersätts med ett övergångsställe över gatan och en trappa ner mot vändplanen framför Hemköp är en dålig lösning som vi motsätter oss. Den befintliga gången under Bagartorpsringen är betydligt säkrare än en passage över vägen. Inte heller är den på något sätt otrygg eftersom man har god sikt genom gången oavsett om man befinner sig nere på vändplanen eller uppe på torget. En uppfräschning av gången behövs däremot. Den föreslagna trappan blir dessutom alltför brant och kommer inte att fungera tillfredsställande ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Beträffande vändplanen framför Hemköp, som i detaljplaneförslaget kallas entrétorget, välkomnar vi en omgestaltning och upprustning. Det är den del av planområdet där det verkligen behövs rejäla insatser eftersom området idag upplevs som extremt otryggt alla tider på dygnet, ur olika aspekter. Nivåskillnaden mellan vändplanen och tunneln under spåren behöver åtgärdas så att man har fri sikt mellan tunnel och vändplan. Totalt körförbud anser vi bör övervägas för platsen. Om detta inte anses möjligt behöver åtminstone åtgärder vidtas för att förhindra parkering på gång/cykelytor runt vändplanen. I detta område bör även kopplingen från pendeltågstunneln till gång/cykelvägen väster om Gunnarbohuset mot Agnesberg/Järvastaden förbättras så att den ansluter direkt från tunnelmynningen.

Påståendet att inget av förslagen bedöms påverka siluett eller landskapsbild sett från Brunnsviken ställer vi oss frågande till. Ett hus som är tio våningar högre än de befintliga punkthusen i stadsdelen måste enligt vår bedömning påverka åtminstone siluetten.

Slutsatsen att detaljplanens genomförande inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan är vi tveksamma till. Området är redan idag kraftigt bullerutsatt både av tåg och biltrafik från såväl E4:an som Enköpingsvägen. Mot bakgrund av ökad biltrafik, ökad pendeltrafik och att Trafikverket planerar för ytterligare två spår befarar vi att det finns risk för att bullernivåerna kommer att uppnå hälsopåverkande nivåer. Av vad vi kan utläsa i bullerutredningen så krävs mycket långtgående åtgärder för att dämpa bullret och även med dessa åtgärder är vi tveksamma till att man klarar nivåerna trots att man tillämpar avsteg från riktvärdena. Vad gäller bullernivåerna är vi av den uppfattningen att staden inte i denna plan lever upp till sin egen miljöpolicy.

Vibrationsutredningen visar även den att värden över kommunens egna riktlinjer överskrids. Utredningen är dessutom gjord vid ett enda tillfälle där datum (150209) för mätning anges men inte tidsomfång. Sju tågpassager och fyra buss- och lastbilspassager har uppmätts, vid en enda punkt, vilket indikerar att mätningen

pågick c:a 1 timme under lågtrafiktid. Denna mätning anser vi inte tillräckligt omfattande för att dra slutsatser utifrån.

Riskanalysutredningen är endast en inledande analys som redovisar en preliminär sammanställning som behöver verifieras genom en fördjupad analys.

Vad gäller dagvattenutredningen har vi inget att anföra annat än att den är en översiktlig analys som i likhet med övriga utredningar är baserade på det planförslag som återremitterades 2016. Mot bakgrund av ovanstående är vår bedömning att en Miljökonsekvensbeskrivning måste göras.

Av planen framgår inte hur angöring till befintliga bostadshus är tänkta när befintliga tillfartsvägar försvinner där de nya husen byggs, detta behöver klargöras.

Vi saknar också i planen en redovisning av var de nytillkommande hyresgästernas barn ska gå i förskola, fritids och skola. Det är redan i dag brist på platser i områdets förskolor och skolor men några nya sådana platser redovisas inte trots en planerad befolkningsökning på drygt 50 %, något vi finner synnerligen anmärkningsvärt. Detta måste redovisas i planen.

Något som också behövs i området när Torpet nu rivs är en fritidsanläggning för områdets ungdomar, även en sådan bör ingå i planen.

