



Granskningshandling

Samrådsredogörelse Detaljplan för Mälarbanan

inom stadsdelarna Huvudsta och Skytteholm, upprättad i juni 2022

Yttranden (antal och i punktform)

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen Stockholm
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Region Stockholm
5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Solna Stad
6. Luftvarsverket
7. Kommunstyrelsen, Sundbybergs stad
8. Storstockholms brandförsvär
9. Statens geotekniska institut (SGI)
10. Solna Vatten
11. Vattenfall
12. Norrvatten
13. Norrenergi
14. Skanova
15. Avfallsverksamheten, tekniska förvaltningen, Solna Stad
16. Rådet för funktionshinderfrågor, Solna Stad
17. Naturskyddsföreningen, Solna Sundbyberg

Remissinstanser som inte har någon erinran

1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
2. Stockholm exergi
3. Ellevio

Totalt: 20 st

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

Bostadsrättsföreningar

1. BRF Elektrikern
2. BRF Ingenjören 3 och 4
3. BRF Kranen 1
4. BRF Timmermannen 2

Privatpersoner och övriga sakägare, Initialer namn

1. AB
2. AF
3. AH
4. AK
5. AL
6. AS
7. BH
8. BK
9. BW
10. GL
11. Humlegården
12. JB
13. KB
14. KL
15. LA
16. LL och CL
17. ML
18. SH
19. Styrelsen för RRV
20. TH
21. Verksamhetsutövare 1, Nytida, Stora blå kultur, AJ
22. Verksamhetsutövare 2, Stora blå kultur, CB
23. Verksamhetsutövare 3, Stora blå kultur, HG
24. Verksamhetsutövare 4, Stora blå kultur, SL
25. Verksamhetsutövare 5, Stora blå kultur, A-KL

Totalt: 29 st**Övriga, Initialer namn**

1. Hyresgästföreningen
2. AW
3. DA
4. KB
5. MN
6. MP
7. MS
8. MT
9. NF

Totalt: 9 st**ANTAL YTTRANDEN****Totalt: 58 st**

Innehåll

1. Bakgrund
2. Sammanfattning
3. Yttranden
 - remissinstanser
 - sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende
 - övriga
4. Samrådsmöte
5. Förändringar efter samrådet

1. Bakgrund

Kommunstyrelsen uppdrog den 13 augusti 2018 åt byggnadsnämnden att påbörja detaljplanering för utbyggnaden av Mälarbanan genom Solna. Den 22 september 2019 gavs ett förtydligande planuppdrag åt byggnadsnämnden om att påbörja detaljplanering för utbyggnaden av Mälarbanan i Solna.

Planens huvudsakliga syfte är att möjliggöra en högre kapacitet på och tillgänglighet till Mälarbanan och samtidigt utveckla en levande och integrerad stadsmiljö kring järnvägen samt skapa förutsättningar för en funktionsblandad bebyggelse i varierad skala med bostäder, kontor, centrumändamål, förskolor, stationsbyggnader, gator, parker och torg.

Den 2 februari 2021 beslutade byggnadsnämnden att planförslaget skulle skickas på samråd. Digitalt samrådsmöte hölls vid två tillfällen, 25 mars och 15 april 2021 kl. 18.00. Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Planförslaget har funnits att tillgå i Solna stadshus, Solnas Bibliotek och på kommunens hemsida. Sedan dess har detaljplanen bearbetats och reviderats med utgångspunkt från inkomna yttranden. Denna samrådsredogörelse redogör och beskriver vilka yttranden som inkommit under samrådet och hur detaljplanen har anpassats efter dessa.

2. Sammanfattning

Här följer en kort sammanfattning av synpunkter som inkom under samrådet med sammanfattade kommentarer från förvaltningen. Under rubrik 3. *Yttranden* återges en sammanfattad form för att öka läsbarheten och överblickbarheten över inkomna synpunkter. Samtliga yttranden i sin helhet går att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltning.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver ”bearbetas med hänsyn till frågor som rör riksintresse för kommunikationer, för att inte äventyra att detaljplanen påtagligt försvårar nyttjandet av järnvägen”. Solna stad behöver inför granskning förtydliga att planförslaget anpassas och placeras på ett tillräckligt avstånd så att Trafikverket kan klara sin verksamhet utan några restriktioner angående hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver komplettera planhandlingarna angående markföreningar, miljö kvalitetsnormer för vatten,

översvämningsrisk, geoteknik och buller. Kommunen behöver tydligare klargöra med planbestämmelser gällande bulleravskärmning och anpassning till elektromagnetisk strålning. Länsstyrelsen lämnar även synpunkter med hänsyn till risk och säkerhet, naturmiljö och kulturmiljö.

Lantmäteriet efterfrågar i plankartan en avgränsning i höjdded mellan allmän plats och kvartersmark då det saknas på flera platser. Vidare framför *Lantmäteriet* att planbeskrivningen ska redovisa fastighetsägarnas rätt till ersättning vid införandet av rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Angående mark som tidigare varit kvartersmark och som nu planeras som allmän plats är det viktigt att kommunen redovisar detta då det innebär att kommunen har möjlighet att lösa in den marken. *Lantmäteriet* föreslår en redovisning av konsekvenserna för fastighetsindelningen med en karta som inkluderas i planbeskrivningen. Angående x-området framgår det inte hur det är tänkt att användas och genomföras. *Lantmäteriet* påpekar att det inte garanterar att en servitutsrätt kan bildas. *Lantmäteriet* efterfrågar en tydlighet kring upprättande och innehåll i exploateringsavtalet.

Trafikverket vill tydliggöra att den pågående järnvägsplanen (Mälarbanans delsträcka Huvudsta –Duvbo genom Solna stad och Sundbyberg stad) omfattar en sträcka som är utpekad som riksintresse för kommunikation, där riksintresset omfattar både befintlig anläggning och kommande utbyggnad. *Trafikverket* framför och vill tydliggöra att den nu pågående järnvägsplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning utgår från nuvarande förutsättningar och redan antagna detaljplaner. *Trafikverket* framför att järnvägsplanen ej beaktar ”kommande exploateringar och dess följd effekter. Exploateringen hanteras i detaljplanen och följd effekter hanteras via avtal mellan parterna”. *Trafikverket* har lämnat synpunkter angående planbestämmelser, fastighetsbildning, byggnaden lokstallet, dagvatten och skyfall, riskutredningen samt underhåll och skydd av *Trafikverkets* anläggning.

Region Stockholm framför att detaljplanen i huvudsak ligger i linje med förhållningssätten i RUF5 2050. Regionledningskontoret ser positivt på att Solna bidrar till att tillgodose länet med bostäder och kontor och ställer sig bakom ambitionen är överbrygga barriärer. *Trafikförvaltningen* framför att det är av stor vikt att samordning kan ske mellan *Trafikverket* och *Region Stockholm* för att utbyggnaden av tunnelbanan mellan Odenplan och Arenastaden kan fungera parallellt med planerade anslutningsspår i Tomtebodan. *Trafikförvaltningen* har vidare lämnat synpunkter på de tillkommande pendeltågstationerna. De anser att den nya stationen i Huvudsta inte bidrar till någon ökning av kollektivtrafikresande även om tillgängligheten för boende i närheten ökar så kommer alla resenärer som passerar Huvudsta att få längre restid. Vidare betonar *Trafikförvaltningen* att detaljplanen tydligare behöver belysa tillgänglighet runt kollektivtrafikanläggningar men också runt planerade hissar. Slutligen har *förvaltningen* lämnat synpunkter på bullerutredningen, platser för bussar och kommande utformning av gator med hänsyn till framkomlighet.

Miljö- och hälsoskydds nämnden, Solna Stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen belyser miljö- och hälsofrågor på ett bra sätt och att bebyggelsen är välplanerad med utgångspunkt i bra boendemiljö och från störningsperspektiv. Utöver detta lämnar *förvaltningen* synpunkter angående hantering av nuvarande ekar och tallar inom området, förtydligande av dagvattenlösningar, höjdsättning med hänsyn till översvämningsrisk, buller, luftkvalité och miljöanpassning av nuvarande idrottsplats. *Förvaltningen* efterfrågar att exploateringen ska miljöcertifieras för långsiktigt hållbart byggande.

Luftfartsverket, framför att delar av Mäljarbanan ligger inom område där Luftfartsverket har olika radiosystem för luftfarten och att de är sakägare med anledning av att de har s.k. CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och övervakning) i området. Luftfartsverket kan inte godkänna detaljplanen utan en särskild analys kring störningar av CNS-utrustning eller om ny utrustning kan komma att etableras i närheten. Luftfartsverket har inte analyserat konsekvenser av flygvägar samt om CNS-utrustning som ägs av närliggande flygplats kan bli stört. Luftfartsverket framför att de erbjuder ”Flyghinderanalys” för att utreda detta.

Vattenfall, har ledningar i området och förutsätter att Solna stad bjuder in till ledningssamordning för lokalt- och regionalt elnät. Vattenfall framför att de vill ha u-områden och prickmark för sina ledningar. Vattenfall efterfrågar skyddsavstånd för ledningarna intill byggnader som kräver grundläggning och att markbeläggning och växtlighet kan komma att skadas vid eventuell flytt och åtgärd.

Kommunstyrelsen, Sundbybergs stad anser att detaljplanen bidrar till en önskad utveckling med bebyggelse som planeras i direkt anslutning till järnvägen, att grönytor kan planeras på tunneltaket och att barriäreffekter kan minska. Sundbybergs stad framför att en höjdsättning med hänsyn till skyfall och översvämning i området som gränsar till Sundbyberg ska säkerställa att det inte skapas ”instängt vatten” i Sundbyberg. I dagsläget har kommunerna bra samverkan kring detta, men Sundbyberg framför att även Trafikverket och Sundbyberg Avfall och Vatten (SAVAB) bör ingå i det samordningsarbetet för att lösa översvänningsfrågan i samband med utbyggnaden av järnvägen. Dessutom har SAVAB avlopps- och vattenledningar i Ekensbergsvägen förlagda inom Solna stad. Länsstyrelsen har ställt krav på separering av kombinerade ledningsnät och att dagvattensystem behöver anläggas på Ekensbergsvägen. SAVAB behöver dessutom säkerställas rätten till befintliga och framtida ledningssystem utmed Ekensbergsvägen. Sundbybergs stad vill innan granskning gå igenom trafikfrågor längs med Ekensbergsvägen samt bidra till större flexibilitet i utformningen i syfte att underlätta framtida kopplingar mellan kommunerna.

Storstockholms brandförsvaret, är samarbetspart med Trafikverkets arbete med Mäljarbanan och har identifierat tre riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet: järnvägen Mäljarbanan (farligt gods) och tvärbanan, Frösundaleden och riskfylld verksamhet (Arvid Nordqvist). Storstockholms brandförsvaret framhåller ”att Solna Stad frångår sin tidigare tydliga hållning kring bebyggelse rakt ovan överdäckningen” då det planeras för kontor/bostäder hängande över överdäckningen. Storstockholms brandförsvaret menar att det inte kan utgöra ett skyddsavstånd på samma sätt som ett avstånd i sidled och vill att olycksrisker kring detta utreds vidare. Storstockholms brandförsvaret önskar att Miljö- och Byggnadsförvaltningens ställningstagande kring riskreducerande åtgärder ska redovisa sitt ställningstagande i planbeskrivningen. Storstockholms brandförsvaret framhåller vidare att möjlighet till räddningsinsatser och tillgång till brandvatten måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Norrvatten, framhåller att de har ledningar i området vid Ankdammsgatan och Oskarsrogatan och att generellt får dessa inte utsättas för vibrationer eller belastningar. Att placera byggnader i närheten av Norrvattens ledningar innebär således en risk. Arbeten och förändringar av uppfyllnad eller schaktning i närheten av Norrvattens ledningar får inte ske utan Norrvattens godkännande, avtal erfordras med Norrvatten samt godkännande av bygghandlingar och ritningar.

Ellevio, har ingen erinran mot planförslaget.

Norrenergi, har ledningar i området och utgår att eventuell omläggning av nuvarande ledningar bekostas av exploatören.

Naturskyddsföreningen Solna Sundbyberg, Föreningen välkomnar att kommunen tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning och har lämnat synpunkter på vad föreningen anser innebär negativa konsekvenser för miljön och klimatet. För det första innebär planförslaget förluster av värdefull natur såsom biotopskyddade träd, utsläpp av koldioxid under byggtiden, luftföroreningar och sämre omhändertagande av vatten. För det andra, föreningen efterfrågar en beräkning av klimatkonsekvenserna i samband med planens genomförande. För det tredje, föreningen framför att de ser med oro på att planen kommer försvåra för gående och cyklister och önskar att kommunen fortsätter utreda kopplingen vid dagens passage vid Ankdammsgatan. För det fjärde, saknas det enligt föreningen en utredning i miljökonsekvensbeskrivningen angående ekologisk kompensation. För det femte, efterfrågar föreningen en redovisning av hur skyddsvärda kan flyttas och detta bör konkretiseras inför granskningen. Slutligen, efterfrågas en tydligare uppdelning av vilka konsekvenser som uppstår till följd av antingen bredningen av spåren och/eller nya byggnader. Föreningen anser att nya byggnader ska placeras på redan hårdgjord mark utan skyddsvärd natur.

Avfallsverksamheten, tekniska förvaltningen, Solna stad betonar att det inte står mycket i planen hur avfallshanteringen ska organiseras framöver i området. Några systemval för avfallsinsamling har inte gjorts och därför blir det svårt för verksamheten att uttala sig i frågan. Oavsett vilken lösning som väljs är det viktigt att den utformas i enlighet med god standard.

Stockholm Exergi, har ingen erinran på planförslaget.

Solna Vatten, har ledningar i området och framför att planerad bebyggelse är i konflikt med nuvarande ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten. Om ledningar behöver flyttas ska det bekostas av exploatören. Solna Vatten framför att det är viktigt att höjdsättning anpassas efter befintliga ledningar. Trafikverket måste också ta hänsyn till Solna Vattens ledningar.

Skanova, har ledningar i området och förutsätter att exploatören bekostar en eventuell flytt.

Statens geotekniska institut (SGI), anser att skredrisker ska utredas och klarläggas för hela området. Detta gäller även för områden i anslutning till området vars stabilitet kan komma att påverkas av planförslaget. Om stabilitetsrisker inte kan uteslutas ska en stabilitetsutredning utföras. Den park och det idrottsområde som ingår i planen ska inkluderas i bedömningen som berör den geotekniska utredningen. SGI anser även att en bergteknisk utredning behöver utföras för att klarlägga bergrelaterade säkerhetsrisker. Om det behövs åtgärder för att säkerställa markens lämplighet behöver detta preciseras innan planen antas.

Rådet för funktionshinderfrågor, Solna stad framför att funktionshinderdimensionen bör integreras mer i det fortsatta arbetet. Nu behandlas frågan ytterst kortfattat i planförslaget. Rådet framför även att ramper är mer tillförlitliga än hissar, då hissar kan gå sönder. Om hissar planeras är det eftersträvansvärt att det planeras för två

hissar och att de inte blir för små. Rådet förutsätter att den sluttning som skapas i söder är jämn och flack för att en person i rullstol ska kunna ta sig fram, oberoende årstid. Rådet efterfrågar att denna fråga studeras mer noggrant. Den passage i tunnel som idag går mellan Skytteholm och Huvudsta är ett av de viktigaste stråken för de som går, cyklar eller använder rullstol. Ny passage bör planeras så att besökare lätt hittar till den nya övergången och att gaturummet gestaltas på ett sådant sätt att det hjälper till att orientera sig i gaturummet. Att passagen under Frösundsladen förvinner anser rådet vara en försämring för personer med begränsad fysisk rörlighet, vilket också skapar en omväg för dessa. Rådet vill att frågan om bevarandet av nuvarande tunnel beaktas i det fortsatta planarbetet. Rådet förutsätter att den nya bebyggelsen gestaltas så att angöring till samtliga entréer blir lätt och att det planeras in reserverade parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning. Rådet är medvetna om att dessa frågor inte formellt behandlas inom ramen för planförslaget men väljer att lyfta frågan tidigt. Angående de nya stationsbyggnaderna är det enligt rådet viktigt att funktionshinderperspektivet beaktas och tas med redan från början.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår att yttra sig i detaljplanen, men hänvisar till att de stödjer Länsstyrelsen i frågan. Kommunen kan således stryka MSB som remissinstans i liknande ärenden.

Boenden och sakägare i området har sammanfattningsvis lämnat synpunkter som främst berör frågor kring överdäckningen, ny bebyggelse, gång- och cykelkopplingen vid Ankdammsgatan, att naturvärden försvinner och olägenheter under byggtiden. Flera boenden anser att överdäckningen är för stor och vill att den grävs ner då den i stället skapar en ny barriär. Många anser att husen är för höga, ifrågasätter dess gestaltning och utformning samt ställer sig även undrande till varför det behöver byggas så mycket kontor. Att den gång- och cykelkoppling i tunnel som går mellan Skytteholm och Huvudsta ta bort, anser många innebära negativa konsekvenser för de boende och för de som vill kunna röra sig mellan områdena. Många har lämnat synpunkter angående att träd, grönska, värdefulla ekar och naturvärden försvinner. Ett flertal boende har även uttryckt oro att det under byggtiden kommer uppstå olägenheter och att det kommer försämra framkomligheten i området. Verksamhetsutövare inom Stora Blå har särskilt påpekat att deras verksamhet kan komma att påverkas av planförslaget och att de är i behov av lastning och parkering för att deras verksamhet fortsatt ska kunna fortgå.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Detaljplanen omfattar den planerade järnvägsanläggningen och dess förutsättningar och detaljplanen har utformats i nära dialog med Trafikverket. Nödvändiga utredningar har tagits fram för att säkerställa att järnvägsanläggningen inte påverkas på ett negativt sätt. Planhandlingarna har kompletterats med avseende på översvämningsrisk, geoteknik inklusive risk för ras och skred, buller, kulturmiljö och naturmiljö. Planbestämmelserna har justerats avseende buller, översvämning, skydd för järnvägskonstruktion, u-områden med mera. Underlagsutredningarna till detaljplanen och MKB har kompletterats och i vissa fall fördjupats.

Järnvägen har förlagts så djupt som det är möjligt utifrån förutsättningen att MälARBanan ligger på bro över korsningen med Ostkustbanan. Det gör det omöjligt att sänka järnvägen mer än vad planförslaget innebär. Järnvägens funktion omöjliggörs vid en större lutning.

Ledningssamordning har skett med ledningsägare, kvarstående frågor rör framförallt elnätstationer. Samarbete med Sundbybergs kommun har pågått och pågår i trafik- och skyfallsfrågor.

De gång- och cykeltunnlar, som utgår till följd av järnvägens ombyggnad och intunnling ersätts med en helt ny gång- och cykelstruktur som generellt förbättrar framkomligheten för gående och cyklister och knyter ihop olika målpunkter inom och utanför kommunen. Flera nya kopplingar tillkommer vilket skapar tydliga, gena stråk mellan målpunkter av hög standard. Gång- och cykeltunnlar, som utgår under Frösundaleden och Huvustaleden, ersätts med övergångsställen som utformas på ett trafiksäkert sätt. Befintlig gång- och cykeltunnel under järnvägen, som utgår, ersätts av ett parkstråk på södra sidan och av trappor och hiss på den norra sidan. Med den utbyggda och intunnlade järnvägsanläggningen skulle en ny gång- och cykeltunnel under järnvägen ha blivit alltför djup och lång för att utgöra en acceptabel och trygg lösning och valdes därför tidigt bort i planprocessen. Gång- och cykelvägar redovisas i planförslaget.

3. Yttranden

Remissinstanser

Här följer inkomna yttranden i sin helhet. Stycken som inte är del av yttrandet exempelvis sammanfattningar av planförslaget, beskrivning av organisationen eller generell information etcetera har strukits ur yttrandet. Förvaltningen lämnar här kommentarer på samtliga yttranden. Samtliga yttranden i sin helhet går att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltning.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsens bedömning utifrån *Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL* är att planförslaget behöver bearbetas när det gäller frågor som rör riksintresse för kommunikationer för att inte riskera att försvåra nyttjandet av järnvägen. Planhandlingarna behöver också kompletteras avseende markföreningar,

Riksintresse

Mälarbanan utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken vilket innebär att Mälarbanan ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Det gäller samtliga delar av anläggningen och framtida utbyggnadsbehov.

Länsstyrelsen menar att föreslagen bebyggelse som placeras i järnvägens närhet medför risk för inskränkningar eller begränsningar av utnyttjandet av anläggningen på grund av hänsyn till hälsa och säkerhet. Genomförandet av detaljplanen är beroende av Trafikverkets spårutbyggnad och utgör en planeringsförutsättning som tillkommande bebyggelse och infrastruktur behöver förhålla sig till.

Förvaltningens kommentar:

Detaljplanen omfattar den planerade järnvägsanläggningen och de förutsättningar som Solna stad har delgetts av Trafikverket. Detaljplanen har arbetats fram i nära samarbete med Trafikverket. För att klargöra hur den nya bebyggelsen förhåller sig till järnvägsanläggningen har planbeskrivning och relevanta utredningar reviderats och en löpande diskussion under processen har förts med Trafikverket för att komma

fram till ett planförslag, som inte leder till inskränkningar eller begränsningar för riksintresset.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I planbeskrivningen behöver kommunen tydligare redogöra för berörd vattenförekomst status och miljökvalitetsnormerna, samt ange den fördröjningsvolym som behövs för att följa den valda åtgärdsnivån 20 mm. Länsstyrelsen framför att det även behöver redogöras för om och eventuellt hur dagvattenhanteringen behöver förhålla sig till kvarvarande markföroreningar för att inte försvåra för att miljökvalitetsnormerna kan uppnås.