Någon ställning till de redovisade alternativen finner vi inte anledning att ta. Vår uppfattning är att hela förslaget bör förpassas till papperskorgen och ett nytt planarbete initieras. Ett planarbete som omfattar hela Bagartorp och som lämpligen inleds med en medborgardialog kring vad planen bör innefatta och hur kompletteringsbebyggelsen bör utformas.

Hyresgästföreningen Solnas synpunkter:

Hyresgästföreningen framför här sina synpunkter å detaljplanen för del av Järva 2:9 Bagartorps centrum. Föreningen kan inte ställa sig bakom kommunens förslag i sin helhet och yrkar att kommunen tar till sig våra synpunkter, som är helt i linje med de synpunkter som framförts av Borådet Bagartorp. Syftet med detaljplanen är att utveckla Bagartorps centrum i anslutning till Ulriksdals pendeltågsstation.

Hyresgästföreningen ser positivt på att fler bostäder byggs. Däremot anser Hyresgästföreningen att förslagen innebär stark miljöpåverkan och därför krävs att en miljökonsekvensbeskrivning görs. Kommunen har heller inte tagit hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet för människor med funktionshinder genom att gångtunneln under Bagartorpsringen tas bort och ersätts med en bro över gatan. I övrigt hänvisar Hyresgästföreningen till de synpunkter som borådet Bagartorp angett och vilka föreningen helt stödjer. Innebörden av Hyresgästföreningens synpunkter är därmed att kommunen får utarbeta ett nytt förslag till omdaning av Bagartorps centrum.

Privatperson 2 synpunkter:

Alt1 är väldigt mycket trevligare och lite mer småskaligt i förhållande till den höga pelaren som planeras. Alt 1 smälter in bättre i Bagartorp. Problematiken med ca 300 nya bostäder är skolsituationen i Bagartorp/Ulriksdal/Järvastaden. De två skolorna är redan fulla, det går inte bygga fler bostäder utan en ny skola till. Den situationen måste lösas innan nya bostäder planeras. Det behövs både låg och mellanstadium samt högstadium (som idag saknas helt) Det finns en plats i Bagartorp där den "gamla" skolan låg. Ta med en plan för ny skola i samband med denna detaljplan.

Annars riskeras detaljplanen överklagas i många år framöver. Även politiken kommer att påverkas.

Privatperson 3 synpunkter gäller cykel och stationen samt fastigheten Gunnarbo 2

CYKEL

När Solna stad presenterar utvecklingsplanerna för det närbelägna området Järva krog står det att det ska bli "Storstockholms mest cykelsmarta stadsdel" och Trafikverket har presenterat planer för snabbcykelbana. Men när det gäller Bagartorp nämns cykel knappt alls i planbeskrivningen. Med tanke på alla politikernas och tjänstemäns prat om att andelen cyklande bör öka så framstår det som märkligt. Det konsternas att Bagartorp kommer vara ett "viktigt nav", men mer utvecklas det inte. Allt fler flyttar till snabbt växande Järvastaden? Hur tar man sig framöver smidigt från den västra sidan av järnvägsområdet till den östra?

STATIONEN

Det nämns väldigt lite hur Bagartorp/Järvastaden framöver ska integreras bättre med pendeltågsstationen. "Via en trappa eller ramp", står det som hastigast. Agnesberg och Järvastaden ligger högt, nästan väldigt högt i förhållande till stationen. För de flesta resenärer, och förstås även de med svårigheter att ta sig fram, så är det förstås inte optimalt att gå långt ner (till torget), för att sedan gå upp (till perrongen). Finns det någon tanke på att man ska kunna ansluta till perrongen uppifrån?

GUNNARB0 2

Ser väldigt lite information om den fastigheten. Ligger väl utanför? Den torde väl ha ett stort intresse om projektet som helhet ska bli lyckat? Fastigheten är det första som resenärer möter på den västra sidan av stationen. Där finns idag bland annat en trött Hemköpsbutik och ett gym.

Privatperson 4 har följande synpunkter på de förslag som man tagit fram

1 Parkeringen, enligt uppgift finns det ett överskott som skall täcka det som byggs, detta stämmer ej. Skall man bygga så måste det som byggs inrymma parkeringsnormen som finns i Solna

2. Ifrågasätter det höga huset om 24 våningar, varför är det så högt ? Ser inte ok ut mot övrig bebyggelse samt så kan det ej vara försvarbart då det blir en massa extra krav på tillgänglighet, brand etc.

3 Om jag måste tycka till så är alt 1 att föredra dock är jag väldigt skeptisk till logistiken under byggtiden Jag kan även tycka att Signalisten borde bygga 2 hus med ca 12-14 våningar istället det skulle vara snyggare och då skulle man även ha ett underjordiskt garage för att lösa p frågan

4 Varför ta bort gångtunneln ? Sänk nivån på andra sidan så det blir ett nedsänkt torg istället med en ordentlig trappa ned från vägen, alt med en gående övergång där bussar bilar mm passerar anser jag inte är bra då det är väldigt mycket gångtrafik när tågen anländer

Jag anser att man borde kunna ta bort rundkörningen och låta bussarna endast använda den ena halvan, detta innebär också att man behöver bygga upp nya hållplatser mm efter Fridenborgsvägen vilket vore att föredra

Privatperson 5 tycker att punkthusförslaget är sämst av de två alternativen. Det känns som att man skulle vinna mer på att dra ut Gunnarbovägen längs med järnvägen på en bro intill nedgången till stationen. Så man får ett sammanhållet torg utanför Hemköp utan biltrafik. Det borde också underlätta för byte till buss som det inte verkar ha tagits någon hänsyn till i det här förslaget. Jag tycker framför allt bussbytesaspekten måste arbetas igenom mer i de föreslagna ombyggnaderna. Sen skulle gestaltningen behöva jobbas lite på också. Det känns väl inte som ful-funkis är det området behöver mer av.

Järvastaden AB utvecklar området på gränsen mellan Solna och Sundbyberg, alldeles intill Igelbackens naturreservat och ändå nära Stockholm City. Vår vision för Järvastaden kommer ur det geografiska läget, vi bygger ett drömboende för barnfamiljer och alla andra som vill bo lugnt och tryggt med naturen utanför dörren och city runt hörnet. Tillsammans med kommunerna har vi ett framgångsrikt samarbete när det gäller att skapa en levande stadsdel med social hållbarhet.

Planen bidrar till en sammanhållen och levande stad

Järvastaden AB välkomnar en utveckling av Bagartorp centrum. Området utgör entrén till Järvastaden och nordvästra Solna för den som nyttjar den spårbundna kollektivtrafiken. Ny bebyggelse och, framför allt, en omgestaltning och upprustning av torget mellan Bagartorpsringen och Ulriksdals pendeltågsstation förstärker dels Järvastadens och Agnesbergs koppling till kollektivtrafiken, dels kopplingen mellan Järvastaden, Agnesberg och Nya Ulriksdal som stadsdelar. Som konstateras i översiktsplan 2030 kännetecknas Solna av en funktionsuppdelning som innebär att bostäder, arbetsplatser och service till viss del bildar egna bebyggelsegrupper. En utveckling av Bagartorp centrum skapar i kombination med Nya Ulriksdals framväxt bättre underlag för service, vilket gagnar hela nordvästra Solna. Ett starkt samband mellan Järvastadens bostäder och Nya Ulriksdals alltfler arbetsplatser är också en positiv effekt av Bagartorps utveckling som bidrar till båda stadsdelarnas attraktionskraft.

Järvastaden AB vill bidra

För Järvastaden AB är det angeläget att entrétorget blir en levande, urban mötesplats som tydligt förbinder Ulriksdals station med Gunnarbovägen och vidare mot Fridensborgsvägen. Passagen norr om fastigheten Gunnarbo 2 (Hemköp) har förutsättningar att bli en viktig länk från pendeltågsstationen till Järvastaden och Igelbäckens naturreservat. Som konstateras i samrådshandlingarna kommer antalet och andelen cyklister inom planområdet sannolikt att öka i takt med att Järvastaden växer. Därför är det välkommet att detaljplanen tar upp ett nytt cykelstråk i anslutning till det nedre torget. Torgets, och hela Bagartorps centrums, utformning har stor betydelse för Järvastadens tillgänglighet och utbud av service. Med rätt utformning blir även de boende i Järvastaden ett viktigt kundunderlag för Bagartorps centrum. Därför vill Järvastaden AB betona att bolaget gärna samverkar brett med kommunen och exploatörer i det fortsatta arbetet med planområdets utveckling så att barriärer kan minskas och stadsdelar kan länkas ihop för att skapa en bättre och mer sammanhållen stad.