Länsstyrelsen uppmärksammar att järnvägsanläggningen inte är en del av dagvattenutredningen (WRS, 2021-01-26). Omhändertagande av dagvatten inom järnvägsfastigheten har redovisats i järnvägsplanen för järnvägsutbyggnaden och befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen menar att även om vardera parten ansvarar för sin dagvattenhantering enligt PBL respektive Lag om byggande av järnväg, så behöver båda förhålla sig till varandras planeringsförutsättning. Det gäller generellt för all planering vars dagvattenhantering berör en och samma vattenförekomst. Kommunen behöver utifrån detta motivera att planen bidrar till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Förvaltningens kommentar:

I den nya versionen av dagvattenutredningen (WRS 2022-06-15) har recipientens nya statusklassning och miljökvalitetsnormer beskrivits, samt relaterats till ur dagvattensynpunkt relevanta föroreningar. I dagvattenutredningen specificeras även tydligare för respektive område, för varje fastighet (kvartersmark), varje gata och andra ytor inom allmän platsmark, vilka arealer och volymer som krävs för att rena och fördröja motsvarande 20 mm regn. Detaljplanens genomförande bedöms inte bidra till att försämra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för Ulvsundasjön, utan tvärtom till att möjligheterna förbättras. I dagvattenutredningen redovisas detta mer ingående. Planbeskrivningen har uppdaterats gällande MKN och vilka de tänkta dagvattenlösningarna är.

Gällande markföroreningar har miljöteknisk markundersökning genomförts, både för nuvarande massor och planerade fyllnadsmassor. Det har inte framkommit några förhöjda halter av föroreningar som föranleder att inte rekommendera möjligheten att infiltrera dagvatten. Planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende.

Infiltration av dagvatten till underliggande mark är positivt för att efterlikna en mer naturlig hydrologi och bidra till grundvattentillförseln. På grund av detaljplanens tekniska komplexitet och kravställande från andra aktörer utgår dagvattenutredaren från att alla åtgärdsförslag för dagvatten anläggs med täta bottnar eller begränsade möjligheter till infiltration. Om det i ett projekteringsskede skulle visa sig möjligt att infiltrera dagvatten utan att riskera andra intressen, så är det önskvärt och det bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna. Tvärtom kan föroreningar genomgå ytterligare avskiljning i mark genom fastläggning, nedbrytning eller andra kemiska eller biologiska processer.

Trafikverket har utfört en dagvattenutredning för järnvägsanläggningen. Slutsatsen är att ”projektet medför ingen påverkan på möjligheten för Mälaren-Ulvsundasjön eller Bällstaån att följa miljökvalitetsnormerna och uppnå god status inom utsatt

tid”. Med tillämpning av åtgärdsnivån på 20 mm visar beräkningar att också järnvägsplanen bidrar positivt till möjligheten att uppnå berörd vattenförekomstns miljö-kvalitetsnormer. Sammantaget bidrar alltså de två planerna till att MKN för ytvatten kan följas.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen, vilket innebär att den kan ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet 2–4 kap miljöbalken och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken. I miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen har skyddsåtgärder i form av bullerskydd med mera. föreslagits. Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen har dock inte tagit höjd för de tillkommande bostäderna som nu planeras längs med Mälarbannan. Mot bakgrund av detta behöver det tydliggöras att Trafikverkets skyddsåtgärder endast avser skydd för befintlig bebyggelse och nu gällande detaljplaner.

I bullerutredningen (Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB, 2021-01-27) framgår det inte tydligt om verksamhetsbuller påverkar delen av planområdet med nya bostäder. Situationen med verksamhetsbuller behöver förtydligas.

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen och planbestämmelsen ska förtydligas avseende enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvadratmeter, dessa ska placeras där det är högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Det räcker inte att det är vid ett fönster, så som planbestämmelsen nu är utformad, för att riktvärdena ska klaras.

Trafikbullerförordningen anger vilka riktvärden som ska klaras vid fasad, det vill säga vid en hel fasadsida. Gällande uteytorna vid förskolor får de, för att uppnå god ljudkvalitet, enligt bullerutredningen högst 50 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå på större delen av ytorna. Med formulering i samrådshandlingarna regleras dock endast att en begränsad del behöver klara ekvivalentnivån, bullerförhållandena på föreslagna förskolegårdar behöver ses över närmare så att ljudförhållandena har förutsättningar att bli godtagbara.

Förvaltningens kommentar

Förslaget är utformat så att de tillkommande bostäderna i området inte är beroende av Trafikverkets bullerskärmar. Bostäderna är placerade intill intunnlingen, vilken ger ett mycket bra bullerskydd. Bullernivåerna på de planerade och befintliga förskolegårdarna uppfyller bullerförordningens riktvärden i och med att gårdarna har 50dB(A) ekvivalent och 70 DB(A) på hela gårdarna bortsett från en lite del på inom det befintliga förskoleområdet i söder. Därmed är förvaltningens bedömning att ytterligare förtydligande inte är nödvändigt. Däremot har bullerutredningen förtydligats gällande industribuller, och utredningen visar att det inte överstiger riktvärden för ljuddämpad sida enligt Naturvårdsverket. Plankartans bestämmelseformulering angående kryssmark har utökats så att det framgår att bullerskyddande åtgärder medges. Planbestämmelse avseende enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvadratmeter har förtydligats.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen tydliggör att Trafikverkets järnvägsplan ej har beaktat en överbyggnad där stadigvarande vistelse möjliggörs. Länsstyrelsen noterar att Trafikverket har synpunkter på den till detaljplanen framtagna riskanalysen (Brandskyddslaget, 2021-01-

27). Trafikverkets synpunkter gäller detaljeringsgrad och omfattning av planerad utformning samt marken i nära anslutning. Dessa kan få betydelse för riskbedömningen totalt sett, vilket kommunen behöver se över i sitt fortsatta arbete med planen. I det fortsatta planarbetet behöver det redovisas att det inte föreligger några risker för restriktioner för nyttjandet av järnvägsanläggningen med hänsyn till detta.

Förvaltningens kommentar:

Riskanalysen inkluderar sedan tidigare konsekvenser för omgivande bebyggelse samt bebyggelse intill och ovanliggande överdäckningen. Analysen har kompletterats med bland annat olyckor som sker på delsträcka öst, den del som inte var inkluderad tidigare i och med att planförslaget inte omfattar någon tillkommande bebyggelse utmed denna delsträcka utan enbart omfattar själva utbyggnaden av spårområdet. I riskanalysen finns nu denna del inkluderad och det visar att en olycka inom delsträcka öst kan få konsekvenser för den planerade bebyggelsen inom delsträcka mitt. En kompletterande utredning har genomförts där en verifiering av kraven i Trafikverkets TDOK 2015:0340 Bro och tunnel görs. Utredningen ingår som en separat del, bilaga, till riskutredningen. Under arbetet med verifieringen har löpande dialog förts med Trafikverket avseende innehåll, omfattning och utförande. Den till granskningen bifogade utredningen är Solna stad och Trafikverket överens om uppfyller uppsatta krav och riskerar således inte innebära restriktioner för nyttjandet av järnvägsanläggningen med hänsyn till risk.

Markföroreningar

Länsstyrelsen har noterat att det i planbeskrivningen framgår att inga uppmätta halter överskrider riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning), men detta stämmer inte då halter över MKM påträffats i ett flertal provpunkter både i nu utförd undersökning (Iterio, 2020) och i tidigare utförd undersökning (Trafikverket 2018 och 2019 vilken hänvisas till i Iterio, 2020). Detta behöver kommunen se över.

Föroreningssituationen är översiktligt undersökt. Utredande konsult rekommenderar ett antal kompletterande provtagningar och utredningar inom både delområde 1 och 2 för att kunna bedöma föroreningssituationen (av bensen och klorerade kolväten). Inom planområdet har bland annat bly, arsenik, bensen och PAH påvisats i jord i förhöjda halter som kan utgöra en hälsorisk. Klorerade lösningsmedel och bensen är cancerogena och flyktiga. De kan utgöra en hälsorisk i byggnader ovan förorenad mark eller grundvatten. Länsstyrelsen instämmer i behovet av ovan nämnda kompletterande undersökningar. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag därför inte bedöma om marken är lämplig för sitt planerade ändamål eller vilka åtgärder som krävs för att den ska bli det.

De föroreningar (till exempel metaller och PAH) som påträffats i fyllning bedöms i planbeskrivningen kunna åtgärdas i genomförandeskedet genom schakt. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med ställningstaganden samt beskrivning av hur detta kommer att hanteras inom detaljplaneprocessen och genomförandet av planen. Till exempel avseende vilka åtgärdsåtgärder som ska gälla.

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har justerats så att angiven information överensstämmer med resultatet från utförda miljötekniska undersökningar

Kompletterande miljötekniska undersökningar har utförts och redovisas i reviderad rapport avseende miljöteknisk undersökning (Iterio AB 20220615).

Tidigare angivna osäkerheter främst avseende förekomst av klorerade kolväten i grundvatten bedöms nu vara besvarade. Övriga rekommenderade kompletterande undersökningar avsåg ett senare planeringsskede och bedöms inte behövas inför antagande av detaljplanen. Påträffade föroreningar i ytlig jord av både flyktiga och icke-flyktiga ämnen behöver i vissa fall avgränsas och åtgärdas. Dessa kompletterande avgränsande undersökningar samt åtgärder bedöms dock med fördel utföras i ett senare planeringsskede då förvaltningen anser att de inte påverkar planens genomförbarhet eller lämplighet avseende framtida markanvändning. Rapporten avseende miljöteknisk undersökning samt text till planbeskrivning har kompletterats med ett förslag till en generell handlingsplan för det fortsatta arbetet med markföroreningar i framtida projekterings- och byggsleden. I denna handlingsplan förtydligas behov av kompletterande undersökningar, preliminära åtgärdsbehov och hur åtgärds mål ska tas fram.

Planbeskrivningen har kompletterats med kommunens ställningstagande att de markföroreningar som påträffats i området ska åtgärdas under genomförandeskedet för att säkerställa att marken blir lämplig för avsedd markanvändning. Planbeskrivningen har även förtydligats avseende hur detta kommer att hanteras samt vilka generella åtgärds mål som ska användas som utgångspunkt för att bedöma markens lämplighet i framtida efterbehandlingsåtgärder. Till sist har även ett förslag till planbestämmelse redovisats avseende markföroreningar.

Elektromagnetisk strålning

Länsstyrelsen önskar att det till nästa skede både förtydligas och säkerställs att elektromagnetisk strålning inte innebär någon hälsorisk. Kommunen kan med fördel förtydliga vad som avses med ”andel av tågen lokalt på sträckan”, se s. 82 i planbeskrivningen. Magnetfältet på tunnelloket har enligt planbeskrivningen beräknas vara 0,4 μT . Om parkgatan uppmuntrar till långvarig vistelse, exempelvis i form av lekplatser för barn, är det viktigt att säkerställa att nivåerna inte överskrider 0,4 μT . En större förskola planeras i direkt anslutning till parkgatan. Att vissa barn från förskolan går till parkgatan är inte helt osannolikt, vilket gör det extra angeläget att strålningsnivån understiger 0,4 μT för att platsen ska vara lämplig.

Förvaltningens kommentar:

Trafikverket har upprättat ett PM om magnetiska fält inom ramen för järnvägsplanen. Genom olika alternativa lösningar på de olika delsträckorna kommer en optimal magnetfältreducering att uppnås. Detta innebär i västra delen (tråget genom Solna Business Park) och mellersta delen (Huvudstatunneln) att magnetfältsvärden som överskrider ett årsmedelvärde på 0,4 μT endast sker direkt ovanför tunneln/tråget (på en höjd av 10 meter). Miljön direkt ovanpå tunneln ska ej utformas för några aktiviteter som innebär stadigvarande vistelse. I och med att samtliga byggnader, förutom den överliggande byggnaden i östra delen av tunneln, inte ligger ovan tunneln så är bedömningen att magnetfältsnivåer kommer att underskrida rekommenderade årsmedelvärden. Formuleringen gällande ”andel tåg på sträckan” kommer att förtydligas till antagandet, då efter dialog gällande Trafikverkets utredning om gällande elektromagnetisk strålning där formuleringen är tagen ifrån.

Översvämningsrisk

I skyfallsanalysen (PM Skyfallsanalys dp Mäljarbanan – Solna, Tyréns AB, 2021-01-22) föreslås ett antal åtgärder som kommunen återger i planbeskrivningen. Plankartan reglerar översvämningsrelaterade åtgärder i form av bland annat höjdsättning och att bollplanen ska kunna användas som fördröjning av vatten vid skyfall. Av de

föreslagna åtgärderna saknar vi dock reglering (i den mån det är möjligt) och beskrivning av hur skydd mot översvämning av elnätstationen på fastigheten Huvudsta 3:27 ska säkerställas. Det handlar om åtgärder såväl inom som utom planområdet enligt de förslag som presenteras i planbeskrivningen och skyfallsanalysen. Kommunen behöver även säkerställa att åtgärderna inte påverkar järnvägens tekniska förutsättningar. Det framgår av planhandlingarna att det finns översvämningsskeden i Solna Business Park, som kan komma att förvärras av planförslaget. I nuläget föreslår kommunen inga åtgärder, men det framhålls att detta ska studeras vidare när höjdsättningen av området är närmare bestämd. Länsstyrelsen kommer att följa upp detta i granskningskedet. Behövliga skyddsåtgärder för att motverka skada ska i möjligaste mån ske inom planområdet och säkerställas på plankartan.

Förvaltningens kommentar:

Inför granskningen har den anlitate skyfallskonsulten byggt upp en modell som omfattar denna detaljplan och intilliggande detaljplaner (detaljplanen för kv. Yrket och Fräsaren i Solna och detaljplanen för Mälarbanans utveckling i Sundbyberg). Med det som underlag ges mycket goda förutsättningar att hitta lösningar som hjälper till att lösa de skyfallsutmaningar som finns. Det har även i dialogen med Trafikverket klarlagts att deras planerade tråg kommer att uppföras med en mur som innebär att det inte kan rinna ner vatten från omkringliggande delar till järnvägsanläggningen. Muren är en given förutsättning för Trafikverket då den ska skydda järnvägsanläggningen. Muren påverkar vattnets möjlighet att röra sig och det är en variabel som skyfallsutredningen har tagit hänsyn till. Det tillsammans med det i övrigt reviderade planförslaget.

Inom delområde Mitt innebär det bland annat att åtgärder kopplat till bollplanen har tagits bort och skyfallsvattnet tillåts i stället breda ut sig inom parkytor på och intill Huvudstafältet. Framtida höjdsättning och funktioner har anpassats inom parkytorna för att möjliggöra skyfallshantering utan skada för närliggande fastigheter, däribland Huvudsta 3:27. Planområdet har även utökats för att omfatta ytor för anläggande av översvämningsskydd kring fastigheten Huvudsta 3:27.

En skyfallsgrupp med deltagare från Solna stad, Sundbybergs stad, Trafikverket och Tyréns har sedan januari 2021 jobbat med att samordna skyfallslösningar för de områden där flera parter berörs, särskilt inom Solna Business Park och Solna strand. De framtagna skyfallsåtgärderna som beskrivs i rapporten har bearbetats och utretts i skyfallsmodellen i en iterativ process för att hitta de bästa helhetslösningar som gynnar alla parter utan att ha en negativ inverkan på omgivningen avseende översvämningsskeden. Åtgärderna har även förankrats med Solna Vatten och angränsande detaljplan Yrket och Fräsaren samt utvecklingen av Sundbybergs nya stadskärna för att möjliggöra genomförandet av åtgärderna.

Planförslaget med vidtagna skyddsåtgärder innebär att det, vid ett klimatanpassat 100-årsregn, inte finns några risker för den planerade bebyggelsen med ett genomförande av alla de i skyfallsutredningen föreslagna åtgärderna. Dessa åtgärder hjälper även till att minska översvämningsskeden utanför planområdet och skyddar samhällsviktiga verksamheter mot översvämningar.

Geotekniska säkerhetsrisker

Länsstyrelsen menar att detaljplanens geotekniska underlag PM Geoteknik - Beskrivning av markförhållanden och grundläggningsförutsättningar (ELU 2020-11-20) har studerat ett område som inte fullt ut stämmer överens med plankartans

område. Kommunen behöver säkerställa att hela planområdet, och eventuella angränsande områden som kan påverka risken för ras eller skred inom planen, blir utredda och bedömda i planens geotekniska underlag.

I PM Geoteknik står att planerad bebyggelse inte utgör skredrisk i permanentkedet om åtgärder vidtas. Stabilitets- och rasrisker förknippade med höjdskillnader ska omhändertas i detaljprojekteringen. I planbeskrivningen saknas kommunens bedömning av risken för geotekniska olyckor och om det krävs särskilda åtgärder som ska motverka ras eller skred. Planhandlingarna behöver kompletteras i dessa avseenden. Vid behov behöver åtgärderna regleras i plankartan.

Genomförbarheten av eventuella åtgärder i närheten av järnvägsanläggningen behöver kontrolleras med Trafikverket.

Förvaltningens kommentar:

PM Geoteknik (ELU 2022-04-29) och Miljöteknisk undersökning (Iterio 2022-06-15) har kompletterats så att hela planområdet omfattas, med undantag för område kring Vattenfalls elnätstation (Huvudsta 3:27) i södra delen av området. Detta område ska utredas inför planens antagande.

PM Geoteknik har kompletterats med en detaljerad stabilitetsutredning för detaljplaneområdet samt angränsande områden vars stabilitet kan ha påverkan på planområdet. Stabilitetsutredningen visar att säkerhet mot ras och skred i nuvarande situation är tillfredsställande. I planerad situation har tre planritningar tagits fram som markerar områden vilka har behov av geoteknisk åtgärd för att förebygga ras och skred. Med geoteknisk åtgärd avses exempelvis markförstärkning eller lastreduktion om inte annat kan påvisas vid en fördjupad stabilitetsutredning. Planbeskrivningen har förtydligats gällande risk för ras och skred med bland annat kommunens bedömning av risk för geotekniska olyckor samt föreslagna åtgärder.

En viktig förutsättning i planeringen av den tillkommande bebyggelsen och intilliggande gator med mera är att dessa inte får påverka Trafikverkets konstruktioner negativt. För grundläggning på en högre nivå än tunnelkonstruktionen så innebär det att laster inte får tillföras tunnelväggen. Byggnader bör pålas, om de inte grundläggs på berg och uppfyllnader ska projekteras för att undvika sättningar och påhängslaster på TRVs pålar. För grundläggning på en lägre nivå än tunnelkonstruktionen innebär det att tunnelns grundläggning inte får undermineras. Vid pålning av kvarter kan det vara aktuellt med borrhade pålar i närheten av järnvägstunneln för att minimera påverkan på tunnelns grundläggning och försvarspålningen. I den miljötekniska undersökningsrapporten (MUR) finns sektioner med nivåer på färdigt golv i kvarter i relation till Trafikverkets konstruktioner som förtydligar var åtgärder enligt ovan är aktuella. Marken anses lämplig för planerad bebyggelse med hänsyn till jord- och bergförhållanden förutsatt att restriktioner i PM Geoteknik följs i genomförandeskedet.

Naturmiljö

I planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen framgår att det enligt naturvärdesinventeringen inte finns något träd som klassas som särskilt skyddsvärt inom planområdet. Enligt Länsstyrelsens kartering finns dock en eller två särskilt skyddsvärda ekar som verkar behöva tas bort i östra delen av planområdet. Detta har också uppmärksammats i miljökonsekvensbeskrivningen för

järnvägsplanen (träd A enligt bilaga 2 till denna miljökonsekvensbeskrivning). Kommunen bör så långt möjligt undvika påverkan på dessa träd.

Förvaltningens kommentar:

Handlingarna som tar upp naturvärden, MKBn och planbeskrivningen, är uppdaterad med avseende på Länsstyrelsens upplysning om förekomsten av särskilt skyddsvärda träd inom planområdets östra del samt även med ytterligare information om detaljplanens övriga områden. Detaljplanen befäster i denna del enbart Trafikverkets järnvägsplan och möjligheten att spara trädet är mycket liten enligt Trafikverket.

Inom arbetet med järnvägsplanen togs en utredning kring de övergripande konsekvenserna gällande påverkan på naturmiljö fram. En vidareutveckling av den pågår ett arbete där alla förutsättningar, både gällande järnvägens och bebyggelsens genomförande. Det ligger till grund för ett arbete om ekologisk kompensation för naturvärden som försvinner. I detta arbete kommer kompensationsåtgärder att identifieras för den påverkan som både Trafikverkets järnvägsplan och detaljplanen för Mälarbanan åstadkommer för naturmiljön i området.

Kulturmiljö och gestaltning

Lokala kulturmiljövärden

Länsstyrelsen anser att det är positivt att det framtida parkstråket avses följa dagens järnvägssträckning. Detta tillsammans med bevarandet av lokstallarna gör att järnvägens roll i den historiska utvecklingen till viss del är fortsatt läsbar. Dock så bryter tilläggen i Huvudsta i anslutning till parkstråket med de stadsplaneringsideal som ligger till grund för områdena på båda sidor om järnvägen. Det saknas en mer fördjupad analys av hur detta påverkar läsbarheten av bebyggelsen och stadsplanens kulturvärden. Kommunen bör undersöka om och hur bebyggelsen kan placeras och utformas på ett sätt som möter befintlig bebyggelse med mer hänsyn och varsamhet. Stora Blå och Kafferosteriet i Solna Business Park får båda mycket närliggande nya tillägg, vilket påverkar deras visuella ställning i omgivningen negativt. I och med att båda byggnaderna har pekats ut som känsliga och viktiga komponenter i den samlade kulturmiljön bör kommunen klargöra hur nya tillägg ska anpassas till och samspela med dessa befintliga kulturvärden.