Alternativ för ny bebyggelse

Järvastaden AB har ingen synpunkt när det gäller alternativen som presenteras för den nya bebyggelsen öster om hus XXIV i illustrationsplanen (höghuset).

Privatperson 6 är arkitekt och har bott i området (Agnesberg) sedan 1993. Under den här tiden har denna del av Solna förändrats från att ha varit ett isolerat bostadsområde vid pendeltågsstationen, till att bli en del av ett större sammanhang med Järvastaden och Ulriksdalsfältet. Vi boende har länge väntat på att en upprustning även ska ske av området kring pendeltågsstationen och centrumbyggnaderna i Bagartorp. När detta nu sker är det med förskräckelse jag tar del av förslagen som tagits fram.

Skapa en knutpunkt och mötesplats där man vill stanna och umgås. En mötesplats präglad av en modern arkitektur och 60-talets generösa grönytor. Utveckla och var stolt över det fina som 60-tals planen har. Bygg bort de negativa sidorna.

Det behövs en trevlig solig plats som får människor att vilja stanna upp där. Genom att skapa en solig, levande miljö skulle centrumet bli en naturlig mötesplats med trevnad och trygghet och man skulle bygga bort den otrygga öde miljö som präglar platsen idag. Om man inte skapar en miljö som människor vill vistas på kommer otryggheten inte att försvinna.

Solförhållandena vid Bagartorps centrumbyggnader är lätta att analysera och självklara för mig som passerat denna plats i 25 år: Pizzerian Torpets uteplats har ingen kvällssol då den ligger i byggnaden väster om torget med fasad mot syd-ost, medan motstående sydväst fasaden har kvällssol. Detta sydvästläge ska tas tillvara för att ge förutsättningar för en inbjudande mötesplats som man vill stanna på med restauranger och kaféer med kvällssol.

Problemet med de båda förslagen är att de har ett skivformat höghus på 24 våningar placerat väster om torget. Denna byggnad kommer skugga hela torget under stora delar av året. Solstudierna redovisar endast solförhållandena till kl. 15.00. Hade kl. 18.00 redovisats hade man kunnat se att höghuset kastar sin skugga över hela torget. Redovisningen av solstudien i Alt. 1 har dessutom 21 mars felaktigt redovisat kl.12.00 även för kl.15.00.

Om det höga huset i stället placeras på östra sidan av torget, skulle torget få sol hela kvällen. Det är avgörande att torget får restauranger och kaféer med kvällssol. Om inte förutsättningar skapas för att människor ska vilja vistas på denna plats, kommer detta förbli en öde plats som alla snabbt passerar förbi och ungdomarna ensamma hänger runt på.

Låt det nya höghuset få en karaktär som samspelar mer med befintliga höghus i Bagartorp, men kanske med en slankare volym med en mer kvadratisk planform än sina äldre 60-tals kusiner.

Den böjda bostadsbyggnaden mot Bagartorpsringen (i alt. 2) föreslås fortsätta även på den västra sidan om torget. Denna byggnadstyp skapar bullerskyddande och soliga gårdar mot söder. Trädplanteringar på dessa gårdar skapar fond på vardera sida av det soliga torget nedanför höghuset.

På detta sätt skapas nya formmässigt tydliga tillägg till Bagartorp - De böjda husen som följer och förstärker Bagartorpsringens form och höghuset som blir en accent som markerar torget och pendeltågsstationen. Härigenom kommer områdets identitet att förstärkas.

De föreslagna bostadshusen väster om höghuset i de båda förslagen står inte i någon relation till någonting - de står alldeles för tätt, vilket resulterar i trånga gårdar och dåligt dagsljus i lägenheterna.

Alt. 1, med sina kvadratiska bostadshus i öst mot Bagartorpsringen, bildar otydliga rum mellan husen och oanvändbara gårdsytor mot Bagartorpsringen i norr.

Gåfartsområdet innebär olycksrisker med cyklister, bilar, bussar och gående till pendeltåg och skola som blandas. Det är därför viktigt att gåfartsområdet breddas och blir en stor tydlig yta, och inte bara ett överdimensionerat övergångsställe.

(Ett omarbetat förslag med ett fristående punkthus på torget omgiven av två böjda lameller bifogades till yttrandet.)

Privatperson 7 anser att ett 24 våningshus inte passar in i hur övriga hus ser ut. Varför inte gångtunneln kvar? Då slipper man ju gå över gatan med biltrafik (barn ex.).

Torpet flyttar till lokaler som ska rivas!! Var ska de vara sen?

Skolan rivs, vart ska Bagartorps/Agnesbergs barn gå i skola, speciellt då det nu blir fler familjer?

Hur löser man p-platser. Det är redan fullt längs hela Bagartorpsringen? Och vad händer när man tar bort flera p-platser.

Hur löser man kommunikationer för alla nya familjer som flyttar in? Då Ulriksdal numera är ett skip-station och färre tåg.

Förslaget är inte bra utan bara utifrån att få in så många hus som möjligt och dessutom höga (24 våningar är ju förkastligt och passar inte in i övr. planlösning). Vad Bagartorp behöver är inte så många fler hus, utan service. I form av skola, Torpet ska inte flyttas till rivningsfastighet utan bör byggas en ny byggnad för ungdomsgård. Grönområdet i mitten av området får gärna fräschas upp men det är ju bara tillfälligt då ni har planer att bebygga där också. Var tar då allt grönområde/miljö vägen? Då Bagartorp är byggt utan "innergårdar". Trafikmässigt, var ska alla bilar som förlorar P-plats stå? Bagartorpsringen är redan nu fullt av bilar där man får stå. Med tanke på kvalitén på kommunikationen numera med färre tåg, färre avgångar för bussar, kommer personer som bor i Bagartorp/Agnesberg/Järvastaden behöva bilar för att ta sig till jobbet. Bilar kommer inte minska.

24 vånings huset och de 2 hus som planeras på P-platserna norrut kommer ju stå väldigt tätt mot de andra husen. Kommer bli mörkt.

Ser att man i planen anger att Signalisten har ett överskott på parkeringsplatser i området på 160 platser? Hur räknar man då? På Signalistens hemsida räknar jag med 30 st lediga p-platser. Av dessa 30 är 10 st dyrare garage platser och 2 är garage för mc. Idag är Bagartorpsringen alltid fullt av parkerade bilar och ev. Besökare har enormt svårt att finna ledig plats på gatan. Hur tänker man framtiden med 140-160 st minskade platser? Detta kommer ju innebära att mer trafik kommer cirkulera i området för att hitta platser + de som i nya bebyggelsen inte får p-plats. Hyresgäster har trots allt bil och det ser man i intilliggande område Järvastaden där det är omöjligt att finna p-plats på gatan

Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg är kritiska till förslaget då det enligt planbeskrivningen ska byggas upp till 300 lägenheter intill en mycket trafikerad järnväg. Föreningen är särskilt kritisk till platsvalet och utformningen av den planerade bebyggelsen som skulle leda till att cirka 1000 nya boende exponeras för mycket höga bullernivåer. Som detaljplanen uppger kommer en stor del av de nya lägenheterna utsättas för buller som är långt högre än avstegsfall B enligt Stockholmsmodellen. Naturskyddsföreningen kräver därför en annan utformning av detaljplanen för att säkerställa att dessa gränsvärden följs och risken för en försämrad hälsa hos de nya boendena minskas.

Privatperson 8 tycker mot bakgrunden att Bagartorp byggdes på 60-talet att det vore bra om ny bebyggelse utformas i samma arkitektoniska stil och färgsättning som den befintliga av Ernst Grönwall. Ett sorts neo-60-tal så att säga.