Miljökonsekvensbeskrivningen

I kapitlet om stadsbild finns mycket få hänvisningar till de kulturhistoriska aspekterna av stadsbilden. Fokus i kapitlet är på hur de nya tilläggen bidrar till en ”stadsmässighet”. Denna beskrivning bör med fördel kompletteras och nyanseras, där även inverkan på befintlig stadsbild och de kvaliteter som bygger upp stadsbilden lyfts fram.

Förvaltningens kommentar:

En analys av hur tilläggen i Huvudsta i anslutning till parkstråket påverkar läsbarheten på respektive sida av järnvägen har genomförts och redovisas i en antikvarisk konsekvensanalys tillhörande detaljplanen. I denna framgår att den nya bebyggelsen i Huvudsta och Skytteholm, i kombination med intunnlingen, innebär en påtaglig förändring av områdets stadsbild. Järnvägens komponenter döljs och den barriärverkan som spåret idag bildar bryts. Samtidigt bildas en ny barriär mellan spårområdet norra och södra sida till följd av den nya bebyggelsen och intunnlingen. Detta innebär att sikten och det visuella sambandet mellan spårområdets norra och

södra sida försvagas. Bebyggelsens placering utmed det intunnlade spåret är att föredra eftersom järnvägens sträckning fortsättningsvis kan avläsas.

Norr om befintligt spår har bebyggelsen omarbetats efter samrådet för att på ett bättre sätt anpassa sig till den befintliga bebyggelsen i Skytteholm. Med en lång lamelliknande volym längs Ankdammsgatan, med punkthustypologi längs Framnäsbacken och hus i park intill Framnäsbackens ände, förhåller sig planen mer medvetet till den befintliga bebyggelsen. Ny bebyggelse är i huvudsak även väl anpassad efter rådande höjdskala i Skytteholm vilket skapar en samstämmighet mellan gammalt och nytt.

Typologin på den södra sidan av tunneln är medvetet utformat utifrån ett ideal som anknyter mer till den klassiska stenstaden än till den, i Huvudsta och Skytteholm, modernistiska planstrukturen. Med föreslagen bebyggelse på den södra sidan av tunneln nyttjas ett område som under lång tid varit ett öde landskap med en motorvägsruin som en av de tydligare inslagen. Den som nu föreslås är en ny bebyggelsestruktur som blir en ny årsring där det eftersträvas en stadsmässighet och ett levande och attraktivt område. En anpassning till rådande planstruktur bedöms inte kunna ha skapat en lika attraktiv stad utifrån dagens stadsbyggnadsideal.

Byggnaden Stora Blå inom området Solna strand skymms i planförslaget av en tillkommande byggnadsvolym från spåret i norr vilket bedöms medföra negativa konsekvenser för kulturmiljön. För att minska denna påverkan har tillkommande byggnader utformats med varierade hög-, resp. lågdelar för att Stora Blå även fortsättningsvis ska vara en del av stadsbilden i området. Förslagets bearbetning sedan samrådet innebär att högdelarna bättre anpassats efter den befintliga byggnadens accentuerade trapphus.

Förhållandet till kafferosteriet inom kv. Verkmästaren är utformat för att kunna inte skapa en för tydlig kontrast direkt mot kafferosteriet. Förslaget innebär att den del av byggnaden som ligger närmast kafferosteriet hålls relativt låg, maximalt 5 våningar, för att fortsatt möjliggöra att kafferosteriet är ett tydligt inslag i miljön när man rör sig intill den framtida nya stationsentrén i Solna Business Park.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med utförligare hänvisningar till de kulturhistoriska aspekterna av stadsbilden.

Avgränsning av järnvägsplan och detaljplan

Kommunen bör överväga att dela upp planområdet för att behandla prövningen av den tillkommande bebyggelsen separerad från järnvägsutbyggnaden. Detta för att inte påverka Trafikverkets prövning av järnvägsplanen som sker enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Förvaltningens kommentar:

Solna stad och Trafikverket har ingått ett avtal med en gemensam målbild om att åstadkomma en utveckling av området både avseende järnvägen och bebyggelsen. En sammanhållen detaljplan ger möjligheter att analysera dessa två delar på ett så bra sätt som möjligt sammantaget.

Lantmäteriet

Plankarta och bestämmelser

Lantmäteriet kan inte finna någon avgränsning i höjddled mellan allmän plats och

kvartersmark inom flera användningsområden i planförslaget. Avsaknad av denna reglering kan innebära att planförslaget inte uppfyller, bland annat, 4 kap. 5 § PBL. vilket kan innebära stora svårigheter med att genomföra planförslaget.

Planbeskrivning

Av planbeskrivningen framgår inte att rivningsförbud och skyddsbestämmelser kan medföra fastighetsägares rätt till ersättning. Det är en viktig konsekvens av bestämmelserna som ska framgå av planbeskrivningen enligt 4 kap. 33 § tredje stycket PBL.

Om mark som tidigare varit utlagd för annan användning än allmän plats nu planeras för den användningen är det viktigt att det av planbeskrivningen framgår att så är fallet och att det innebär att kommunen har möjlighet att lösa in marken även om någon överenskommelse inte träffats om saken. Detta eftersom det är en viktig konsekvens av att planlägga på det viset (jmf. 4 kap. 33 § tredje stycket PBL). I det här sammanhanget kan det vara en god idé att inkludera en karta över konsekvenser för fastighetsindelningen för att detta ska framgå på ett tydligt sätt.

Det framgår inte hur markreservatet x är tänkt att användas och genomföras. Lantmäteriet vill uppmärksamma kommunen om att PBL inte möjliggör någon tillgång till x-området och att det inte heller garanterar att en servitutsrätt bildas för ändamålet. För att vara säker på att få tillträde till området kan det därför vara en god idé att rätten ser till att säkras upp redan innan planförslaget antas.

I planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen redan i samråds-skedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen

Förvaltningens kommentar:

Avgränsning i höjdded mellan allmänplatsmark och kvartersmark för järnväg redovisas i principsektioner på plankartan. På plankartan har nu även höjderna på tunneltaket lagts in så att dessa tillsammans med de redan angivna höjderna på ovanliggande gata kan läsas ihop. Till antagande har Solna stad och Trafikverket kommit överens om att ta fram en illustrationsplan som visar de olika användningarna i förhållande till varandra. Till antagande kommer även en fastighetskonsekvenskarta att tas fram. Gällande frågan om markreservat X så finns inte den i planhandlingarna och därför bortser förvaltningen från den synpunkten.

Att rivningsförbud och skyddsbestämmelser kan medföra fastighetsägares rätt till ersättning är en fråga som kommer att hanteras i genomförandeavtalet. Planbeskrivningen har uppdaterats med denna information.

Planbeskrivningen har förtydligats med information om vilken mark som kommer att övergå från kvartersmark till allmän platsmark och vilka principer som gäller för detta.

Arbetet med exploateringsavtalen med de respektive byggaktörerna samt arbetet med genomförandeavtalet med Trafikverket pågår och kommer att vara färdigt inför antagande.

Trafikverket

Trafikverket har under samrådsperioden inkommit med ett yttrande 2021-05-21 som sedan drogs tillbaka och ersattes med ett andra yttrande 2021-07-13.

Övergripande synpunkter

Trafikverket önskar tydliggöra att underlaget tillhörande järnvägsplanen baseras på den förutsättningen som gäller för järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning, dvs de utgår från befintligheter och redan antagna detaljplaner. Järnvägsplanen beaktar inte kommande exploateringar och dess följd effekter. Exploateringen hanteras i detaljplanen och följd effekter hanteras via avtal mellan parterna.

Planbestämmelser

Trafikverket och Solna stad kommer att reglera vissa förutsättningar för markanvändningen i direkt anslutning till järnvägsanläggningen i genomförandeavtal samt servitutsavtal. Trafikverket ser dock ett behov av att via planbestämmelser säkerställa efterlevnaden av ett antal viktiga förutsättningar. Planbestämmelserna utgör grunden för vad externa parter kan utföra i närheten av Trafikverkets anläggning. Trafikverket deltar gärna i arbetet med att hitta en bra nivå på planbestämmelserna i plankartan så att järnvägsanläggningens funktion säkras och så att Solnas allmänna platsmark möjliggörs.

Förvaltningens kommentar:

Dialog mellan Trafikverket och kommunen har hållits under framtagandet av detaljplanens granskningshandling. Ytor i anslutning till järnvägsanläggningen där Trafikverket har behov av åtkomst av olika slag har säkerställts genom att de planläggs som allmän plats vilket medför att kommunen har rådighet över dessa ytor. Genomförandeavtal och servitutsavtal kommer att tecknas mellan Solna stad och TRV.

Fastighetsbildning

Trafikverket och Solna stad har avtalat om en fastighetsbildningsprincip där delar av Trafikverkets ägande av järnvägsfastigheten kommer att ske via en 3D-fastighet. Principen för kommande 3D-fastighetsbildning behöver framgå av detaljplanen. Förslagsvis redovisas detta både i plan och sektion i plankartan. Trafikverkets grundprincip är att tillkommande exploatering och ledningar samt övriga markarbeten ska ske utanför järnvägsfastigheten samt dess skyddszon. Under mycket särskilda omständigheter, kan avsteg från detta ske. Trafikverket och Solna stad behöver ha en fortsatt diskussion avseende åtgärder inom järnvägsfastigheten och dess skyddszon. Trafikverket önskar tydliggöra att den mark som Trafikverket förbinder sig att överlåta till Solna stad ska regleras genom en överenskommelse om fastighetsreglering och innefattar den mark som inte ska ingå i planerad järnvägsfastighet. Överenskommelsen villkorar Trafikverkets nyttjanderätt fram till att projektet färdigställts.

Förvaltningens kommentar:

Indelning av 3d-fastighet regleras i ett genomförandeavtal mellan Solna stad och Trafikverket. Principen för indelning redovisas i planbeskrivning och i en principsektion på plankartan. Till antagandet kommer också en illustration a Ett antal markreservat för underjordiska ledningar finns utlagda inom Trafikverkets fastighet i plankartan. Bland annat finns ett u-område längs med tunneln där dagvattenledningar som avvattnar tunneltaket placeras. Dessa ledningar regleras i avtal mellan Solna stad och Trafikverket enligt överenskommelse mellan parterna

Byggnaden Lokstallet

Det pågår ett arbete inom Trafikverket för att se över och säkerställa en ändamålsenlig och fungerande drift och underhåll av järnvägsanläggningen, när de nytillkommande spåren tas i drift. Trafikverket bedömer att detta behöver vara klart innan ett slutgiltigt ställningstagande kan tas kring lokstallets användning och övrig järnvägsmark. Trafikverkets ambition är att översynen ska vara klar innan granskningskedet för detaljplanen.

Förvaltningens kommentar:

I dialog med Trafikverket har framkommit att Trafikverket inte har ytterligare synpunkter på samrådsförslagets föreslagna markanvändning avseende Lokstallet.

Dagvatten och skyfall

Utgångspunkten är att part som orsakar en försämring av nuvarande situation gällande dagvatten- och skyfall ska ansvara för och finansiera erforderliga åtgärder. För den exploatering som redovisas i planhandlingarna vill Trafikverket framföra att vatten inte får ledas in i järnvägsanläggningen från omgivningen, för befintlig och kommande bebyggelse. Även här gäller Trafikverkets grundprincip att tillkommande exploatering och ledningar samt övriga markarbeten ska ske utanför järnvägsfastigheten samt dess skyddszon. Under mycket särskilda omständigheter, kan avsteg från detta ske. Fortsatt dialog mellan parterna behövs för att hitta goda helhetslösningar gällande dagvatten och skyfall.

Förvaltningens kommentar:

För att möjliggöra ett omhändertagande av dagvatten från tunneltaket har ett område (u2) för omhändertagande av dagvatten från allmän plats inom järnvägstunnelns skyddszon lagt in på plankartan. Denna rättighet ska regleras i avtal mellan Solna stad och Trafikverket enligt överenskommelse mellan parterna.

Riskutredning

Trafikverket har inte fullt ut kunnat bedöma konsekvenserna av föreslagen exploatering i anslutning till järnvägsfastigheten samt dess risker mot bakgrund av samrådsunderlaget. Det medför en svårighet att bedöma nödvändiga skyddsåtgärder och huruvida dessa behöver planstöd eller ej. Trafikverket anser att underlaget för planförslaget behöver utvecklas inom framför allt följande områden.

- Förtydligande av hur de riskreducerande åtgärderna och den ovanliggande bebyggelsen förhåller sig till varandra avseende stadigvarande vistelse, samt ett resonemang avseende den konflikt som uppstår mellan dessa.
- Redovisning saknas för att kunna bedöma risker för ovanliggande och intilliggande bebyggelse är mindre än för bebyggelse intill motsvarande trafikled i ytläge vilket är ett krav för överdäckningar enligt Trafikverkets TDOK 2015:0340 Bro och tunnel, övergripande krav.
- De delar av Solna stads riskutredning som hänvisar till Trafikverkets riskutredning behöver beaktas som en förutsättning och slutsatserna kring det behöver ses över.
- Tydligare redovisning avseende använda förutsättningar för de delar av utredningen som hanterar explosion i tunneln samt motiv/förklaring till gjorda bedömningar. Scenarierna som används är viktiga då de påverkar den så kallade katastrofrisken (olyckor med mycket stora konsekvenser) som är en viktig fråga vid bedömning av markanvändningens lämplighet

Trafikverket deltar gärna i det fortsatta arbetet tillsammans med Solna stad för att vidare utreda ovanstående punkter.

Förvaltningens kommentar:

Risakanalysen har kompletterats med ett antal ytterligare explosionsscenarioer samt bakomliggande resonemang. Det framgår av utredningen vad som är antaganden och vad som är beräkningar baserade på erkända metoder. Riskanalysen har också kompletterats med bland annat fler explosionsscenarioer samt olyckor som sker inom delsträcka öst, vilket inte var inkluderat tidigare eftersom planförslaget inte omfattar någon tillkommande bebyggelse utmed denna delsträcka. En kompletterande utredning har genomförts där en verifiering av kraven i TDOK 2015:0340 görs. Under arbetet med verifieringen har löpande dialog förts med Trafikverket avseende innehåll, omfattning och utförande av verifieringen. Verifieringen kommer att framgå av planhandlingarna. Riskanalysen har tydliggjorts avseende vad som menas med stadigvarande vistelse.

Underhåll och skydd av Trafikverkets anläggning

Trafikverket kommer behöva åtkomst till järnvägsanläggningen för löpande drift- och underhållsåtgärder. Avtal ska upprättas mellan Solna stad och Trafikverket för att reglera frågor avseende åtkomst till järnvägsanläggningen för drift- och underhållsåtgärder.

Förvaltningens kommentar:

Kommunen delar uppfattningen att avtal ska upprättas mellan Solna stad och Trafikverket för att reglera frågor avseende åtkomst till järnvägsanläggningen för drift- och underhållsåtgärder.

Region Stockholm

Regionledningskontorets synpunkter

Detaljplanen har potential att bidra till utvecklingen av stadsmiljön inom den i RUFSS 2050 utpekade centrala regionkärnan där denna del ingår. I enlighet med förhållningssätten i RUFSS 2050 planerar kommunen för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö. Regionledningskontoret är positivt till att Solna stad planerar att utveckla en levande stadsmiljö i planområdet och bidra till att tillgodose länets behov av bostäder och kontor. Enligt RUFSS 2050 bör Solna stad skapa en planberedskap för cirka 800 bostäder per år fram till 2050. De cirka 1 000 bostäder som möjliggörs genom detaljplanen utgör därmed ett viktigt tillskott.

Regionledningskontoret ställer sig bakom ambitionen att överbrygga barriärer och skapa sociala stråk. Social hållbarhet är en aspekt som genomsyrar RUFSS 2050 och regionplanen har ett mål som handlar just om att skapa en tillgänglig region med god livsmiljö.

Pendeltågsstationen Sundbybergs station är utpekad i RUFSS 2050 som en storregional bytespunkt. Det innebär att den är viktig för tillgängligheten inte bara inom Stockholms län utan även till och från Västmanlands län. Förhållningssättet i RUFSS 2050 är att de storregionala bytespunkternas funktion i form av bland annat enkla byten, bussuppställning och vändytor ska säkerställas. Det är viktigt att den nya stationen Huvudsta planeras med det regionala och storregionala perspektivet i åtanke.

Det är viktigt att utveckla och säkerställa centrala funktioner i den lokala grönstrukturen för både människors hälsa och för den biologiska mångfalden. Parker, gröna stråk och bebyggelsenära ytor som kan bidra med ekosystemtjänster som dagvattenhantering ska integreras i den samlade bebyggelsen.

Förvaltningens kommentar:

Planförslaget möjliggör nya parker och stråk som bedöms kunna ha ett stort rekreativvärde i området. De befintliga sambanden ska bibehållas och utvecklas. En naturvärdesinventering, landskapsanalys, barnkonsekvensanalys och en första bedömning om ekologisk kompensation har tagits fram. Frågan om kompensation ska vidareutvecklas för att säkerställa att de gröna värden som går förlorade återuppstår i genomförandet av projektet. Många nya rekreativvärden kommer att skapas, det är bland annat en ny lekplats i den nya så kallade sluttande parken söder om intunnelingen och en klätterlek söder om den södra huvudgatan, båda platserna inom planområdet. Ytterligare kompensation utanför planområdet studeras vidare. Den lekplats som försvinner, alltså den som idag finns intill slutet av Framnäsbacken, kompenseras genom utveckling av en annan lekplats längs Framnäsbacken och den befintliga lekplatsen i södra delen av Skytteholmsparken.

Naturvärden och ekologisk landskapsbild som påverkas är dels kopplade till förlust av enskilda skyddsvärda träd samt alléträd dels till att delar av mindre skogspartier bebyggs. Inom området kommer totalt sett många träd att tas ned. En stor del försvinner till följd av järnvägsplanens åtgärder, men även detaljplanens bebyggelse innebär att många skyddsvärda träd försvinner.

Eftersom de kumulativa konsekvenserna av detaljplanen och järnvägsplanen blir relativt omfattande inom planområdet och i denna del av Solna, sett till den sammanvägda förlusten av träd och naturmark, utreds just nu möjliga kompensationsåtgärder. Det är svårt att ersätta träd som tas ned med tillräckligt många nya inom planområdet. Ytan är begränsad och ovanpå tunneltaket finns begränsningar kopplat till laster och dränlageringsskikt osv. Härmed kommer kompensationsåtgärder utanför planområdet och eventuellt i andra delar av kommunen bli aktuella för att långsiktigt kunna kompensera för förlusten samt för att erbjuda nya rekreativ- och naturvärden. Även flytt av träd inom området kommer att utredas vidare som en möjlig kompensationsåtgärd tillsammans med en arborist (trädeexpert). Ytterligare exempel på kompensationsåtgärder som kan bli aktuella inom och på andra platser i Solna.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas synpunkter

Region Stockholms utbyggnad av en ny tunnelbanelinje mellan Odenplan och Arenastaden pågår. Vid Hagalund kommer en dagvattenledning att anläggas med två tillhörande nedstigningsbrunnar för avrinning av dränvatten från tunnelbaneanläggningen till befintlig dagvattenledning. Dagvattenledningen och tillhörande nedstigningsbrunnar samt den yta som behövs för byggnation av dessa ligger inom samt i direkt anslutning till det planerade anslutningsspåret mellan Mälärbanan och Tomtebodabangård. Det är därför av stor vikt att samordning sker mellan Trafikverket och Region Stockholm så att respektive anläggning kan byggas och fungera parallellt.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten rör utbyggnad av Järnvägsanläggningen, och kommunen hänvisar till Trafikverket i denna fråga.

Trafikförvaltningens synpunkter

Tillkommande stationer och entréer

Ny station vid Huvudsta

Trafikförvaltningen vill förtydliga att en tillkommande pendeltågsstation i Huvudsta ökar tillgängligheten för resenärer till och från just Huvudsta men medför samtidigt att alla resenärer som passerar Huvudsta kommer att få längre restid. Trafikförvaltningen bedömer att restidsförlängningen inte vägs upp av den nyttoökning som finns för de resenärer som skulle använda en ny station. Den samlade samhällsekonomiska effekten av en ny station är därför negativ.

Solna business Park station

I planbeskrivningen (sida 20) står att ”Den östra anslutningen mynnar ut i en stationsbyggnad på bro över järnvägens plattformar med två stationsentréer, en vid Solna Business Park vid Englundavägen och en vid Solna strand vid Swedbanks kontor”. Trafikförvaltningen vill påpeka att anslutningen inte rör sig om en stationsbyggnad utan en allmän gång- och cykelbro över spåren med en entré från bron. Även bildtexten på samma sida, samt texten på sida 26 ”En ny stationsbyggnad på bro över järnvägens plattformar anläggs med två stationsentréer” behöver justeras.

Generellt

Trafikförvaltningen trafikerar Mäljarbanan via SL AB men det är Trafikverket som äger och ansvarar för järnvägen. Det är också Trafikverket som kommer äga tillkommande stationsbyggnad. Då Trafikförvaltningen ansvarar för resenärsmiljön behöver förvaltningen vara med i utformningen av denna så att dess funktion kan tillgodoses.