Nedan följer förvaltningens kommentarer ämnesvis:

Planens utformning och bebyggelsens gestaltning: Solna stad har en hög efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och verksamheter. Visionen om att kommunen ska tillgodose detta genom att planera för en sammanhållen och levande stad medför att samtliga stadsdelar över tid kommer att utvecklas. Bostadsbyggnation i Bagartorp ligger i linje med stadens ambition för en hållbar utveckling genom ett effektivt markutnyttjande i kollektivtrafiknära lägen. Nästan all nybyggnation i Solna sker idag via förtätning och staden ser planförslaget som en acceptabel förändring av området.

Höjden på och placeringen av den planerade bebyggelsen genomarbetas till granskning där ställningstagande och avvägningar görs efter synpunkterna som inkom under samrådet. De största förändringarna som gjorts till granskning är att ett av förslagen valts ut, höghuset sänkts och bebyggelsen i nordvästra delen vinklats till att följa gatan för att tillskapa en större innergård och ökade dagsljusförhållanden. Att flytta höghuset till motstående sida av torget för att förbättra ljusförhållanden för centrumtorget har inte bedömts vara en god lösning.

Höghuset ha sänkts med 24 m och avståndet till befintlig byggnad på Bagartorpsringen 48 utökats till 8,5 meter. Höghuset är något högre än den befintliga bebyggelsen men förvaltningen bedömer att skalan på föreslagen bebyggelse passar in i Bagartorps befintliga karaktär med lägre lamellhus och högre punkthus i en rytm längs Bagartorpsringen. Vid nybyggnation tas hänsyn till såväl befintlig bebyggelse som möjlighet till goda bostadsmiljöer för nya boende. Planförslaget kommer innebära en förändring av bland annat utsikten och ljusförhållanden för omkringliggande boende. Solstudier och dagsljusberäkning (för östra delen av Bagartorpsringen 48) har tagits fram för att bedöma påverkan på befintliga och tillkommande byggnader och torg. Förvaltningen bedömer att påverkan på befintliga fastigheter är acceptabel och inom ramen för vad man som boende i en tät stadsmiljö förväntas tåla.

Gestaltningen av bebyggelsen preciseras i gestaltningsprogrammet som tas fram till granskning, knyts och biläggs till exploateringsavtalet. Utformningsmässigt ska de nya husen ge ett avtryck av sin tid men samtidigt harmonisera med den befintliga bebyggelsen i området. Den slutgiltiga gestaltningen behandlas vid beslut om bygglov.

Förvaltningen delar uppfattningen om att omgivande befintliga byggnader är viktiga för att helhetsupplevelsen av området. I synnerhet byggnader med samhällsfunktioner så som matbutik och verksamhetslokaler i anslutning till det befintliga torget. Fastigheten Gunnarbo 2 där matbutiken idag ligger ingår inte i planområdet för denna plan men det hindrar inte en framtida utveckling för fastigheten.

Planen ställer i plankartan krav på lägsta våningshöjd om 3,2 meter samt möjlighet för centrumändamål i entréplan mot allmän plats för bebyggelsen i den övre delen av området.

Detaljplanen reglerar inte tillgänglighets- och brandkrav inuti höghuset. Gällande krav säkerställs i bygglovskede.

Torgutformning och gestaltning: Nybyggnationen ger möjligheter till en omdaning av torgen till en tryggare och mer aktiverad och befolkad plats genom förbättrad koppling, tillgänglighet och överblickbarhet samt ett utökat utbud av verksamhetslokaler i bebyggelsen i anslutning till centrumtorget. Omgestaltningen av det entrétorget medför att ett mer sammanhållet torg än dagens situation.

Om omdragning av Gunnarbovägen på en bro längs järnvägen bedöms inte genomförbar lösning då järnvägsområdet på sikt kommer att utökas med ytterligare ett spår på denna sida.

Buller, vibrationer och risk: Byggnadsvolymer och planlösningar har studerats vidare avseende ljudmiljöer. Beräkningarna visar att det med en begränsad mängd bullerdämpande åtgärder är möjligt att innehålla riktvärden för trafikbuller för samtliga lägenheter. För ca 3 % av lägenheterna krävs teknisk åtgärd för att klara bullerkrav avstegsfall B. Övriga lägenheter innehåller riktvärden utan ytterligare åtgärder än de som tillhör utformningen av huset för att också ge ett bra lokalklimat avseende vind.