Förvaltningens kommentar:

En ny station i Huvudsta kommer att förbättra den lokala tillgängligheten i Huvudsta, vilket bedöms förbättra möjligheter till bostadsutveckling i kollektivtrafiknära läge vilket kommunen bedömer är positivt ur hållbarhetssynpunkt. Med stadsutvecklingen som pågår och kommer att fortsätta inom området är Solna stads klara bedömning att en station i Huvudsta har en nytta. Dialogen om stationen fortsätter i den kommande processen.

Utformningen av stationsbyggnaden vid Solna Business Park har förändrats under projektets gång. Den som trafikförvaltningen hänvisar till ser Solna stad positivt på med tanke på att en allmän gång- och cykelväg över spåret förbättrar och sammankopplar områdena norr och söder om järnvägen till varandra på ett bra sätt.

Resenärsmiljön i stationsbyggnaderna ingår i järnvägsanläggningen, och kommunen hänvisar till Trafikverket i denna fråga.

Inkludering och tillgänglighet

I planbeskrivningen anges att ett av syftena med planen är att möjliggöra en högre tillgänglighet till Mäljarbanan. Trafikförvaltningen önskar att det på ett tydligare sätt ska framgå hur det målet ska uppfyllas.

Förvaltningens kommentar:

Planhandlingarna har utvecklats avseende denna fråga. Möjligheten att ta sig till och från stationen i Huvudsta och i Solna Business Park kan ske på båda sidor av spåret. Med föreslagen utformning säkerställs att det blir möjligt att nå båda dessa sidor på ett tillgängligt sätt.

Buller

Trafikförvaltningen ser inte att det i bullerutredningen finns dokumenterat med vilken beräkningsprogramvara och version beräkningarna är utförda. Trafikförvaltningen förordar att vedertagen beräkningsprogramvara (Exempelvis SoundPlan eller CadnaA) används och att detta dokumenteras i utredningen. Vidare vore det önskvärt att beräknade ljudnivåer jämförs med de underlag som tagits fram inom ramen för järnvägsplanen, samt att eventuella skillnader beskrivs och kommenteras.

När det gäller bullerstörning från stationerna önskar trafikförvaltningen att detta beskrivs i planbeskrivning och bullerutredning. Beskrivningen bör omfatta både utrop och underhåll, som till sin karaktär avviker från bullerstörningen från trafiken.

Förvaltningens kommentar:

Grunden för samtliga programvaror för trafikbuller är de sammordiska beräkningsmodellerna. Vilken datoriseringsvariant av denna beräkningsmodell som används ska inte ha någon betydelse för resultatet. Bullerutredningen har kompletterats så att beräkningsprogramvara Trivector anges i utredningen. Samtliga beräkningar har kalibrerats/jämförts med resultaten av järnvägsplanens bullerberäkningar. Beräkningsresultaten stämmer överens.

Bullerutredningen har kompletterats med kommentar om ljudnivåer med anledning av utrop och underhåll. Avståndet mellan den planerade nya stationen i Huvudsta och planerade bostäder är minst 200 m. Ljudnivåerna vid bostäderna kommer inte att överstiga 40 dB(A). Avståndet till den närmaste nuvarande stationen Sundbybergs centrum är minst 800 m och ljudnivån vid bostäderna kommer inte att överstiga 25 dB(A). Även om denna station flyttas in i Solna så är avståndet till planerad bebyggelse långt.

Buss

Trafikförvaltningen ser ett behov att bibehålla funktionen som idag finns i västra delen av Solna Business park där det idag finns en yta för vänd-, rast och regleringsmöjligheter för busstrafiken till Sundbybergs bussterminal. Trafikförvaltningen önskar fyra platser för reglering/paus/rast, med tillhörande personallokal. Platserna behöver också kunna möjliggöra elladdning av buss.

Framkomlighet

Det nämns att busshållplats på Ankdammsgatan behöver byggas om. Trafikförvaltningen saknar här en beskrivning av hur den planeras att utformas och önskar möjlighet att vara delaktiga i val och utformning. Trafikförvaltningen instämmer i att korsningen Ekensbergsvägen/ Sturegatan är viktig för busstrafiken. Förvaltningen vill också poängtera att RiBuss är viktig att följa vid formgivningen av korsningen.

Gatusektion för ny lokal huvudgata visar att gatubredd för den nya lokala huvudgatan förbereds för att kunna trafikeras av buss på sikt, men utformas från start med 6,5 meter bred körbana då det inte planeras gå buss från start. Det är mycket positivt att kommunen reserverar utrymmen för att möjliggöra för busstrafik på sikt. Det framgår dock inte var de ytterligare 0,5 meter som behövs tas ifrån vid en breddning av körbanan.

Trafikförvaltningen anser att staden och förvaltningen bör sitta ner för att diskutera tänkbar busslinjedragning i området så att rätt gator blir dimensionerade för rätt typ av trafik och så att rätt samband finns genom hela gatustrukturen.

Leveranser planeras utmed samtliga gator i området. Det är dock bara en gata som redovisar utrymme för lastzon. Denna lastzon är tyvärr för smal (2,5 meter) och är placerad i en kurva. Staden bör komplettera handlingarna med information om hur stora övriga lastzoner planeras bli samt placering av dessa då fel storlek och fel placering kan försämra framkomligheten för buss i området.

Gatusektion Ankdammsgatan: Körbanebredden planeras till 7 meter och angöring på båda sidor till 2,5 meter, vilket är enligt RiBuss.

Trafikförvaltningen är gärna med i kommande dialog gällande omnämnda frågor.

Förvaltningens kommentar:

En lösning för reglering av bussar har diskuterats med Sundbyberg och Trafikförvaltningen.

Den nya huvudgatan i söder ges möjlighet att breddas söderut om behovet skulle uppstå. Det blir aktuellt i senare etapper av stadsutvecklingen i området. Önskemålet från Solna stad är att denna gata i framtiden ska trafikeras med busstrafik.

Längs de gator som bedömts lämpliga för framtida busstrafikering har tillräckligt med utrymme reserverats för att kunna hantera bredare lastzoner i enlighet med krav i RiBuss. Övriga gator är inte tänkta för busstrafik varför vi valt att prioritera ytor för andra trafikslag.

Trafikutredningen har kompletterats med en sektion som beskriver Ankdammsgatan invid busshållplatsen. I utformningsarbetet med gatorna har hänsyn tagits till körspår för SL:s boggiebussar. I fortsatt förprojektering behöver korsningen Ekenbergsvägen/Sturegatan detaljstuderas med hänsyn till eventuell signalreglering och önskade bussrörelser. RiBuss kommer även att beaktas i det fortsatta arbetet.

Solna välkomnar en dialog gällande framtida busslinjedragningar.

Miljö - hälsoskyddsnämnden, Solna Stad

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) delar plan- och geodataenhetens bedömning att genomförandet av planen antas medföra betydande miljöpåverkan. Aktuella miljö- och hälsofrågor är belysta på ett bra sätt i MKBn.

Natur, biologisk mångfald och spridningsvägar

MHN instämmer i att de kumulativa konsekvenserna av att naturmark tas i anspråk av både järnvägsplanen och detaljplanen är större än om man ser till respektive plan för sig. Markanspråken ger en förlust både med avseende på naturvärden och spridningsmöjligheter. De biologiska spridningssambanden mellan Huvudsta och Skytteholm, samt Solna Business Park, påverkas kraftigt av markanspråken i delområde Mitt. Det blir en avsevärd förlust av stora träd, däribland många ekar, och av grönyta och grön volym. Detta försvårar för arters spridning genom att avstånden ökar mellan lämpliga uppehållsplatser. Eftersom det naturligt är en viss dödlighet bland träd

behövs många efterträdare för att ge en kontinuerlig förekomst av tillräckligt många jätteträd, för att bevara den biologiska mångfalden. Det blir därmed en stor förlust om så många ekar försvinner.

MHN stöder MKB:ns förslag till åtgärder och vill betona vikten av att ekar och lindar som inte kommer att kunna stå kvar ska flyttas till nya platser där de bidrar till att bevara och stärka den gröna infrastrukturen för biologisk mångfald. Lämpliga områden är Skytteholmsparken, Huvudstafältet och den nya parken i östra delen av detaljplanens delområde Mitt. Träd som berörs av såväl detaljplanen som järnvägsplanen bör komma ifråga för flytt. Flytt av träd ska ses som kompensation och förmildrande åtgärd för den natur och grönyta som detaljplanen tar i anspråk. Vidare anser MHN att de ekar och tallar som finns inom den planerade förskolegården ska sparas i största möjliga mån och att inmätning av träden ska göras. Det är också angeläget att den stora lind-efterträdaren norr om fotbollsplanen sparas och skyddas.

Förvaltningens kommentar

Handlingarna som tar upp naturvärden, MKBn och planbeskrivningen, är uppdaterad med avseende på Länsstyrelsens upplysning om förekomsten av särskilt skyddsvärda träd inom planområdets östra del samt även med ytterligare information om detaljplanens övriga områden. Detaljplanen befäster i denna del enbart Trafikverkets järnvägsplan och möjligheten att spara jätteeken verkar vara mycket liten enligt Trafikverket.

En utredning kring de övergripande konsekvenserna gällande påverkan på naturmiljö har tagit fram. Med det som utgångspunkt pågår ett arbete med ekologisk kompensation för naturvärden som försvinner. I denna diskuteras kompensationsåtgärder för den påverkan som både Trafikverkets järnvägsplan och detaljplanen för Mälarbanan har på naturmiljön i området. Det är svårt att ersätta träd som tas ned med nya inom planområdet. Ytan är begränsad och ovanpå tunneltaket finns begränsningar kopplat till laster och dräneringskikt osv. Härmed kommer kompensationsåtgärder utanför planområdet och kanske i helt andra delar av kommunen bli aktuella. Även flytt av träd inom området kommer att utredas vidare som en möjlig kompensationsåtgärd tillsammans med en arborist (trädexperter). De äldsta träden är svåra att flytta då de sällan överlever, medan yngre och medelålders träd har större chanser att överleva en flytt. Ytterligare exempel på kompensationsåtgärder som kan bli aktuella och som utreds är tillskapande av nya brynzoner, nya trädplanteringar, mulmholkar, fladdermusholkar, nya planteringar med fokus på ekosystemtjänsten pollination, småvatten etcetera.

Parken och trappan som planeras i Skytteholmsstråket innehåller träd och buskar i så stor utsträckning som det är möjligt, men begränsas av den höjdskillnad och medföljande konstruktion som järnvägsanläggningen kräver. Dock kommer parkstråket och släppet hållas fritt från bebyggelse för att det visuella och gröna sambandet ska bli så påtagligt som möjligt.

Dagvattenhantering

MHN anser att dagvattenutredningen är väl utförd och att den ger bra förslag till dagvatten-lösningar. De lösningar som har föreslagits behöver specificeras för varje enskild fastighet, och de ytor som behövs för dagvattenhanteringen behöver säkerställas. Den högre detaljeringsgraden behövs också för att utredningen ska utgöra en konkret och bra bilaga till exploateringsavtal för detaljplanen.

MHN anser att valet av infiltrationsmaterial och växter är viktigt i de växtbäddar som anläggs. Infiltrationsmaterialet behöver vara av näringsfattigt slag, som sandbaserade material, och växtvalet bör anpassas därefter. Näringsrikt material behöver undvikas för att inte riskera ett näringsläckage till Ulvsundasjön.

MHN bedömer att förskolegårdar har andra förutsättningar för dagvattenhantering än bostadsgårdar, genom att slitaget på förskolans ytor blir mycket kraftigare. Det betyder att växtbäddade infiltrationsytor i nivå med gårdsmarken på förskolegården normalt förslits snabbt och att porositeten minskar, genom att porerna sätts igen, så att funktionen försämras. Lösningar som håller över tid behöver väljas till förskolegården. Upphöjda växtbäddar kan fungera för takdagvatten. Tjocka gröna tak (minst 10 cm) är en annan lösning som kan fungera för takvattnet. Det ger också andra fördelar, som en jämnare inomhustemperatur. Taken kan också utformas för att bidra till biologisk mångfald.

Stadens dagvattenstrategi avråder från att använda material som kan leda till att mikroplaster sprids i vår omgivning. Konstgräsplaner är en känd källa till mikroplaster, i synnerhet via fyllnadsmaterial som lätt sprids till omgivningen, men också genom att själva plaststråna slits av med tiden och sprids. MHN vill uppmärksamma att idrottsplanen behöver miljöanpassas med avseende på att begränsa spridningen av mikroplaster. MHN avråder från att använda fyllnadsmaterial som baseras på plast och (syntet-)gummi. Utveckling och testning av alternativa, naturbaserade fyllnadsmaterial pågår. Projektet bör följa utvecklingen och välja ett sådant material. Inför anläggande av konstgräsplan behöver en dialog hållas med miljöskyddsmyndigheten. Verksamheten kan framöver komma att bli anmälningspliktig.

Förvaltningens kommentar:

Dagvattenutredningen har uppdaterats inför detaljplanens granskning. Inför granskningen specificeras tydligare för respektive område, för varje fastighet (kvartermark), varje gata och andra ytor inom allmän platsmark, vilka arealer och volymer som krävs för att rena och fördröja motsvarande 20 mm regn.

Infiltrationsmaterialet som används för växter och träd behöver vara av näringsfattigt slag i enlighet med dagvattenutredningen. Detta förtydligas i de översiktliga tekniska beskrivningarna av nedsänkta växtbäddar och skelettjord i dagvattenutredningen.

Upphöjda växtbäddar är en lämplig lösning på förskolegården i enlighet med dagvattenutredningen. I dagvattenutredningen anges att dessa även kan kompletteras med vattentunnor, rännor, små dammar/pölar och andra vattenlekar för att synliggöra dagvatten och integrera odling och vattnets kretslopp i verksamheten.

Fotbollsplanen ingår inte längre i planförslaget.

Skyfallshantering

MHN instämmer i att skyfallsfrågan behöver utredas närmare i det fortsatta planarbetet. I och med att det finns betydande lågpunkter inom och i anslutning till planområdet behöver skyfallsfrågan integreras i arbetet med att utforma den detaljerade höjdsättningen. En integrering öppnar möjligheter för att välja de bästa lösningarna. De ytliga skyfallsvägar som föreslås anläggas behöver möjliggöras genom god höjdsättning som säkerställs i planen. Den samhällsviktiga verksamhet som förekommer vid lokala lågpunkter motiverar ett särskilt fokus på bra lösningar.

Förslaget att använda en nedsänkt konstgräsplan som fördröjningsmagasin för skyfall kan vara en gångbar lösning. Den behöver studeras närmare, bland annat med avseende på att begränsa spridningen av mikroplaster. MHN anser att den föreslagna översilningsytan vid eldistributionsanläggningen behöver utredas vidare med avseende på att den inte ska kunna orsaka att skyfallsvatten därifrån leds till den närliggande fastigheten.

Förvaltningens kommentar:

Skyfallsutredningen har kompletterats och reviderats inför detaljplanens granskning. Inom delområde Mitt innebär det bland annat att åtgärder kopplat till bollplanen har tagits bort och skyfallsvattnet tillåts i stället breda ut sig inom parkytorna på Huvudstafältet. Framtida höjdsättning och funktioner har anpassats inom parkytorna för att möjliggöra skyfallshantering utan skada för närliggande fastigheter, däribland Huvudsta 3:27. Planområdet har även utökats för att omfatta ytor för anläggande av översvämningsskydd kring fastigheten Huvudsta 3:27.

En skyfallsgrupp med deltagare från Solna stad, Sundbybergs stad, Trafikverket och Tyréns har sedan januari 2021 jobbat med att samordna skyfallslösningar för de områden där flera parter berörs, särskilt inom Solna Business Park. De framtagna skyfallsåtgärderna som beskrivs i rapporten har bearbetats och utretts i skyfallsmodellen i en iterativ process för att hitta de bästa helhetslösningar som gynnar alla parter utan att ha en negativ inverkan på omgivningen avseende översvämningssrisker. Åtgärderna har även förankrats med Solna Vatten och angränsande detaljplan Yrket och Fräsaren för att möjliggöra genomförandet av åtgärderna.

Planförslaget med vidtagna skyddsåtgärder innebär att det inte kommer att finnas översvämningssrisker vid ett klimatanpassat 100-årsregn för den planerade bebyggelsen inom planområdet. Åtgärderna hjälper även att minska översvämningssrisker utanför planområdet och skyddar samhällsviktiga verksamheter mot översvämningar.

Mark och grundvatten

Kompletterande utredning av grundvatten behövs specifikt i anslutning till Stenhöga 1 och Målaren 2, där klorerade alifater har hanterats. Det är troligt att kompletterande provtagning behövs och behöver göras inom ramen för detaljplaneringen. MHN instämmer i övrigt med utredningens rekommendation om kompletterande undersökningar, som till stor del kan göras i projekteringsskedet, för att avgränsa föroreningarna och förbättra underlaget med avseende på masshantering i byggskedet. Samråd om kompletterande provtagning ska ske med Miljö- och byggnadsförvaltningens miljöskydds-enhet.

MHN vill informera om att Trafikverket i sitt arbete med Mäljarbanans planering har utfört kompletterande provtagning, utöver de resultat som fanns tillgängliga vid framtagandet av den miljötekniska utredningen för detaljplanen. Vid denna komplettering har höga halter av föroreningar påträffats inom detaljplanens delområde Mitt. Längs med Ankdammsgatan, vid södra delen av Skytteholmsparken, har halter över gränsen för farligt avfall (FA) hittats.

Förvaltningens kommentar:

Kompletterande miljötekniska undersökningar har utförts och redovisas i reviderad rapport avseende miljöteknisk undersökning (Iterio 2022-06-15). Tidigare angivna

osäkerheter främst avseende förekomst av klorerade kolväten grundvatten bedöms nu vara besvarade. Även resultat från Trafikverkets kompletterande provtagningar har inarbetats i den reviderade rapporten.

Planbeskrivningen har kompletterats med kommunens ställningstagande att de markföroreningar som påträffats i området ska åtgärdas under genomförandeskedet för att säkerställa att marken blir lämplig för avsedd markanvändning. Planbeskrivningen har även förtydligats avseende hur detta kommer att hanteras samt vilka generella åtgärdsåtgärder som ska användas som utgångspunkt för att bedöma markens lämplighet i framtida efterbehandlingsåtgärder.

Trafikbuller

MHN anser att detaljplanen från störningssynpunkt är väl utformad, genom att kontor förläggs närmast de största störningskällorna och att bostadskvarteren i övrigt är slutna mot bullerkällorna. Tack vare att järnvägen överdäckas och att kontor uppförs närmast överdäckningens östra ände och närmast Frösundaleden, skapas förutsättningar för många bostäder med god ljudmiljö.

MHN välkomnar att planens bullerutredning innehåller förslag till hur en bättre ljudmiljö kan skapas än vad som är sämsta tillåtna enligt lagkrav, samt att ljudkvalitetsindex har beräknats för projektet. Utredningens förslag sammanfaller i flera delar med Solna stads förväntningar om ljudmiljöåtgärder enligt dokumentet ”På väg mot ett hållbart Solna”. Projektet bör rikta in sig på att sovrum som regel ska förläggas mot bullerskyddad sida, vilket är särskilt viktigt för de bostäder som får fasad nära Huvudstaleden/Frösundaleden.

Förvaltningens kommentar:

Med den utformning som detaljplanen har skapas goda förutsättningar för att uppnå god ljudmiljö i respektive bostadskvarter. Bostädernas planlösningar kommer att projekteras i ett senare skede.

Luft

MHN anser att den översiktliga bedömningen av luftkvaliteten ger en bra första överblick över riskerna för överskridanden av MKN. Inför granskningen behöver säkerställas att detaljplanen inte leder till överskridanden av MKN. Strävan bör även vara att halterna vid bostäder ska understiga miljömålets riktvärden för Frisk luft.

I februari 2021 utkom de nya spridningsberäkningarna för luftkvalitet år 2020 för regionen. Dessa visar en mer positiv bild för planområdet, med betydligt lägre halter av både partiklar PM10 och kvävedioxid år 2020 än år 2015. Detta är fördelaktigt för detaljplanen. I och med att detaljplanen sluter gaturummen mer än idag kvarstår dock de risker som PM:et och MKB:n redovisar. I det fortsatta arbetet med detaljplanen blir det därför väsentligt att göra mer detaljerade beräkningar av gaturummen Frösundaleden/Huvudstaleden och Ekensbergsvägen. En mer detaljerad utredning behöver utföras inför granskningskedet.

Förvaltningens kommentar:

Ytrandet ovan gäller den översiktliga bedömning som togs fram i november 2020, (PM_luftkvalitet_Malarbanan_2011). I samband med detaljplanens granskning har en Luftkvalitetsutredning tagits fram. Detaljerade spridningsberäkningar har utförts för hela planområdet. Utredningen visar att miljö kvalitetsnormen klaras i hela planområdet för både kvävedioxid och partiklar (PM10). Miljö kvalitetsmålet för NO2

uppnås i hela planområdet. Miljökvalitetsmålet för PM10 uppnås i utbyggnadsalternativet förutom vid korsningen Frösundaleden/Huvudstaleden, på delar av Ekensbergsvägen och vid ny vägdragning mellan Cirkusgränd och Ekensbergsvägen.

Förskola

MHN anser att den separat liggande förskolan med egen förskolegård förefaller väl placerad, både med avseende på god luftkvalitet och förhållandevis bra ljudmiljö samt möjligheterna till en varierad gård. Det är önskvärt att spara de stora ekarna och tallarna som finns i det området. De kan bidra till en bra gård, samtidigt som de bidrar till att bevara en viss del av planområdets biologiska mångfald. Träden behöver mätas in, om det inte är gjort. Ljudmiljön på förskolegården behöver studeras närmare och eventuellt behöver skyddsåtgärd vidtas för att säkerställa att tillräckligt stor del av gården uppfyller kraven för pedagogisk verksamhet (högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå).

Förvaltningens kommentar:

Träd på förskolans gård har mätts in och nödvändiga åtgärder för att spara så många som möjligt kommer att utredas av trädexpert som anlitas inför detaljplanens antagandeskede. Ljudnivåer på förskolegården har utretts i den till planen tillhörande bullerutredningen i vilken det framgår att tillräckligt stor del av gården kommer att uppfylla kraven för pedagogisk verksamhet.

Hållbart byggande

Genom att exploateringen till stor del sker på Solna stads mark finns anledning att förvänta särskilt hög miljömässig standard och att miljöcertifiering till bästa klass ska ske i något av de mer omfattande certifieringssystemen. MHN anser att Solna stad vid byggandet av förskolan bör föregå med gott exempel. I miljöprogrammet bör skrivas in projektspecifika lösningar för frågor om bland annat biologiska spridningsvägar, kompensationsåtgärder och ekosystemtjänster.

Förvaltningens kommentar:

Förskolan kommer att byggas av extern exploatör, men dess genomförande kommer att regleras i ett exploateringsavtal. Exploatören är förbunden att följa detaljplanens intentioner angående biologiska spridningsvägar. Exploateringsavtal kan också komma att reglera åtgärder framtagna i en särskild utredning kring kompensationsåtgärder som genomförs av staden.

Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot att järnvägen byggs ut från två till fyra spår. Dock åligger det byggherrarna att beställa och bekosta en flyghinderanalys av LFV Flyghinderanalys om en hög byggnad skall uppföras på fastigheten.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkt gällande beställande av flyghinderanalys hanteras i den fortsatta processen.

Kommunstyrelsen, Sundbybergs stad

Stadsmiljö

Sundbybergs stad anser att det är en önskvärd utveckling, samt att det precis som i Sundbyberg planeras för ny bebyggelse i direkt anslutning till järnvägen och att även Solna stad ska anlägga en grönyta ovan tunneln.

Skyfall och ytlig avrinning

Området i Solna, såväl som gränsområdet i Sundbyberg, har en översvänningsproblematik som förvärras i och med utbyggnaden av järnvägen. För att lösa den gemensamma situationen och inte hindra Sundbybergs stads pågående detaljplan för Järnväg, promenad och stadsbebyggelse (Diarienummer KS-0243/2018) så måste den (av Solna föreslagna detaljplanen) ha en höjdsättning (i området som gränsar till Sundbyberg) som gör att vattnet från Fabriksgränd kan fortsätta in i Solna vid händelse av kraftiga skyfall. Det är en förutsättning för att inte skapa instängt vatten i Sundbyberg. I dagsläget finns det en god samverkan mellan kommunerna i denna fråga och Sundbybergs stad ser fram emot det fortsatt samarbetet där även Trafikverket nu ingår.

Förvaltningens kommentar:

En skyfallsgrupp med deltagare från Solna Stad, Sundbybergs Stad, Trafikverket och Tyréns har sedan januari 2021 jobbat med att samordna skyfallslösningar för de områden där flera parter berörs. De framtagna skyfallsåtgärderna som beskrivs i rapporten har bearbetats och utretts i skyfallsmodellen i en iterativ process för att hitta de bästa helhetslösningar som gynnar alla parter utan att ha en negativ inverkan på omgivningen avseende översvänningsrisker. Kapacitet i ledningsnätet vid framtida situation samt föreslagna underjordiska åtgärder har även stämts av och förankrats med SAVAB respektive Solna Vatten för att möjliggöra genomförande. Skyfallsutredningen har kompletterats och reviderats i enlighet med det uppdaterade planförslaget.

Avseende de gemensamma intressena kopplat till skyfallshantering innebär planförslaget med vidtagna skyddsåtgärder att det inte föreligger hinder för utbyggnad av Sundbybergs stads pågående detaljplan för Järnväg, promenad och stadsbebyggelse (Diarienummer KS-0243/2018).

Sundbyberg Avfall och Vattens (SAVAB) ledningsnät i Solna stad

SAVAB har viktiga avlopps- och vattenledningar som är belägna i Ekensbergsvägen i Solna stad. I arbete med utvecklingen av nya stadskärnan i Sundbyberg har länsstyrelsen ställt krav på separering av kombinerade ledningsnät. Detta innebär att nya dagvattenssystem behöver läggas även i Ekensbergsvägen, i Solna. Omfattningen i denna detaljplan är liten, men SAVAB är beroende av att säkerställa rätten till åtkomst till befintliga och framtida ledningssystem och ser att detta är ett bra tillfälle att ta upp denna fråga både för planområdet och resterande berörd del av Ekensbergsvägen.

Förvaltningens kommentar:

Ledningssamordning inför ombyggnad av gatunätet hanteras i genomförandeskedet. Ekensbergsvägen förblir allmän plats och markreservat för underjordiska ledningar upprättas inte i samband med framtagande av detaljplanen. Dialog pågår mellan Solna stad och Sundbyberg om justering av kommungränsen vid Ekensbergsvägen, och i samband med det utreds ledningarnas läge i gatan.

Trafik

Sundbybergs stad ser positivt på en utveckling av gatustrukturen i området och att en fortsatt utveckling av Solnas del får en tydlig koppling till Sundbybergs gatunät och en fortsatt sammankoppling mellan kommunerna. Att det planeras för en ny gång- och cykelbro över järnvägen mellan Solna och Sundbyberg är en önskvärd utveckling som förenklar för de som ska ta sig mellan eller förbi våra kommuner. Sundbyberg stad ser fram mot att innan detaljplanens granskning gå igenom och stämma av gränssnittet mellan kommunerna med avseende på trafikreglering. Detta rör detaljer angående utfartsförbudet under tvärbanebron (pröva möjlighet till in-/utfart längs hela sträckan under bron mellan de två pelarna mitt emot Sturegatan) i syfte att ha större flexibilitet i utformningen av kopplingen mellan kommunerna i framtiden, samt planbestämmelse (P2), med avseende på tänkt bussupställning.

Vilken reglering som slutgiltigt kommer gälla tvärbanebron (i plan respektive i sektion) kan ha en inverkan för Sundbyberg med avseende på gångtrafik och tät trafikering av bussar.

Förvaltningens kommentar:

Förslaget möjliggör en framkomlig och tillgänglig struktur för gång- och cykeltrafik. Utfartsförbudet under tvärbanebron har justerats för att möjliggöra en bättre koppling till och från Sturegatan i Sundbyberg. P2-bestämmelsen har till granskningen tagits bort då lösningen med användningen GATA föredras av Solna stad.

Storstockholms brandförsvar (SSBF)

SSBF vill framföra att de sedan år 2015 är en samarbetspart med Trafikverket i projektet Mäljarbanan, delsträcka Huvudsta-Duvbo.

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit följande riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- Järnväg, Mäljarbanan (FG-led), Tvärbanan
- Farligt gods-led väg: Frösundaleden,
- Riskfylld verksamhet: Arvid Nordqvist

Transport av farligt gods

Länsstyrelsen rekommenderar generellt en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant/järnväg med transport av farligt gods, oavsett risknivå. I riskanalysen omnämns dock att en branschpraxis saknas för hur överdäckningar generellt skall hanteras. SSBF menar att Solna Stad frångår sin tidigare tydliga hållning kring bebyggelse rakt ovan överdäckningen.

I planförslaget, delområde mittersta delen, planeras för kontor/bostäder fritt hängande i luften över den överdäckade Mäljarbanan. SSBF anser att ett tomt luftrum ovanför en överdäckning inte kan utgöra ett skyddsavstånd på samma sätt som ett avstånd från överdäckningen i sidled. Det kan finnas olycksrisker som påverkar överdäckningens konstruktion i den grad att bebyggelsen ovanför hotas. Exempelvis om en brand eller explosion sker under överdäckningen längs järnvägen. SSBF anser att det bör utredas vilka olycksscenarioer som kan uppkomma och hur dessa kan påverka överdäckningskonstruktionen. Detta bör utredas tidigt för att kunna nyttjas

som ingångsvärden till fortsatt projektering av överdäckningen samt eventuella byggnader ovan.

SSBF framför att det är miljö- och byggnadsförvaltningen som är ansvariga för att ta det slutgiltiga beslutet i riskfrågor. SSBF önskar att förvaltningen i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget 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.

Förvaltningens kommentar:

Risken analysen har kompletterats med ytterligare explosionsscenarioer samt tydligare hantering/resonemang kring den överhängande delen. Den överhängande delen utreds även mer specifikt avseende påverkan i den verifiering som tas fram utifrån kraven i TDOK 2015:0340. I genomförandeaftalet med Trafikverket kommer möjligheten till BK2 trafik ovan tunneln säkerställas. Hur tillgänglighet och konstruktion av garaget utförs är en fråga för den kommande projekteringen. I dagsläget ser förvaltningen inga hinder för att kunna skapa en god tillgänglighet för SSBF.

Statens geotekniska institut (SGI)

Geoteknik

I PM-geoteknik (ELU 2020-11-20) omnämns släntstabiliteten för planområdet för kvarter 1A och IB, kvarter 2 och 9 samt för hela planområdet i avsnitt 12 Sammanfattning om skredrisker. I samtliga delar anges att eventuella stabilitetsproblem ska omhändertas i detaljprojekteringen. SGI anser, med hänvisning till PBL, att skredrisker för hela planområdet ska klarläggas och omhändertas i planskedet och kan inte senareläggas till projekteringsskedet. Skredrisker behöver klarläggas för såväl befintliga förhållanden som planerade förhållanden med avseende på den höjdsättning och marklaster som plankartan tillåter. Skredrisker behöver även klarläggas för områden i anslutning till planområdet vars stabilitet kan ha påverkan på planområdet.

Är förhållandena sådana att stabilitetsrisker inte kan uteslutas ska en stabilitetsutredning utföras enligt IEG:s rapport 4:2010. Om utredningen visar att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet behöver dessa säkerställas i plankartan på ett plantekniskt godtagbart sätt. I planområdet ingår ett parkområde

och en idrottsplats söder om område 2 i PM-et, vilka inte har hanterats i PM-et. SGI anser att denna del behöver inkluderas i bedömningarna som görs i den geotekniska utredningen.

Bergteknik

I PM:et omnämns att "alla typer av höjdskillnader med slänter och stödmurar ska i detaljprojekteringen omhänderta stabilitets- och rasrisker genom att anpassa geometrier med lämpliga släntlutningar och medförstärkningsåtgärder där behov finns." Säkerhetsfrågor avseende ras inklusive blocknedfall behöver klarläggas i planskedet och kan inte hänskjutas till detaljprojekteringen. SGI anser att en bergteknisk utredning behöver utföras inom planområdet och i områden i direkt anslutning till planen som klarlägger bergrelaterade säkerhetsrisker inom planområdet. Behövs det åtgärder för att säkerställa markens lämplighet innan planen antas behöver dessa preciseras. Åtgärder för att säkerställa den långsiktiga säkerheten av eventuella kvarstående bergsslänter behöver också tydligt framgå.

Förvaltningens kommentar:

Ett nytt PM Geoteknik (2022-04-29) har upprättats som innehåller en detaljerad stabilitetsutredning. Utredningen omfattar detaljplaneområdet samt områden utanför planområdesgränsen vars stabilitet kan ha påverkan på detaljplaneområdet. Utredningen omfattar nuvarande situation samt planerad situation. Parkområdet och idrottsplatsen har inkluderats i utredningen, även om idrottsplatsen efter utredningens framtagande har plockats bort ur detaljplanen.

Undersökningen kompletterar tidigare geotekniska undersökningar utförda i området. Resultatet av undersökningen och utredningen visar att jorden i detaljplaneområdet bedöms som lämplig för planerat ändamål under förutsättning att rekommendationer i följande PM Geoteknik följs. En stor del av planerade konstruktioner kommer att behöva grundläggas på pålar för att undvika sättningsproblematik. Stora uppfyllnader kommer förekomma inom planområdet för vägar och parkmark, dessa kommer i flera fall behöva förstärkas för att inte orsaka sättnings- och stabilitetsproblem.

PM innehåller ett kapitel om stabilitet i berg där risk för ras och blocknedfall i nuvarande bergsslänter behandlas samt vad planerad situation innebär för respektive slänt. För att möjliggöra planerade marknivåer kommer schaktning i berg vara nödvändig. Vid en kommande detaljprojektering av bergschakten bör stabiliteten i första hand säkerställas genom att en naturligt stabil slänt tillskapas i samråd med bergsakkunnig. Det kan dock bli nödvändigt att säkra slänternas stabilitet genom att förankra enstaka block genom så kallad selektiv bultning.

Solna Vatten

Solna Vatten klargör att detaljplanen kommer i konflikt med deras befintliga ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten. Planerad bebyggelse måste justeras så att den inte kommer i konflikt med Solna Vattens ledningar, alternativt behöver ledningarna flyttas till nytt läge. Sådan flytt ska ske på bekostnad av exploitören. Ett avtal mellan exploitören och Solna Vatten AB gällande ledningsflytt måste tecknas innan planen kan antas.

Träd samt anläggningar för omhändertagande av dagvatten (till exempel skelettjordar, växtbäddar och avsättningsmagasin) får inte placeras över VA-ledningar eller så att

åtkomsten till VA-ledningarna begränsas. De får heller inte riskera att orsaka någon skada på VA-ledningarna. Inte heller cykelställ, fasta bänkar, busskurer, trappor, murar med mera får placeras så att åtkomsten till Solna Vattens ledningar försvåras. Beläggning på gator och torg måste vara sådan att den är lätt att återställa efter ingrepp.

Det är viktigt att höjdsättning av bebyggelse sker på ett sådant sätt att viktiga funktioner inte riskerar att skadas vid större regn. Vid justering av marknivå måste hänsyn tas till befintliga ledningar så att de varken hamnar för djupt eller för grunt. Utbyggnaden av Mäljarbanan påverkar flera av Solna Vattens befintliga ledningar vilket Trafikverket behöver ta hänsyn till. Planbestämmelsen ”Dagvatten inom kvartersmark skall fördröjas med minsta volym om 1 m³ per 100 m² hårdgjord yta inklusive tak.” motsäger de föreslagna 20 mm fördröjning i dagvattenstrategin.

Förvaltningens kommentar:

Solna Vatten är en viktig part i den pågående ledningssamordningen som pågår. Såväl järnvägsplanen som detaljplanen medför behov av att flytta befintliga ledningar och bygga ut ledningsnätet. Avtal mellan de berörda parterna ska tecknas innan detaljplanen antas. Planbestämmelsen om att dagvatten ska fördröjas med minsta volym om 1 m³ per 100 m² hårdgjord yta har tagits bort.

Delområde väst

Befintlig dagvattenledning kommer i konflikt med planerad bebyggelse norr om spåret, kv K. För att ansluta den planerade bebyggelsen behöver en ny vattenledning dras till Svetsarvägen, ca 170 m. Marken bör höjdsättas så att dagvatten inte rinner in i Sundbyberg, utan att det tas omhand i Solna.

Det är inte klarlagt hur den planerade bebyggelsen söder om spåret, kv L, M, N, ska kunna försörjas med vatten och eventuellt brandvatten.

Befintliga spill- och dagvattenledningar måste flyttas på grund av den planerade bebyggelsen i kv N. Befintlig vattenledning från Sundbyberg till Lokstallet samt fastighetsägarens befintliga dagvattenledning för kv Stenhöga behöver beaktas vid byggandet av de planerade bostäderna, kv L, M, N.

Eventuellt kan det komma behövas E-område för pumpstation samt u-område för VA-ledningar på Fräsaren 12/Fräsaren 9.

Förvaltningens kommentar:

Befintlig dagvattenledning planeras att läggas om runt kv. K i till nytt läge i Englundavägen och ansluta till befintligt dagvattennät öster om planerat torg. Ny vattenledning för att försörja nya kvarter planeras i Englundavägen till Svetsarvägen. Höjdsättning av området är i största mån anpassad för att dagvatten ska kunna hanteras inom Solna stad.

Vattenförsörjning till de nya kvarteren söder om spåren planeras ske via nya ledningar i Elektrogatan från befintligt ledningsnät i Tritonvägen. Möjlig rundmatning mot Svetsarvägen förbereds genom att skyddsror för vattenledning byggs i samband med Trafikverkets planerade ledningsarbeten.

Befintliga ledningar som påverkas av kv. N planeras att läggas om i samband med Trafikverkets arbeten. Befintlig vattenledning från Sundbyberg till Lokstallet

planeras ersättas med ny vattenledning. Befintlig dagvattenledning för kv. Stenhöga behöver utredas av fastighetsägaren.

Eventuellt behov av pumpstation och ledningsanslutning inom Fräsaren 12/Fräsaren 9 är planerad att tillgodoseas via avtal mellan Trafikverket, Solna Vatten och berörda fastighetsägare. Kommunstyrelsen förväntas, innan dess att denna detaljplan antas, ge byggnadsnämnden i uppdrag att påbörja planarbete för Fräsaren 9. En pumpstation kan då möjliggöras.

Delområde mitt

Det är oklart hur kv. A ska kunna VA-försörjas då det inte finns några VA-ledningar i närheten.

Befintliga VA-ledningar från Framnäsbacken kommer i konflikt med planerad bebyggelse norr om spåret, kv J samt I. Vid kv H hamnar befintliga ledningar på kvartersmark. U-området söder om kv J är alldeles för smalt för att kunna ha VA-ledningarna där. VA-ledningarna ska inte ligga inom järnvägsområdet. Även den allmänna platsmarken väster om kv J kan vara för smal.

Höjdsättningen av den västra delen av område mitt gör att det blir svårt att lösa dagvattenavledningen. Kvarteren söder om järnvägen kommer få förbindelsepunkter mot spillvattenledningen i den södra huvudgatan.

Marken vid område E2 måste höjdsättas så att pumpstationen inte riskerar att översvämmas vid skyfall. Det behöver klarläggas vad det är för anläggning/tunnel söder om E2-området, då pumpstationen kan ha påverkan på omgivningen vid det djupa grundläggandet.

Området söder om järnvägen måste byggas ut i en sådan ordning att det är möjligt att ordna VA-försörjning.

Planbestämmelsen ”a3 - Lägsta schaktdjup för byggnad är +10.0 meter med hänsyn till dagvattentunnel.” gör att det bara blir ca 5 m berg över tunneltaket, vilket är för lite. U-område saknas för dagvattentunnel.

Förvaltningens kommentar:

VA-anslutning för kv. A planeras österut via nytt ledningsstråk i parkmarken mellan tunneltak och kv. Ingenjören och vidare mot Framnäsbacken/Ankdammsgatan

Ledningar från Framnäsbacken läggs om i nytt läge via allmän platsmark och nytt u-område på västra delen av kv. J och vidare österut i ett u-område med 8 m bredd inom kv. J. Förbi kv. H-I förläggs ledningar i planerad ny lokalgata mot Ankdammsgatan. Solna Vattens ledningar kommer inte placeras inom järnvägsmark.

Höjdsättningen av gatorna i västra delen av delområde Mitt har justerats för att möjliggöra dagvattenledning mot gata 1. Avvattning av naturmark runt Huvudsta-ledens korsning med Frösundaleden kan kräva en lokal dagvattenpumpstation.

Spillvattensystem planeras för att erbjuda förbindelsepunkter mot södra huvudgatan, gata 1.

Höjdsättning vid område E2, pumpstation för spillvatten vid Huvudstafältet, anpassas för att inte översvämmas vid skyfall. Befintlig ledningstunnel söder om område E2 ligger djupare än planerat grundläggningsdjup för pumpstationen. I kommande planeringsskeden behöver riskanalys för arbeten i anslutning till befintlig ledningstunnel tas fram.

Skedesplanering/ utbyggnadsordning kommer att hanteras i kommande planeringsskeden.

Avstånd från tunneltak till lägsta schaktdjup är utifrån normal skyddszon för VA-tunnlar. Grundläggningsrekommendationer för kvarteret utreds i genomförandeskedet. Även en riskanalys för arbeten i anslutning till befintlig ledningstunnel behöver tas fram i genomförandeskedet. U-område för tunneln införs på plankartan.

Delområde öst

Det behövs u-områden för korsande befintliga och tillkommande VA-ledningar mellan kv Hälla och kv Tegen samt mellan Laboratoriet 2 och Skytteholm 2:2.

U-område för dagvattentunnel och spillvattentunnel saknas.

Förvaltningens kommentar:

Komplettering av vissa U-områden för befintliga och tillkommande ledningar har införts på plankartan. U-område för dagvattentunnel och spillvattentunnel har införts på plankartan.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät med en spänningsnivå på 0,4 kV till 77 kV ledning i mark inom och i närområdet för den aktuella detaljplanen. Vid behov av ombyggnad av 77kv ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande.

Vattenfall Eldistribution förutsätter att Solna stad initierar och bjuder in till ledningssamordning med ansvariga projektplanerare för lokal- och regionnät. Vattenfall Eldistribution vill för sina ledningar ha u-områden med prickmark. Byggnader som kräver grundläggning skall placeras på ett minsta avstånd om 5 meter till markkabelns närmaste fas. U-området bör därför vara minst 5 meter åt vardera håll från markkabelns närmaste fas. Inom ett område med minst 2 meter på vardera sida om markkabelns yttersta faser bör markanläggning tex träd och buskar inte planteras. Om växtlighet i form av buskar och prydnadsväxter planteras inom ett område av 5 meter från ledningens mitt kan Vattenfall Eldistribution vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfall Eldistributions markkabel vid driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall Eldistribution skall i sådant fall hållas skadeslöst.

Förvaltningens kommentar:

Vattenfall Eldistribution är inbjuden till den ledningssamordning som pågår för projektet.