Förvaltningen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och bedömer att en särskild miljöbedömning inte behöver göras för denna detaljplan. Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen, som delar stadens bedömning.

Förvaltningen bedömer att vibrationsutredningen ger tillräckligt underlag för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger 0,4 mm/sek.

Till granskning har en fördjupad riskutredning tagits fram där både individ- och samhällsrisk analyseras. Hänsyn till olycksrisker har tagits vid placeringen av bebyggelsen och utredningens förslag på säkerhetshöjande byggnadstekniska åtgärder har förts in som bestämmelser i plankartan.

Dagvatten: Dagvattenutredningen följer stadens riktlinjer avseende dagvattenhantering. Föreslagna lösningar innebär en förbättring av området efter omdaning avseende flöden och föroreningsbelastning. Föroreningsmängden från

området till recipient beräknas minska och omdaning av planområdet innebär en ökad möjlighet för Brunnsviken att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Gång- och cykeltrafik: Planhandlingarna har kompletterats med förtydligande om cykelvägar till och från området och en kartläggning av gång- och cykelströmmarna.

Med cykel är den smidigaste vägen från västra sidan av järnvägsområdet till den östra genom tunneln under spåren vid Bagartorpsringen eller över spåren på bro via Enköpingsvägen. I anslutning till Järvastaden, norr om planområdet, finns även en tunnel under järnvägen där cyklar kan passera. Inga ytterligare passager föreslås inom ramen för detaljplanen.

Kollektivtrafik: Järnvägen ingår i Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall och det är upp till Trafikverket att besluta om järnvägens trafikering och utveckling. Trafiken på järnvägen är relativt omfattande och det förekommer trafik med både persontåg och godståg. Förvaltningen delar uppfattningen om att ytterligare en pendeltågsentré mot Enköpingsvägen skulle vara positivt för området men Solna stad saknar rådighet över såväl placering av entréer som vilka tåg som trafikerar sträckan.

Trafikverket ansvarar för trafikeringen på järnvägen och skip stop-försöket med konsekvensen att Ulriksdals pendeltågsstation fått färre avgångar än tidigare har avslutats. Från och med december 2018 trafikeras Ulriksdals pendeltågsstation som tidigare. Utökade pendeltågsavgångar och närhet till flertalet busslinjer i anslutning till pendeltågsstationen samt närhet till cykelstråk gör att kommunikationsmöjligheterna till området är goda.

Perrongen angörs idag via tunnel under spåren. Det finns i dagsläget inga planer på en ny anslutning till perrongen över spåren.

I takt med att området utvecklas med nya bostäder i Bagartorp och Järva kan busstrafikeringen i området komma att ändras. Till granskning har placeringen av busshållplatserna i planområdet utretts vidare i dialog med Trafikförvaltningen och gatusektionen mellan de två torgen ger möjlighet för ytterligare en hållplats på vägens västra sida. Solna stad har inte rådighet över busstrafikeringen i området utan det är upp till Trafikförvaltningen att besluta om.

Parkering och angöring: Ett trafik-pm har tagits fram av Signalisten och planbeskrivningen har kompletterats efter detta. 85 platser försvinner vid byggnation och behovet av dessa avses att fördelas ut inom Signalistens befintliga bestånd inom Bagartorpsringen och Agnesberg. Parkeringsbehovet för tillkommande bostäder följer stadens parkeringsnorm och avses att täckas genom garage under bebyggelsen samt på gård.

Förslaget medför inga förändringar avseende angöring till befintliga byggnader.

Planhandlingar: Solstudierna har kompletterats utefter synpunkt på felaktig tidsangivelse.

Påverkan på Nationalstadsparken: Planhandlingarna har kompletterats med vyer från Brunnsviken i Nationalstadsparken. Höghusets översta våningar kommer att vara synbara från Nationalstadsparken men bedöms inte innebära något

uppseendeväckande nytt inslag ur landskapssynpunkt till den grad att det upplevs som påträngande eller påtagligt stör upplevelsen av natur- och kulturmiljöerna.