Befintliga elnätsanläggningar inom och i närområdet behöver anpassas till ny gatu- och kvarterstruktur. En del av Vattenfalls anläggningar flyttas redan i samband med Trafikverkets förberedande ledningsomläggningar.

Inom delområde Väst planeras försörjning till de nya kvarteren L, M och N ske från Tritonvägen/ Landsvägen via Cirkusgränd samt omläggning av befintliga ledningar runt kv K. En befintlig elnätstation inom kv. Verkmästaren 4 påverkas av exploateringen och alternativ placering är under utredning.

Inom delområde Mitt planeras ledningsomläggningar norr om järnvägen från Frösundaleden norr om kv. A, vidare österut mellan järnvägen och kv. Ingenjören österut mot Framnäsbacken/Ankdammsgatan. Vid kv. J förläggs ledningar i ett område på kvartersmark.

Befintlig fristående transformatorstation vid Ankdammsgatan flyttas in i planerad ny trappkonstruktion. Ny transformatorstation planeras inbyggd i kv. A.

Söder om järnvägen planeras nya ledningsstråk förläggas i gata 1 dvs söder om de nya kvarteren B, C, D, E, F och G. Nya transformatorstationer planeras inbyggda i kv. C resp. G.

Norrvatten

Norrvatten berörs av Mälarbanans utbyggnad vid Ankdammsgatan/Oskarsrogatan där samarbete med Trafikverket pågår. Norrvatten har ledningsrätter 0184-90/16.1 och 0184-90/15.1 för ledningarna inom det berörda området.

Att placera byggnader i närheten av Norrvattens huvudledningar innebär en risk. Vid ett ledningsbrott kan stora vattenmängder komma att strömma ut med avsevärd kraft. Detta beroende på ledningarnas stora dimension, det höga vattentrycket och det faktum att det tar tid att stänga av en skadad ledning.

Generellt gäller att huvudvattenledningar ej får utsättas för vibrationer eller belastningar av arbetsmaskiner och transportfordon utan att förstärkningsåtgärder vidtas för ledningen. Förändring genom uppfyllnad eller nedschaktning av nuvarande markprofil får ej ske utan Norrvattens godkännande. För arbeten som berör huvudvattenledningen enligt ovan erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar.

Förvaltningens kommentar:

Samordning pågår med Trafikverkets planerade omläggning av Norrvattens anläggningar i syfte att i möjligaste mån anpassa dessa till kommande exploatering.

Norrvattens befintliga ledning i Oskarsrogatan behöver läggas om i gatorna intill kv. G i samband med genomförandet av detaljplanen. Solna stad har en pågående dialog med Norrvatten om erforderlig ledningsomläggning. Kommande projekteringskedan k

Befintliga ledningsrätter behöver justeras i samband med ny sträckning för Norrvattens ledning. Nytt u-område för befintlig ledningssträckning inom fastigheten Huvudsta 3:27 införs på plankartan.

Norrenergi

Norrenergi har befintliga ledningar med värme och kyla inom och i anslutning till området 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 värme och kyla kunder ej drabbas mer än nödvändigt.

Förvaltningens kommentar:

Samordning pågår med Trafikverkets planerade omläggning av fjärrvärme och fjärrkyla i syfte att i möjligaste mån anpassa dessa till kommande exploatering. Ledningsomläggningar som krävs för att möjliggöra exploatering hanteras via vidare dialog med Solna stad och Norrenergi. Kommande planeringsskeden, samt genomförandeskedet, kommer att innefatta mer detaljerad ledningsprojektering/samordning.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Förvaltningens kommentar:

Ledningsomläggningar som krävs för att möjliggöra exploatering hanteras i vidare dialog med Solna stad och Skanova. Pågående och kommande planeringsskeden, samt genomförandeskedet, kommer att innefatta mer detaljerad ledningsprojektering/samordning.

Avfallsverksamheten, tekniska förvaltningen, Solna Stad

Avfallsverksamheten noterar att det inte står så mycket i detta planskede om hur avfallshantering ska organiseras framöver i området. Systemval för avfallsinsamling har inte gjorts. Därför är det svårt för oss att uttala sig om lösning mer än i generella termer.

Men beroende av lösning som väljs är det viktigt att den utformas så att tillgänglighet för avfallsfordon, brukare och hämtpersonal är god och i enlighet med standard. Vi ansluter oss där till "Avfallsveriges Handbok för avfallsutrymmen". Det är viktigt att systemval och redovisning av uppfyllande av tillgänglighetskriterierna är klar i god tid inför bygglovsprocessen. På så sätt säkras att bygglovsprocesser inte försernas pga. felaktigt utformad avfallslösning, eller att felaktigt utformad avfallslösning erhåller bygglov (exempelvis avfallsbehållare som inte går att tömma pga. svår lokalisering mm).

Förvaltningens kommentar:

Staden planerar att bygga ut en sopsugsanläggning i närheten av delområde Mitts södra sidan av intunnlingen. Det kommer att möjliggöra för samtliga kvarter inom delområde mitt att anslutas till sopsugen. För exploateringen på den norra sidan av

intunnlingen samt delarna i Solna strand och Solna business park förutsätts hämtning ske vid respektive fastighet. Allt detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Rådet för funktionshinderfrågor, Solna Stad

Rådet noterar att planförslaget endast på enstaka ställen och då ytterst kortfattat berör funktionshinderperspektivet. I det fortsatta arbetet förutsätter rådet att funktionshinderdimensionen integreras på ett mer genomarbetat sätt. Rådet är mer än gärna dialogpartner.

De nivåskillnader som finns i området, och som även finns med den planerade bebyggelsen, skapar särskilda utmaningar ur ett funktionshinderperspektiv. Vid nivåskillnader är lämpligt doserade ramper i alla lägen ett mer pålitligt alternativ än hissar, eftersom hissar kan gå sönder. Där hissar trots allt är det enda alternativet bör det av detta skäl eftersträvas att det finns två hissar. Det är också viktigt att hissarna är tillräckligt stora, så att även den som använder till exempel permobil av största storleken kan vända sig i hissen.

Rådet har inget att erinra mot planen att i riktning söderut lägga den nya bebyggelsen i en nyskapad sluttning, förutsatt att denna sluttning är jämn och tillräckligt flack för att även en person med rullstol utan problem ska kunna ta sig fram överallt, även i vinterväder med isbildning. Denna fråga bör studeras särskilt.

Förvaltningens kommentar:

Planförslagets gångstruktur är huvudsakligen utformat med en maximal lutning om 5 %. Ett undantag är trapplösningen över tunneln i Skytteholmsstråket, den nord-sydliga förbindelsen mellan Skytteholm och Huvudsta. Gångstråket norr om järnvägstunneln utgörs av en trappa som kompletteras med en offentlig utvändig hiss. Staden anser att en hiss är tillräckligt för att möta behovet ur funktionshinderperspektiv. En alternativ gångväg som uppfyller tillgänglighetskraven planeras via Framnäsbacken och den nya gatan upp till tunneltaket.

Gångstråk

Den nord-sydliga förbindelsen mellan Skytteholm och Huvudsta via den nuvarande tunneln under Västeråsbanan är ett av de viktigaste stråken i Huvudsta för personer som går, cyklar eller använder rullstol. Rådet noterar att denna tunnel föreslås tas bort i samband med inkapslingen av spåren.

Den som inte kan använda trappa blir då – när hissen är trasig – hänvisad till en ny passage i ytläge ett par hundra meter västerut. Det är viktigt att stadsrummet gestaltas på ett sådant sätt att det är lätt för besökaren att orientera sig i riktning mot denna nya passage. Den ska uppfattas som en naturlig passage i ytläge, enkel att finna för den som behöver ta sig i nord-sydlig riktning.

Av planbeskrivningen (se till exempel karta s. 45) framgår att gångtunneln i öst-västlig riktning under Frösundaleden föreslås tas bort. Den som i framtiden ska ta sig från Huvudsta eller Skytteholmsområdet västerut i riktning mot Solna Business Park blir i så fall hänvisad till att passera Frösundaleden betydligt längre norrut, i korsningen Frösundaleden/Ankdammsgatan/Gränsgatan, och då genom att korsa trafiken på ett vanligt övergångsställe. Detta är en försämring som kommer att vara särskilt påtagligt för personer med begränsad fysisk rörlighet. I det fortsatta arbetet bör

möjligheterna undersöks att behålla den nuvarande tunneln eller att skapa en liknande lösning på annat ställe.

Förvaltningens kommentar:

Passagen över järnvägstunneln kommer att bli tydligt läsbar i stadsstrukturen. Trappan kommer att kompletteras med hiss. En alternativ gångväg som uppfyller tillgänglighetskraven finns i gatustrukturen. Behov av skyltning mm för att säkerställa orienterbarheten kommer att utredas i genomförandeskedet.

Gångtunneln under Frösundaleden kommer att tas bort p.g.a. att breddningen av järnvägsanläggningen skulle innebära att passagen skulle ha blivit oacceptabelt lång, slutet och otrygg. En ny passage skapas över Frösundaleden i ungefär samma läge som dagens tunnel. Det ger en förbättrad möjlighet att tillgängligt ta sig över Frösundaleden, då det efter passage över leden finns möjlighet att välja fler färdriktningar än tidigare.

Angöring till fastigheter samt utformning av utemiljöer

Rådet förutsätter att den nya bebyggelsen gestaltas så att det är lätt att angöra entréerna till samtliga fastigheter med bil, för dem som på grund av funktionsnedsättning måste använda bil hela vägen fram. I det kommande arbetet behöver också behovet av reserverade parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning beaktas. Likaså behöver det finnas tillräckligt god tillgång till parkbänkar med mera i utemiljön och även tillgång till något förhöjda parkbänkar för att underlätta att ta sig upp från sittande läge. Rådet är medvetet om att dessa frågor inte formellt behandlas inom ramen för detta planförslag, men väljer att redan nu framföra dessa synpunkter inför framtiden.

Förvaltningens kommentar:

Planförslaget hanterar frågan om angöring från gata till entréer och säkerställer att förutsättningar för det finns, samt att möjlighet för anläggande av handikapparkering inom kvartersmark finns. Offentliga miljöer i planförslaget har goda förutsättningar till viloplats. I park-gatu-miljön ovanpå järnvägstunneln ska detta vägas mot krav på att stadigvarande vistelse inte ska uppmuntras p.g.a. risk med anledning av farligt gods på järnväg

Stationsområdena

Vid utformningen av de nya stationerna i Sundbyberg och Huvudsta är det av största betydelse att funktionshinderperspektivet finns med redan från början. Det ska vara lätt att ta sig till och från stationerna även för den som har någon form av funktionsnedsättning. Väl utformade ledstråk, så få nivåskillnader som möjligt, god tillgång till hissar och goda angöringspunkter för handikappfordon är några frågor att beakta.

Förvaltningens kommentar: *Stationsutformningen ingår inte i framtagandet av detaljplanen utan är en fråga för Trafikverkets och Trafikförvaltningens genomförande. Förvaltningen förmedlar synpunkterna till berörda parter.*

Naturskyddsföreningen, Solna Sundbyberg

Föreningen välkomnar att Solna har upprättat en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i samrådsskedet.

Nedan följer föreningens synpunkter i korthet:

Natur, miljön och klimatet

Breddningen av järnvägen är nödvändig och kommer att skapa möjligheter för bättre spårtrafik genom vår region. Detta är positivt. Planens genomförande kommer trots det innebära ett flertal negativa konsekvenser för miljön och klimatet. Bland dessa kan nämnas förluster av värdefull natur (ett stort antal träd, inklusive biotopskyddade alléer, kommer att tas ned), omfattande utsläpp av koldioxid genom byggnation, ökad biltrafik på de tillkommande vägarna, buller under byggtiden och efteråt, luftföroreningar, sämre möjligheter för absorption av vatten när grönytor och träd tas ned och risk att miljögifter i marken kontaminerar området.)

Naturskyddsföreningen anser att MKB:n saknar en utredning när det gäller ekologisk kompensation. Det är nödvändigt att ta fram en konkret och realistisk handlingsplan för att i möjligaste mån återskapa de ekosystemtjänster som går förlorade till följd av detaljplanen.

MKB:n nämner möjligheten att flytta större, skyddsvärda träd. Dessa planer bör konkretiseras till nästa skede i planarbetet. Det är viktigt att i ett tidigt skede också identifiera lämpliga platser i Solna dit träden gör störst nytta för den biologiska mångfalden när de flyttas. Föreningen vill här påpeka att flytt av värdefulla träd idag görs i många kommuner i Sverige. Senast i förra veckan rapporterades om hur Stockholms stad flyttar sju träd från Stigbergsparken till Albano. (SvT nyheter).

Föreningen anser att planens MKB bör utvecklas och förfinas så det blir tydligt vilka klimat- och miljökonsekvenser som hör till 1) spårbreddningen och 2) nya byggnader (kontor och bostäder). Den tillkommande byggnationen i 2) måste planeras med utgångspunkten att befintlig skyddsvärd natur, inklusive biotopskyddade trädalléer, bevaras inom planområdet. Nya byggnader ska i första hand placeras på redan hårdgjord yta och i andra hand på platser utan skyddsvärddnatur.

Förvaltningens kommentar:

I genomförandet av ett projekt av sådan storlek och typ som detta innebär det ofrånkomligen att värdefull natur och träd påverkas. I MKB:n redogörs i text och bild vilka träd som tas ned till följd av järnvägsplanen resp. detaljplanen. Exakta antalet är inte helt klarlagt eftersom det fortfarande pågår utredningar kring ledningsomläggning med mera som kan påverka möjligheten att spara träd. Det kommer till antagandet att finnas en tydlig plan för hur de värden som går förlorade ska kompenseras i form av bland annat kompensationsåtgärder. I MKB:n redovisas en lägesbild av statusen för denna process.

Det är svårt att ersätta träd som tas ned med nya inom planområdet. Ytan är begränsad och ovanpå tunneltaket finns begränsningar kopplat till laster, dräneringsskikt med mera. Av den anledningen kommer kompensationsåtgärder utanför planområdet och kanske i helt andra delar av kommunen bli aktuella för att långsiktigt kunna kompensera samt erbjuda nya rekreations- och naturvärden. Även flytt av träd inom området kommer att utredas vidare som en möjlig kompensationsåtgärd tillsammans med en arborist (trädeexpert). De äldsta träden är svåra att flytta då de sällan överlever, medan yngre och medelålders träd har större chanser att överleva en flytt. Ytterligare exempel på kompensationsåtgärder som utreds och kan bli aktuella inom planområdet och på andra platser i Solna är tillskapande av nya brynzoner, nya trädplanteringar, mulmholkar, fladdermusholkar, nya planteringar med fokus på ekosystemtjänsten pollination, småvatten etcetera.

Solnas klimatstrategi

Klimatstrategin som antagits av Solna stad finns inte nämnd i planhandlingarna. Föreningen saknar en beräkning av klimatkonsekvenserna av planens genomförande (växthusgasutsläpp orsakade av produktion och transport av material, byggnation, hantering av avfall). I den negativa vågskålen för klimatutsläpp när det gäller Mälarbanan finns också förlusten av ett stort antal växande och uppväxta träd som fungerar som naturliga kolsänkor. Det framgår dessvärre inte i handlingarna exakt hur många träd som kommer att tas ned, vilket föreningen inte anser är acceptabelt.

Förvaltningens kommentar: *Solnas klimatstrategi finns beskriven i samrådshandlingens planbeskrivning (Sid 12). I klimatstrategin framgår att Solna stad ska, i planeringen, skapa förutsättningar för ett långsiktigt robust samhälle som aktivt möter klimatförändringarna genom att minska klimat-förändringens negativa effekter kopplat till ökad risk för översvämning, ras och skred, lokalklimat och föroreningar. Dessa frågor har hanterats med stöd av tekniska utredningar som hör till detaljplanen. Klimatberäkningar för byggnation inom kvartermark kommer att genomföras i projekteringsskedet. Antalet träd som påverkas är i dagsläget inte helt klarlagt, se kommentaren ovan. I arbetet med kompensationsåtgärder är växtval viktiga, de bör ansluta till områdets naturliga lövskogsvegetation, som ek, lind, lönn, sälg, tall, blommande buskar och träd.*

Gång- och cykel

Naturskyddsföreningen ser med oro på att planen kommer att försvåra för cyklister och gående att ta sig mellan Solnas stadsdelar. Dagens passage vid Ankdammsgatan som leder bort till Huvudstafältet försvinner och föreningen önskar att staden fortsätter utreda möjligheten till över- eller undergång för gång/cykel-trafik på platsen, eller i närheten. I övrigt bör experter på gång- och cykeltrafik inkluderas för att med mobilitet och tillgänglighet i fokus förbättra planen till nästa skede.

Förvaltningens kommentar:

Planförslaget har tagits fram i samarbete med trafikplanerare och gatuprojektörer. Gång- och cykeltrafik har varit fokus för detta arbete. Gång- och cykelstruktur beskrivs i planbeskrivningen och redovisas närmare i den till detaljplanen hörande trafikutredningen.

Den nya cykelstrukturen ska ses som en helhet utifrån de nya förutsättningarna där olika målpunkter inom och utanför kommunen knyts ihop. Inom ramen för projektet försvinner en del kopplingar men flera nya möjligheter till tydliga, gena stråk mellan målpunkter där järnvägen idag utgör en barriär. Inom planområdet kan som exempel nämnas att det tillkommer ett nytt cykelstråk från norr till söder med sydlig anslutning väster om befintliga förskolan Pumpen & Paprikan och nordlig anslutning via ny gatan som ansluter till Framnäsbacken samt möjligheten att röra sig ovan intunnlingen möjliggörs. För mer information om kompletteringar i det övergripande nätet, se planbeskrivning samt trafikutredning.

Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då den skulle blivit oacceptabelt lång, djupt liggande och därmed otrygg. Passagen ersätts som nämnts ovan av en ny struktur samt en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Ett direkt intilliggande alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen, vilket redovisas i planbeskrivningen.

Remissinstanser som inte har någon erinran

1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
2. Ellevio
3. Stockholm Exergi

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

Bostadsrättsföreningar

BRF Elektrikern

Föreningen önskar ett förtydligande gällande tillträde till Elektrikern 1 och att detta inte påverkas negativt för fordon eller gående med hänsyn det detaljplaneförslaget.

Vidare framför föreningen ”att dagvattenutredning samt miljöteknisk undersökning behöver kompletteras för att säkerställa att markarbeten under byggtid såväl som framtida bebyggelse inte påverkar vattenflöde på vis som riskerar skada byggnaden”.

Förvaltningens kommentar:

Tillgängligheten till fastigheten Elektrikern 1 påverkas inte av planförslaget. Miljöteknisk markundersökning, dagvattenutredning, geoteknisk utredning och skyfallsutredning har genomförts inom planprocessen och det har inte framkommit några risker för fastigheten Elektrikern 1. Grundvattennivåerna i grundvattenrören kontrolleras vid flera tillfällen och under flera år för att få ett så en så bra bild över grundvattensituationen som möjligt.

BRF Ingenjören 3 och 4

Föreningen motsätter sig att markens användningssätt förändras från bostäder/park till kontor/centrum. Behovsanalys och motivering till förändringen saknas i samrådshandlingarna. Att planera för kontorskvarter direkt intill föreningens bostadshus och inom område som utpekats vara känsligt för förändring, åsidosatt innehållet i 2 kap. 1 § PBL, 2 kap. 2 § PBL och 2 kap. 6 § PBL. Föreningen uppmanar kommunen att redovisa vilka överväganden som gjorts i denna del, särskilt i förhållande till slutsatserna i kulturmiljöanalysen. Föreningen motsätter sig föreslaget kontorskvarter direkt invid fastighetsgräns. Placering, höjd och övrig utformning ger upphov till mycket negativa konsekvenser och försämrar boendemiljön inom föreningens fastigheter på ett sätt som inte kan accepteras. Skälig hänsyn till befintliga förhållanden har inte tagits och tillräcklig analys har inte gjorts.

Brf Ingenjören anser att oavsett vilken utformning bebyggelsen har så måste planförslaget innehålla en tydlig beskrivning av de konsekvenser som uppförande av kontorsbyggnad på förslagen plats innebär för de närboende (utsikt, soltimmar, dagljusförhållanden, utemiljö). Med beaktande av dessa konsekvenser måste staden redovisa den avvägning som i gjorts mellan enskilda och allmänna intressen vid framtagande av förslaget (2 kap. 1 § och 4 kap. 36 § PBL). Föreningen begär att staden tar fram och redovisar dagsljusstudie. Planhandlingarna bör innehålla redovisning av skyddsåtgärder mot buller, hur avgränsning mellan privat mark och allmän plats ska ske, hur förlorade boendeparkeringsplatser ska ersättas och ta större hänsyn till behovet av allmänt tillgängliga grönområden.

Brf Ingenjören anser att förslaget innebär försämringar av gång- och cykelvägar och att förslaget bör omarbetas och tillse att tillgänglighet bibehålls eller förbättras.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen anser att planförslaget har acceptabla antikvariska konsekvenser. Motiveringen är att järnvägens sträckning är fortsatt läsbar och att bebyggelsen på den norra sidan av spåret är anpassad till befintlig typologi. Kvaliteterna för stads- och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet, attraktiva stadsrum, nya allmänna platser och bostäder och arbetsplatser. Det intilliggande kontorshuset har omarbetats till granskningsskedet och i det nya förslaget har fotavtrycket minskat avsevärt och avståndet mellan bostadshuset och kontorshuset ökat. Byggnadens längd har kortats av ordentligt för att möjliggöra för Brf Ingenjören att bibehålla stora delar av den öppenhet som finns idag.

Det nya förslaget består av en byggnad med två avläsbara volymer sammanfogade med varandra, där den lägre, som är placerad närmast kv. Ingenjören är lägre än samrådsförslaget och volymen som är placerad längst bort är högre än samrådsförslaget men i ett fritt läge åt väster och norr. Den nya föreslagna bebyggelsen skiljer sig också från samrådsförslaget då byggnadsdelarna inte ligger parallellt med kv. Ingenjören och därmed skapas en större öppenhet och mindre insyn vilket bedöms som mer respektfullt gentemot befintliga bostadshus. Kommunens bedömning är att det nya förslaget förhåller sig mer varsamt till befintlig bebyggelse. Ett parkstråk med 4,5 meter bredd säkerställs mellan fastighetsgräns till den nya kontorsfastigheten och Kv Ingenjören 3 och 4.

Planbeskrivningen har kompletterats med dagsljusstudie för Kv Ingenjören. Solstudien har uppdaterats med det nya planförslaget.

Gällande gång- och cykel, se bland annat svar till Naturskyddsföreningen och rådet för funktionshinderfrågor, Solna stad.

En bullerutredning har tagits fram som tillhör detaljplanen. Den visar att riktlinjer för buller vid bostäder vid kv. Ingenjören 3 och 4 innehålls och sammantaget kommer ljudmiljön för boende i kvarteren att förbättras i och med intunnningen av järnvägen.

Inga parkeringar kommer att försvinna vare sig från fastigheterna kv. Ingenjören 3 och 4 eller på Framnäsbacken. Däremot försvinner parkeringar på kommunal mark utmed Ankdammsgatan och dessa ersätts längs med de nya gatorna inom området samt eventuellt vid parkeringen intill Solnahallen. Vad gäller allmänt tillgängliga grönområden är det framförallt Framnäsbackens lekplats som har höga rekreativvärden och påverkas negativt av planförslaget till förmån för en ny förskola. Denna lekplats kommer att kompenseras genom att den andra lekplatsen längs Framnäsbacken och lekparken i södra delen av Skytteholmsparken utökas och rustas upp. Det kommer även att tillskapas nya lekmöjligheter på den södra sidan av tunneln.

BRF Kranen 1

BRF 1 kranen framför synpunkter på följande områden:

- Vill att framkomligheten löses under byggtiden, att framkomligheten inte begränsas med det nya förslaget och att gång- och cykelstråk är väl markerade.
- Föreningen vill att byggtrafiken minimeras och infartstrafik till det nya området inte sker på Oskarsrogatan, utan på andra gator.
- Det ska finnas tillgång på parkeringsplatser under byggtiden och efter ”bygget” är klart. Föreningen efterfrågar ”hjälp” att utreda på vilket sätt föreningen kan få utökade p-platser på egen mark.
- Föreningen efterfrågar information om vem som ”bär ansvaret för bullerdämpning inomhus och utomhus om nivåerna överskrids” samt ställer sig frågan vem som är ansvarig att bullernivåerna hålls nere under byggtiden och vem som bär ansvaret för bullerdämpande åtgärder.
- Föreningen vill vara delaktiga i utformningen av bullerskyddet och ”om återplantering av stora träd efter bygget”.
- Föreningen vill att gränsvärden för elektromagnetiska fält hålls och att säkerhetsavstånd följs.
- Föreningen vill att återvinningstationer ska finnas inom gångavstånd.
- Förening undrar om en liten del av väggräcket för landsvägen utmed kan sparas samt om det går att spara det hantverk som stenhuggarna utfört i tunneln under järnvägen.

Förvaltningens kommentar:

Minskad olägenhet och framkomlighet under byggtiden är prioriterat av staden. Planering av genomförande kommer att ske senare i processen. Den första delen av utbyggnaden, som omfattar järnvägsanläggningen, kommer att planeras och genomföras av Trafikverket.

Oskarsrogatan kommer enligt trafikutredningen att bli en sekundär infartsgata, den övervägande delen av infarten kommer att ske från Huvudstaleden. Utbyggnad av antalet parkeringsplatser i området kommer att ske utifrån behov med målet att antalet parkeringsplatser ska öka jämfört med idag. Staden har varit i kontakt med Brf Kranen efter samrådet för att få föreningens utvecklade syn på detta och för att diskutera. Förvaltningen välkomnar en fortsatt dialog för att skapa en så bra miljö som möjligt. En dialog kring utökandet av parkeringsplatser på egen fastighet kan inte föras med miljö- och byggnadsförvaltningen då det inte ligger inom förvaltningens ansvars- eller kompetensområde.

En bullerutredning har tagits fram för att utreda förutsättningarna för att gällande krav och riktlinjer angående ljudmiljö vid nybyggnation inte överskrids. Den visar att planförslaget har förutsättningar att klara krav och riktlinjer, vilket säkerställs i bygglovsskedet. Bulleråtgärder under byggtiden ansvarar den som genomför arbetet för, i olika skeden innebär det att Trafikverket, staden och exploatörerna är ansvariga under olika delar av processen.

Gällande färdig anläggning gäller att Trafikverket ansvarar för utformning av bullerskydd utmed järnvägen. För buller från stadens gator ansvarar staden att gällande riktlinjer kan uppfyllas. Vid eventuella upplevda bullerproblem i framtiden efter att nya anläggningar tas i bruk, ska detta anmälas till stadens miljö- och hälso- skyddsnämnd.

Gränsvärden och skyddsavstånd med anledning av elektromagnetiska fält och farligt gods ska följas. Frågan har avhandlats mer ingående i arbetet med järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning. Den befintliga återvinningsstationen planeras få en ny placering i planområdets södra del, intill Huvudstaleden.

Gångtunneln och vägräcket kommer att rivas i samband med Trafikverkets anläggningsarbeten. Förvaltningen rekommenderar att föreningen tar kontakt med Trafikverket om man önskar dialog i frågan om detta, samt om utformning av bullerskydd och plantering av träd invid dessa skydd.

BRF Timmermannen 2

Föreningen framhåller att parkeringssituationen kommer "bli kaotisk" då det försvinner ett stort antal parkeringsplatser för oss redan bor i området. Med förslaget ska det tillföras nya bostäder och därmed nya bilar. Dessutom när det är "event" i Solnahallen behöver parkeringen lösas. Trafiken i området kommer öka med ökat buller. Föreningen vill att upphöjningar som finns på bland annat Ankdammsgatan 25 tas bort eller i alla fall stenläggningen. Buller bör reduceras under byggtiden. Föreningen efterfrågar säkra övergångsställen till förskola / skola. Vidare framför föreningen att korsningen Ankdammsgatan / Frösundaleden bör prioriteras, idag bildas mycket köer vilket riskerar att öka med mer trafik. Slutligen vill föreningen att grundvattnet för deras fastighet med bergvärme behöver säkras.

Förvaltningens kommentar:

Utbyggnad av antalet parkeringsplatser i området kommer att genomföras på de befintliga och nya gatorna. Samtliga nya bostadskvarter kommer att få underliggande garage där bostadsparkering ska hanteras. Parkeringsplatserna längs befintliga och nya gator, samt inom kvartersmark bedöms av förvaltningen, tillsammans med parkeringsplatsen vid Solnahallen vara tillräckliga för området.

En trafikstringsprognos redovisas i planbeskrivningen liksom resultat av genomförd bullerutredning. Utformning av övergångsställen vid skola/förskola kommer att utformas på ett trafiksäkert sätt. Grundvattennivåer för Timmermannen 2 bedöms inte påverkas av planförslaget, men detta ska följas upp inför genomförandet av projektet.

Frågan om befintliga upphöjningar och stenläggningar berörs inte av detaljplanen. Synpunkten framförs till stadsmiljöenheten, Tekniska förvaltningen.

Se svar till BRF Kranen 1 angående buller under utbyggnadstiden.

Privatpersoner

AB

AB lämnar synpunkter angående att gångtunneln under Frösundaleden kommer försvinna. Efterfrågar ett övergångsställe över Frösundaleden. AH framför även att den återvinningsstation som idag finns på Oskarsrogatan kommer anordnas med en ny redan innan den nya bebyggelsen tar form.

Förvaltningens kommentar:

Det kommer att anordnas ett övergångsställe över Frösundaleden för att kompensera för den tunneln som försvinner.

En ny återvinningstation kommer att placeras i närheten av påfarten till Huvudstaleden utmed den nya södra huvudgatan.

AF

A.F framhåller att husen blir ”onödigt höga” och skulle hellre se att det byggdes enskilda huskroppar som det är gjort utmed Ankdammsgatan. Bostadshusen på Huvudstafältsidan blir höga massiva fyrkanter med skuggiga gårdar.

Angående att järnvägen idag påstås vara en barriär stämmer inte enligt A.F då det i dagsläget är väldigt enkelt att gå under tunneln och vill att Solna överväger att fortsatt ha en tunnel men att den måste bli bra belyst och kännas säker. Dessutom måste man ta en rejäl omväg via Huvudstagatan under byggtiden och A.F undrar under hur många år som byggperioden kommer vara. A.F är mycket kritisk till att gamla motpångsvägen ska flyttas närmare befintlig förskola, då det skapar mer buller och avgaser intill denna. Vidare menar A.F att förslaget tar mycket grönyta i anspråk och naturvärden försvinner. A.F undrar varför det planeras för så mycket kontorshus speciellt och om behovet av kontorslokaler kommer behövas i lika stor utsträckning efter pandemin? Angående parkering framhåller A.F att ungefär hälften av alla parkeringsmöjligheter kommer försvinna utmed Ankdammsgatan och kommer det räcka med parkering trots nya parkeringsgarage?

Angående gång/cykelväg under Frösundsladen önskar A.F att möjligheten att ta sig under Frösundaleden fortsättningsvis kommer vara möjligt. Vidare framdrar A-F att återvinningstationer och miljöstationer behöver planeras, samt ytor för snöuppläggning behöver hanteras.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen anser att planförslaget är väl avvägt vad gäller skala och anpassning till befintlig bebyggelsestruktur. Den föreslagna strukturen på södra sidan spåren kommer att lägga till en ny årsring som i sig kommer att bli en attraktiv stadsmiljö och överbrygga barriären som utgörs av järnvägen mellan Skytteholm och Huvudsta. Gårdarna utformas med en lägre del direkt i söder vilket ger ett bättre ljusinsläpp på bostadsgården. På den norra sidan är skalan på den föreslagna bebyggelsen anpassad till befintlig bebyggelsestruktur. Samrådsförslaget är omarbetat mer i linje med befintlig bebyggelse längs med Ankdammsgatan och intill Skytteholmsparken. Det skapar bättre förutsättningar för ljusinsläpp på bostadsgårdar och längs gatorna. Kvaliteterna för stads-, och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet, attraktiva stadsrum, nya allmänna platser och bostäder och arbetsplatser.

Barriärverkan av järnvägstunneln kommer att hanteras av den nya bebyggelsen. Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då den med en breddad järnvägsanläggning skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen med en ny lokalgata som skapas mellan tunneltaket och Framnäsbacken. Med det detaljplaneförslaget ger det nya bebyggelseområdet en möjlighet att röra sig fritt och tillgängligt över en flera hundra meter lång sträcka som tidigare varit stängd järnvägsanläggning.

Minskad olägenhet och framkomlighet under byggtiden är prioriterat av staden. Planering av genomförande kommer att ske senare i processen. Den första delen av utbyggnaden, som omfattar järnvägsanläggningen, kommer att planeras och genomföras av Trafikverket.

Påfarten till Huvudstaleden ligger enligt planförslaget kvar i befintligt läge. Den tillkommande södra huvudgatan i planförslaget kommer att passera den befintliga förskolan. Buller- och luftutredning som tagit fram under planarbetet visar att ljud- och luftmiljön kommer att bli klara de riktvärden som finns.

Vad gäller allmänt tillgängliga grönområden är det framförallt Framnäsbackens lekplats som har höga rekreativvärden och som påverkas negativt av planförslaget till förmån för en ny förskola. För att ersätta de förlorade rekreativa värden kommer den andra lekplatsen längs Framnäsbacken och befintlig lekplats i södra delen av Skytteholmsparken att utökas och rustas upp. Det kommer även att anordnas lekmöjligheter på den södra sidan av intunnlingen.

Ett arbete med att klargöra vilka totala konsekvenser som det sammantagna förslaget får pågår. Dessa kommer till antagandeskedet att presenteras mer detaljerat, men nu finns delar gällande detta i detaljplanens MKB. I det pågående arbetet är även kompensationer en stor del. Det är viktigt för projektet att det inte kommer att leda till en situation där gröonstrukturvärdena i framtiden blir sämre än idag. Det kommer sannolikt bli aktuellt med kompensationsåtgärder utanför planområdet och kanske i helt andra delar av kommunen bli aktuella för att långsiktigt kunna kompensera för förlusten samt erbjuda nya rekreations- och naturvärden. Tillgång till grönområden, lekplatser och idrottsplatser kring området anses sammantaget som god även efter planförslagets genomförande.

Utbyggnad av parkeringsplatser i området kommer att genomföras längs befintliga och nya gator inom området. Samtliga nya bostadskvarter kommer att få underliggande garage där bostadsparkering ska hanteras. Parkeringsplatserna längs befintliga och nya gator, samt inom kvartersmark bedöms av förvaltningen, tillsammans med parkeringsplatsen vid Solnahallen vara tillräckliga för området.

Gångtunneln under Frösundaleden kommer att tas bort p.g.a. att breddningen av järnvägsanläggningen skulle innebära att passagen skulle ha blivit oacceptabelt lång, slutet och otrygg. En ny passage skapas över Frösundaleden i ungefär samma läge som dagens tunnel. Det ger en förbättrad möjlighet att tillgängligt ta sig över Frösundaleden, då det efter passage över leden finns möjlighet att välja fler färdriktningar än tidigare, bland annat genom en planerad ramp ner från Frösundaleden mot Solna Business Park.

Återvinningsstation kommer att placeras i närheten av påfarten till Huvudstaleden utmed den nya södra huvudgatan.

AH

AH framhåller att det kommer att behövas mer än en hiss med tanke på hur många som kommer passera i området. A.H önskar att det inplanerade kontorshuset vid Ankdammsgatan utgår och föreslår att det förläggs i Solna Business Park istället. Angående återvinningsstationen vid Oskarsrogatan så bör den ersättas på en ny och lämplig plats som inte stör dom boende. A.H önskar att så många träd som möjligt sparas i allen längs med Ankdammsgatan. A.H framför att det inte ska byggas några

höga hus eller ”landmärken” och efterfrågar en låg bebyggelse. Efterfrågar klassiska stenhus och som ”smälter” in i nuvarande miljö.

Förvaltningens kommentar:

Angående antal hissar, se svar till rådet för Rådet för funktionshinderfrågor, Solna stad.

Inför planens granskningskede har det kvarter som i samrådet var ett kontorshus längs med Ankdammsgatan fått ett ändrat innehåll och i granskningen utformats som bostadskvarter. De andra bebyggelsevolymerna på den norra sidan har anpassats så att det bättre passar ihop med befintliga byggnad och att det nu inte finns något ”landmärke” där. Förvaltningen anser att planförslaget är väl avvägt vad gäller skala och anpassning till befintlig bebyggelsestruktur.

Återvinningstation kommer att placeras i närheten av påfarten till Huvudstaleden utmed den nya södra huvudgatan. De träd som försvinner i allén utmed Ankdammsgatan är i huvudsak en konsekvens av utbyggnaden av järnvägen och Trafikverkets järnvägsplan. Det kommer att planteras en ny allé längs med Ankdammsgatan så att det även fortsättningsvis kommer att finnas en grön ridå mellan järnvägen och Ankdammsgatan.

AK

AK framför att om plankorsningen i Huvudsta kommer tas bort kommer framkomligheten försämrats. Vill se att det planeras för en bro eller en tunnel under spåret.

Förvaltningens kommentar:

Befintlig plankorsning vid Bangatan över spåret försvinner och gående hänvisas istället till Huvudstabron vilket påverkar genheten och framförallt kopplingen mellan östra Huvudsta och Solna centrum. Det är en konsekvens av Trafikverkets järnvägsplan och breddningen av järnvägsanläggningen. I genomförandet kommer det nya stråket längs med Huvudstagan, som man hänvisas till istället, att rustas upp.

AL

AL framhäver att järnvägen bör grävas ned då den orsaker mycket olägenheter såsom trafik, buller och avgaser och hänvisar till att det om det går att göra i Sundbyberg så går det att göra i Solna. Boende och äldre på Ankdammsgatan blir avskurna Huvudstafältet och kan därför inte komma ner till vattnet och det blir långa omvägar. AL framhäver att det inte bör byggas höga hus / landmärken som kommer skymma utsikten. AL ställer sig frågande varför det ska byggas en ny station i Huvudsta när Sundbybergs station ligger så nära. Dessutom blir Ankdammsgatan ”inklämd” mellan tåg och motortrafik. AL uppmanar Solna Stad att mäta föroreningarna vid Frösundaleden / Ankdammsgatan och värna naturen och grönområden nära boendemiljön. AL undrar hur stora koldioxidutsläppen blir. Avslutningsvis anser AL att det blir höga bullernivåer som ett resultat av omfattande byggnationer.

Förvaltningens kommentar:

En sänkning av järnvägens nivå som skulle kunna möjliggöra att järnvägen förläggs under dagens marknivå har inte bedömts som genomförbart av Trafikverket. Mälarbanan ligger på bro över korsningen med Ostkustbanan. Det gör det omöjligt att sänka järnvägen mer än vad som föreslås, i och med att spåren har en minsta tillåten lutning som behöver uppfyllas.

Järnvägen kommer att tunnlas in utmed en sträcka om cirka 500 meter vilket kommer att minska bullret från järnvägen. Barriärverkan av järnvägstunneln kommer att bli som mest kännbar i Skytteholmstråket. Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då gångtunneln skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Tillgängliga alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen. Väster om Skytteholmsstråket bedömer kommunen att barriärverkan av järnvägsanläggningen kommer att minska jämfört med idag och den nya stadsdel som föreslås kommer att innebära att man kan röra sig fritt och tillgängligt över en flera hundra meter lång sträcka som tidigare varit en stängd järnvägsanläggning. En ny station i Huvudsta kommer att förbättra tillgången till kollektivtrafik i Huvudsta, vilket förbättrar möjligheter till bostadsutveckling i kollektivtrafiknära läge. Det bedömer staden som positivt ur hållbarhetssynpunkt.

I samband med detaljplanens granskning har en Luftkvalitetsutredning tagits fram. Detaljerade spridningsberäkningar utförts för hela planområdet har utförts. Utredningen visar att miljö kvalitetsnormen klaras i hela planområdet för kvävedioxid och partiklar (PM10).

AS

AS framför synpunkter på kvarter G som ligger vid intunnlingens östra sida. AS anser att den inte bör sträcka sig ”över” tunneln och om det nu ska byggas ett hus där så bör det planera för bostäder och inte kontor. Dessutom ska den inte sträcka sig över på Skytteholmsidan då detta förstör parkens karaktär, samt att träd måste tas bort, vilket inte är önskvärt. AS är även kritisk till placeringen av ”höguset med 14 våningar” i kvarter F och framför att det är provocerande gentemot boende som hamnar i skugga och mörker. AS vill se en annan placering av detta hus.

AS vill att detaljplanen förtydligas vad som anser var väster, öster, höger och vänster. AS efterfrågar en tydlighet och korrekturläsning kring detta.

Förvaltningens kommentar:

Inför planens granskningsskede har det användningen i Kvarter G ändrats från kontor till bostäder. Storleken på det nya bostadskvarteret är anpassat för att ge förutsättningar för en bra boendemiljö och dess skala bedöms som väl avvägd i relation till ny befintlig och tillkommande struktur och bebyggelse. Volymen har till granskningen justeras så att det nu bara är en del som sträcker sig över intunnlingen. Förvaltningen anser att denna byggnadsdel har många fördelar, bland annat så ger den en bättre bullermiljö ovanpå intunnlingen samtidigt som den kommer att vara en väl exponerad volym i stadsbilden, främst då från Huvudstagatan och den nya stationen i Huvudsta. Kvaliteterna för stads-, och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet, attraktiva stadsrum, nya allmänna platser och bostäder och arbetsplatser. Punkthuset som i samrådet var 14 våningar är sänkt i granskningsförslaget och föreslås nu bli 10 våningar högt.

Plankartorna i såväl samrådsförslag som granskningsförslag innehåller en norrpil längst ned på handlingen. Kartan är ritad med norr rakt uppåt i kartbilden. Planbeskrivningen har setts över och förtydliganden har gjorts gällande väderstreck och orientering.

BH

BH är kritiskt till de ”stadsplanenemässiga och arkitektoniska kvalitéerna” och att dom nya husen kommer innebära att dom nuvarande husen får försämrade utsikt och att det blir en mycket förtätad miljö. BH ställer sig kritiskt att det planeras för kontor och ställer sig frågande om behovet för detta är nödvändigt?

Angående planerad bebyggelse sammanfattar BH sitt yttrande med att mena att husen som planeras är för ”mycket, för tätt och för fult”. BH ställer sig frågande kring nuvarande parkeringsplats nedanför Framnäsbacken och om denna försvinner vart ska boende parkera under byggtiden och kommer antalet platser räcka för nuvarande boende och för nya tillkommande personer i området.