Trygghet och tillgänglighet: För att ökad koppling och tillgänglighet för gående mellan tunnelmynningen under järnvägen och de två torgen på var sida om vägen skapas ett breddat övergångsställe över Bagartorpsringen. Trappor på var sida av entrétorget möjliggör en tydlig flödesriktning. Överblickbarheten ökar och underlättar rörelser mellan bostäderna, torgen och pendeltågstationen.

Utformningen av entrétorget har vidarearbetats utifrån målsättningen att förbättra tillgängligheten. Med bakgrund i entrétorget höjdförutsättningar med anslutning till centrumtorget i sydväst och tunnelmynningen i nordöst har inte full tillgänglighet bedömts möjlig i avvägningen av tillskapande av en tillgängligare och större torgyta med cykelplatser, träd och grönytor för dagvattenhantering för att uppnå en god helhetsmiljö. En ramp leder gång- och cykeltrafik från Bagartorpsringen direkt ner mot tunnelmynningen. Rampen rätas upp och får en flackare lutning vilket förbättrar tillgängligheten jämfört med dagens läge.

Torgytan är avsedd som gångyta och endast en parkeringsplats för rörelsehindrade samt angöring till livsmedelsbutik medges. Den befintliga återvinningsstationen flyttas till ett läge längs Bagartorpsringen med tömning direkt från gata.

Skolor och fritidsverksamhet: En ny skola planeras inte för denna plan då det bedöms finnas tillräckligt med skolplatser i norra Solna för att ta emot ytterligare elever. Till granskning har planbeskrivningen kompletterats med närheten till förskolor och grundskolor. När prognoserna över det totala bostadsbyggandet i norra Solna övergripande visar behov av fler platser kommer planering och öppnande av nya skolor att ske.

Fritidsverksamheten Torpet kommer som en provisorisk lösning att inrymmas i lokal på bottenvåningen i en av Signalistens byggnader kring torget. Verksamheten kommer på sikt att flytta till andra lokaler i takt med att närområdet byggs färdigt.

Störningar under byggtid: Exploatören ska upprätta ett kontrollprogram enligt miljöbalken, för den miljö- och omgivningspåverkan som kan uppkomma under byggtiden. Programmet ska även innehålla åtgärder för att minimera dessa störningar. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med kommunens miljö- och byggnadsförvaltning och ska vara fastställt av miljö- och hälsoskyddsnämnden senast två månader före byggstart.

4. Samrådsmöte

Samrådsmöte hölls den 30 november 2017 kl 18.00 i Ulriksdalsskolan. Omkring 30 personer deltog. Från Solna stad deltog byggnadsnämndens ordförande Torsten Svenonius samt plan- och exploateringschef Ann-Christine Källeskog. Representanter från Besqab och Signalisten fanns också närvarande.

Under mötet ställdes frågor om förslagen. Huvudsakligen framfördes en positiv inställning till utveckling av området med synpunkter på utformningen samt en oro för att gångtunnel och parkeringsplatser föreslås att tas bort.

5. Förändringar efter samrådet

Efter samrådet har följande större ändringar gjorts:

- Ett av förslagen har valts ut, höghuset har sänkts med 24 meter och bebyggelsen i nordvästra delen är orienterad med långsida mot gatan. Entrétorgets utformning har utvecklats med bättre tillgänglighet och gångfartsområdet över gatan har tagits bort.
- De till samråd framtagna utredningarna har kompletterats och reviderats efter nytt förslag
- Utredningar som berör avfall, dagsljus, parkering och markmiljö har tagits fram
- Plankartan har kompletterats med utformningsbestämmelser, bestämmelse om buller och stadigvarande vistelse samt byggrätt för entré till matbutik. Gångfartsområde har tagits bort.
- Diagram över gång- och cykelflöden har tagits fram.
- Fotomontage där bebyggelsen framgår från vypunkt i Nationalstadsparken har tagits fram
- Gestaltningsprogram har tagits fram