BH framför att den station som planeras i Huvudsta är onödig och har inte hittat ”några samhällsekonomiska bedömningar av den planerade stationen”. BH framför att ”det främsta argumentet mot en station i Huvudsta är rent tekniskt; Tåg ska inte stanna på avstånd mindre än två km, detta är tunnelbane- eller spårvägsavstånd”

En ny station kommer även innebära ny bussanslutning och ny cykelparkering och de blir svåra att angöra på bron med tanke på platsbrist.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen anser att planförslaget är väl avvägt vad gäller skala och anpassning till befintlig bebyggelsestruktur. Den föreslagna strukturen på södra sidan spåren kommer att lägga till en ny årsring som i sig kommer att bli en attraktiv stadsmiljö och överbrygga barriären som utgörs av järnvägen mellan Skytteholm och Huvudsta. På den norra sidan är skalan på den föreslagna bebyggelsen anpassad till befintlig bebyggelsestruktur. Kvaliteterna för stads-, och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet, attraktiva stadsrum, nya allmänna platser och bostäder och arbetsplatser.

Utbyggnad av parkeringsplatser i området kommer att genomföras längs befintliga och nya gator inom området. Samtliga nya bostadskvarter kommer att få underliggande garage där bostadsparkering ska hanteras. Parkeringsplatserna längs befintliga och nya gator, samt inom kvartersmark bedöms av förvaltningen, tillsammans med parkeringsplatsen vid Solnahallen vara tillräckliga för området.

En ny station i Huvudsta kommer att förbättra den tillgången till kollektivtrafik i Huvudsta, vilket bedöms förbättra möjligheter till bostadsutveckling i kollektivtrafiknära läge. Det bedöms staden är positivt ur hållbarhetssynpunkt. Bedömningen av hur långt det ska vara mellan varje stopp på järnvägen hanteras inte i denna detaljplan. Utformningen av bussanslutning och cykelparkering kommer att göras inom ramen för det fortsatta planarbetet samt genomförandeskedet.

BK

BK önskar att det fortsättningsvis kommer vara möjligt att ta sig över järnvägen vid polisen. BK föreslår en gång och cykelbro. BK ser gärna att hela järnvägen kunde grävas ner.

Förvaltningens kommentar:

Befintlig plankorsning vid Bangatan över spåret försvinner och gående hänvisas istället till Huvudstabron, vilket kommer öka trafiksäkerheten. Med en upprustning

av gång- och cykelstråken ser förvaltningen det som ett fullgott alternativ till dagens plankorsning. Att skapa en bro över järnvägen i samma läge som dagens plankorsning är inte möjligt pga. platsbrist, främst på den södra sidan av järnvägen. Det finns ett antal givna förutsättningar som begränsar möjligheten att sänka ner järnvägen, bl.a att Mäljarbanan i öster ligger på bro över Ostkustbanan och att spåren har en minsta tillåten lutning. Det är därmed inte möjligt att sänka järnvägen mer än vad som föreslås.

BW

BW framför att utbygganden av Mäljarbanan med 4 spår är ofrånkomlig och ställer sig därför positiv till utveckling av området. Dock anser BW att det är beklagligt att större delen av järnvägen inte kunde förläggas i tunnel. BW menar att ”Järnvägen med intunnlingen kommer inte att upplevas som en barriär av de som bor vid Framnäsbacken, särskilt inte i dess övre del och angränsande områden. Men för alla andra kommer barriäreffekter att förvärras som ett resultat av de ändringar som utbyggnaden till fyra spår för med sig”. Denna barriäreffekt förstärks av att tunneln under järnvägen försvinner. Dessutom bör Solna stad reflektera över en alternativ lösning på korsningen över Järnvägsgatan-Huvudsta torg som försvinner, typ tunnel eller bro för att kunna korsa spåren. Förslaget innebär långa omvägar för dom boende. BW anser att planens delområde Öst inte skapar några förbättringar för vare sig gående eller cyklister, samt att bullerskärmen kommer störa boende vid Bangatan. BW framför att planens delområde öst bara innebär försämringar för gående och cyklister.

BW ställer sig frågande kring cykelplanen och om det har tagits hänsyn till lutningar. Dessutom kommer järnvägens barriäreffekt försämra den lokala cykeltrafiken bland annat mellan Skytteholmsfältet och Huvudsta centrum. Då passagen under Frösundaleden försvinner och efterfrågar att cykelbanor kan skapas på Ankdammsgatan. BW efterfrågar en ny tunnel under Frösundaleden så att det blir enkelt att ta sig till Solna business park. BW anser att planen innebär att gående och cyklister i större utsträckning kommer behöva korsa ”bilgator” och trafikleder.

BW anser att Huvudsta station borde ligga längre österut tex vid Hedvigsdalsvägen eller ännu hellre där Huvudsta station låg tidigare.

Förvaltningens kommentar:

Befintlig plankorsning vid Bangatan över spåret försvinner och gående hänvisas istället till Huvudstabilbron, vilket kommer öka trafiksäkerheten. Med en upprustning av gång- och cykelstråken ser förvaltningen det som ett bra alternativ till dagens plankorsning. Att skapa en bro över järnvägen i samma läge som dagens plankorsning är inte möjligt pga. platsbrist, främst på den södra sidan av järnvägen.

Planförslaget har tagits fram i samarbete med trafikplanerare och gatuprojektörer. Gång- och cykeltrafik har varit ett av fokusområdena för detta arbete. Solnas cykelplan har utgjort underlag i trafikutredningen. Se svar till Naturskyddsföreningen angående cykelstruktur.

Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då den med föreslagen breddning av järnvägsanläggningen och ny bebyggelse skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med

trappa och hiss. Tillgängliga alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen. Väster om Skytteholmsstråket bedömer kommunen att barriärverkan av järnvägsanläggningen kommer att minska jämfört med idag och den nya stadsdel som föreslås kommer att innebära att man kan röra sig fritt och tillgängligt över en flera hundra meter lång sträcka som tidigare varit stängd.

Gångtunneln under Frösundaleden kommer att tas bort p.g.a. att den nya järnvägsanläggningen och ny bebyggelse skulle den ha blivit en oacceptabelt lång och slutna passage jämfört med dagens situation. En ny passage skapas över Frösundaleden i ungefär samma läge som dagens tunnel. Det ger en förbättrad möjlighet att tillgängligt ta sig över Frösundaleden, då det efter passage över leden finns möjlighet att välja fler färdriktningar än tidigare, bland annat genom en planerad ramp ner från Frösundaleden mot Solna Business Park.

Bullerskärmar som uppförs längs järnvägen är till för att buller från den nya järnvägsanläggningen inte ska medföra olägenhet för intillboende.

GL

G.L. framför att det kommer bli en belastad trafiksituation i samband med mer tätning och en försämrad livsmiljö för boende i området. Det kommer innebära mer buller och avgaser och G.L. befärrar att Ankdammsgatan kommer bli en "genomfartsled". G.L. anser att nedgrävning av järnvägen är det bästa alternativet. Det kommer dessutom bli svårt att gå till Huvudstafältet och ner till vattnet då överdäckningen/intunnlingen ser ut att bli väldigt hög. Vidare anser G.L. nya hus som är högre än övriga kommer försämrade ljus, luft och rymd och att området inte behöver ett nytt landmärke. Angående det föreslagna stationshuset ställer sig GL frågande om det behövs. Stationshuset ser för stort och dominerade ut. GL undrar över hur bullernivåerna där intunnlingen slutar hanteras? G.L. framhåller vikten att ta bort så lite träd som möjligt och komplettera med nya träd för bättre luftkvalité och som viktiga kolsänkor.

Förvaltningens kommentar:

Staden bedömer att det är positivt att kunna utveckla staden med nya bostäder och arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafiknära område. Samtidigt kan nya stråk och kopplingar tillskapas, som länkar samman staden genom intunnlingen. Den nya stadsdelen kommer att generera trafik, men samtidigt tillkommer de nya bostäderna och arbetsplatserna i ett gott kollektivtrafikläge. Markförsäljningen av tillkommande byggrätter är en förutsättning för att staden ska kunna medfinansiera intunnlingen av järnvägen och den nya stationen i Huvudsta.

Utredningar avseende buller och luft har tagits fram i samband med detaljplanen för att säkerställa att ljud- och luftmiljö inte påverkar människors hälsa på ett negativt sätt. Stora delar som idag är kraftigt bullerstörda av järnvägen får det bättre tack vare intunnlingen. Det finns ett antal givna förutsättningar som begränsar möjligheten att sänka ner järnvägen, bl.a att Mäljarbanan i öster ligger på bro över Ostkustbanan och att spåren har en minsta tillåten lutning. Det är därmed inte möjligt att sänka järnvägen mer än vad som föreslås.

Barriärverkan av järnvägstunneln kommer att bli som mest kännbar i Skytteholmstråket. Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då gångtunneln skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig

lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Tillgängliga alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen. Väster om Skytteholmsstråket bedömer kommunen att barriärverkan av järnvägsanläggningen kommer att minska jämfört med idag och den nya stadsdel som föreslås kommer att innebära att man kan röra sig fritt och tillgängligt över en flera hundra meter lång sträcka som tidigare varit stängd.

Sol- och dagsljusstudier har tagits fram för befintlig bebyggelse där den nya bebyggelsen riskerar att påverka denna på ett negativt sätt. Påverkan på ljus på befintliga bostäder bedöms acceptabla och redovisas i planbeskrivningen. Det höghus som fanns vid korsningen Ankdammsgatan – Framnäsbacken i samrådet har nu sänkts och blir höjdmässigt underordnat de befintliga punkthusen i Skytteholmsparken.

Yttrandets skrivelse om ”det nya stationshuset” antas avse det nya bostadskvarteret direkt öster om Skytteholmstråket och dess storlek är anpassat för att ge förutsättningar för en bra boendemiljö och dess skala bedöms vara rimlig i sammanhanget. Förvaltningen anser att planförslaget medför acceptabla antikvariska konsekvenser och att rimliga avvägningar har gjort mot andra intressen. Kvaliteterna för stads-, och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet, attraktiva stadsrum, nya allmänna platser och bostäder och arbetsplatser.

Arbetet med att kartlägga alla naturvärden som går förlorade med förslaget och vilka kompensationsåtgärder som är möjliga ska genomföras inom ramen för det fortsatta planarbetet. Till antagandeskedet kommer det finnas en tydlig plan för hur förlorade värden ska kompenseras.

Humlegården

Humlegården framför att de ser positivt på en utveckling av området och att det bidrar till att ”bygga stad”. Vidare framför Humlegården att den sida som vetter mot järnvägen inte får riskera att bli en baksida. Humlegården ser gärna att bottenväningen kan öppnas upp mot järnvägen för att skapa en ”levande stad och en ökad trygghet”

Humlegården påpekar vikten av att i tidigt skede planera för funktionella cykelplatser i anslutning till stationsentrén Sundbybergs station.

Ekensbergsvägen kommer få en större trafikbelastning utmed Humlegårdens fastighet och vill att lastning, lossning, in- och utfart till fastigheterna säkerställs. Vidare påpekar Humlegården att det är viktigt att trafikstudier genomförs för att säkerställa en säker trafikmiljö. Utrymningsvägar som vetter mot spårområdet måste även beaktas i den nya planen. Humlegården ser gärna att gatan utmed spårområdet utformas så att den inte upplevs som otrygg eller att det blir en återvändsgata. Vägen bör planeras med mycket grönska för ökad trivsel.

Humlegården ser positivt på att marken mellan deras fastighet Stenhöga och spårområdet kan fortsätta utvecklas. Humlegården påpekar att den nya planen överlappar nu gällande detaljplan som har genomförandetid kvar. Det projekteras för ny bebyggelse i området och den planerade bebyggelsen behöver samordnas för att säkerställa att inga konflikter mellan planerna uppstår. Humlegården ser gärna en dialog med Solna Stad hur bebyggelsen ska utformas.

Humlegården vill att frågan kring parkeringsnorm och framtida behov och förväntan på parkeringslösningar klarläggs.

Det är viktigt att planen säkerställer anläggningar och åtgärder för att motverka buller och vibrationer och att frågan kring bullerdämpande åtgärder är utredd.

Förvaltningens kommentar:

Kvarteren utmed järnvägen föreslås få bottenvåningar med mycket glasning och entréer mot gata, vilket kommer att bidra till att gatan upplevs levande och aktiv. En försvårande omständighet är att gatan blir smal utmed ett parti om cirka 30 meter där det blir trängre mellan järnvägsmark och fasad på grund av ett teknikhus som hör till järnvägsanläggningen. Gatusektionen kommer dock att utformas så att gångbanan utmed fasaden förblir lika bred i detta avsnitt som utmed resten av gatan.

Det kommer att finnas plats för cykelparkering i anslutning till stationsentrén. Trafikverket har vid detaljplanens granskning inte fastslagit utformningen av stationen och därmed kan inte placeringen av gångbron - som kopplar Ekensbergsvägen till stationen inte heller fastslås. Mer detaljerad planering av cykelställ genomförs i ett senare skede.

Ekensbergsvägen kommer att få en högre trafikbelastning. Detta bedöms dock inte påverka angöring eller inlastning till Swedbanks kontor. Hur lastning, lossning, in- och utfart till fastigheterna ska säkerställas sker i dialog mellan Solna stad och Humlegården. Inom ramen för både Trafikverkets järnvägsplan och detaljplanen för Mälarbanan finns bullerutredningar framtagna för att säkerställa en acceptabel och ljud- och vibrationsmiljö som uppfyller lagkraven.

JB

J.B ställer sig positiv till att ”bygga/gräva ner järnvägen” men framhåller att Solna tänker ett varv till kring tillgängligheten och att trappan utgör ett hinder. Det planeras för en publik hiss men J.B undrar om det kommer innebära olägenheter med hemlösa som sover i hissen. Vidare ställer sig J.B undrande kring alternativ till återvinning. Slutligen anser J.B att förslaget kommer innebära minskat solinsläpp, minskad utsikt samt att bebyggelsen kommer att inkräkta på den park som redan finns idag mellan Nybodagatan och Ankdammsgatan och dominera området.

Förvaltningens kommentar:

Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då den skulle blivit oacceptabelt lång och djupt liggande och därmed otrygg. Tunneln ersätts av en övergång i form av en park som lutar tillgängligt från söder och i norr av en trappa och hiss. En alternativ gångväg finns utmed planförslagets gångstruktur. Hissen placeras på allmän plats och är allmänt tillgänglig för alla. På allmän plats gäller ordningslagen.

Återvinningstation kommer att placeras i närheten av Huvudstaleden utmed den nya södra huvudgatan.

Solstudier har genomförts vid framtagande av planförslaget och redovisas i planbeskrivningen. Kommunen bedömer solförhållanden på allmän plats som goda. Utrymme mellan Ankdammsgatan och Nybodavägen påverkas inte av planförslaget.

KB

K.B. anser att bygga ut järnvägen är en sak, men nu byggs en 7-8 meter hög överbyggnad i stället för att låta järnvägen gå under jord. K.B. framhäver besvikelse att grönytor tas i anspråk för hus och vägar. Vidare menar K.B. att Solna är ökänt för att ha mycket biltrafik så planerar Solna Stad för ytterligare genomfartsleder och vägar för biltrafik. Idag används området av barn och vuxna som promenerar eller cyklar till exempelvis fotbollsträningar. Området är dessutom rikt med djurliv. K.B. är oförstående till att Solna Stad planerar för nya kontorsbyggnader på grönytor och är ”besviken på maktthavare som bygger bort alla grönområden och tänker på biltrafiken och pengar i första hand”.

Förvaltningens kommentar:

Det finns ett antal givna förutsättningar som begränsar möjligheten att sänka ner järnvägen, bl.a. att Mäljarbanan i öster ligger på bro över Ostkustbanan och att spåren har en minsta tillåten lutning. Det är därmed inte möjligt att sänka järnvägen mer än vad som föreslås.

Tillgång till grönområden, lekplatser och idrottsplatser kring området får sammantaget anses som god även efter planförslagets genomförande. Med förslaget kommer det också tillskapas nya grönområden och gröna inslag i miljö där det idag endast finns järnväg och asfalt. De värden, lek och gröna, som försvinner i och med förslaget kommer det att kompenseras för, som tidigare har nämnts av nya grönytor men även genom upprustning av befintliga lekplatser. Med den nya intunnlingen av järnvägen ges en ny väg för djur att röra sig som inte finns idag då järnvägen är en barriär.

Solna stad ser positivt på tillkommande bebyggelse i form av en blandning av bostäder med förskolor och kontorsbyggnader, och bedömer att den nya stadsdelen kommer att länka ihop Skytteholm och Huvudsta och skapa en mer sammanhållen stad. Nya gator är en förutsättning för tillkommande bebyggelse.

KL

KL anser att det inte är bra idé att ersätta cykeltunnel under järnvägen med trappor över järnvägen då tunneln idag är en bra förbindelse. Att ersätta den med en hiss anser inte KL inte skulle ”fungera i praktiken”. En svagt lutande rulltrappa utan trappsteg skulle möjligen fungera.

Förvaltningens kommentar:

Den undergång i Skytteholmstråket som finns idag försvinner då den med utbyggd järnvägsanläggning och planerad bebyggelse skulle blivit oacceptabelt lång och djupt liggande och därmed otrygg. Lösningen med trappor, hiss och alternativet i den föreslagna gatustrukturen anser förvaltningen vara ett bra alternativ.

LA

LA vill inte att passagen med bommar över järnvägen tas bort och vill att ny passage under spåret kan komma att byggas.

Förvaltningens kommentar:

Passagen i plan över järnvägen kommer inte ersättas, utan istället uppgraderas gång- och cykelnätet som leder till Huvudstagatan och som i framtiden blir den huvudsakliga passagen i området. Från Ingentingområdet finns en annan möjlighet att

ta sig till exempelvis Solna centrum, via Hedvigsdalsvägen och vidare ut på Solnavägen.

LL och CL

LL och CL framför synpunkter kring kvarter G angående byggnadens utseende och form samt användningen av kontor och bostäder. Angående byggnadens utseende och form anser LL att den är oproportionell i förhållande till övrig planerad bebyggelse, den är för hög och upplevs malplacerad och ”smälter inte in i övrig omgivning”. LL och CL undrar om stadsarkitekt / skönhetsråd har fått möjlighet att yttra sig. Angående användningen av kontor och bostäder undrar LL och CL kring lokalbehovet av kontor efter pandemin. Samrådsförslaget anger även bostäder, men det saknas en bostadsgård och efterfrågar förutsättningar och beräknade ytor för möjligheten att uppföra bostadshus. LL undrar när planens granskningsskede kommer äga rum och formen kring detta. Slutligen undrar LL och CL om vilka funktioner som byggnaden ska innehålla, ex inomhuscentrum, kommersiella lokaler, medborgarservice, LSS-boende mm.

Förvaltningens kommentar:

Inför planens granskningsskede fastställs att Kvarter G kommer att få användningen Bostäder och Centrum. Användningen kontor möjliggörs således inte. Storleken på det nya bostadskvarteret är anpassat för att skapa förutsättningar för en bra boendemiljö och dess skala bedöms vara rimlig i sammanhanget. Kvaliteterna för stads- och landskapsmiljö bedöms sammantaget som positiva för social hållbarhet genom attraktiva stadsrum, nya allmänna platser, bostäder och arbetsplatser. Nya kontorsytor bedöms det i detta centrala läge i regionen fortsatt finnas ett stort behov av. I samtliga kvarter möjliggörs det för centrumändamål (kommersiella lokaler) i bottenvåningarna, i dessa kan en mängd olika verksamheter skapas. Det är inte aktuellt med några särskilda kategorier av boende i området.

ML

ML framhåller att det är viktigt att Solna stad säkerställer att Naturvårdsverkets regler vad gäller buller följs, det är extra viktigt nattetid med hänsyn till rangering av byggmaterial utmed Mäljarbanan.

Förvaltningens kommentar:

Detaljplanen tar upp bullerfrågan i förhållande till den nya föreslagna bebyggelsen. Hur den befintliga bebyggelsen påverkas av järnvägen som ML tar upp är något som Trafikverket har tagit upp i sin järnvägsplan och i det fall fastigheter påverkas negativt har en dialog mellan Trafikverket och fastighetsägaren upprättats för att föreslå bullerdämpande åtgärder. Trafikverket behöver förhålla sig till Naturvårdsverkets uppsatta regler.

SH

SH framför att de planerade kontorshusen är 9 meter högre framför Framnäsbacken och kommer skugga dom nedersta lägenheterna som kommer bli mörkare.

Förvaltningens kommentar:

Solljusstudier har tagits fram till granskningen och redovisas i planbeskrivningen. Det föreslagna kontorshuset har omarbetats och påverkan på befintlig bebyggelse är nu mindre.

Styrelsen för RRV, GLÖ

Föreningen framför att förslaget innebär mycket hårdgjorda ytor, vilket är dåligt för den biologiska mångfalden och klimatet. Föreningen hänvisar till ett inslag i Vetenskapens värld, 19 april 2021 angående detta. Föreningen framför vidare att under samrådtiden framfördes att träd som försvinner ska kompenseras med nya men enligt föreningen går det inte att kompensera ett gammalt träd med ett nytt. Sammanfattningsvis anser föreningen att det är för mycket bebyggelse, förlust av värdefull natur och att den bebyggelse som ändå ska byggas bör byggas i trä med hänvisning till klimatpåverkan. Avslutningsvis framför föreningen att minskad barriäreffekt är positivt men oavsett om förslaget genomförs eller inte kommer man inte ifrån barriäreffekt med tanke på tunneln.

Förvaltningens kommentar:

Inom arbetet med järnvägsplanen togs en utredning kring de övergripande konsekvenserna gällande påverkan på naturmiljö fram. En vidareutveckling av den pågår ett arbete där alla förutsättningar, både gällande järnvägens och bebyggelsens genomförande. Det ligger till grund för ett arbete om ekologisk kompensation för naturvärden som försvinner. I detta arbete kommer kompensationsåtgärder att identifieras.

Förvaltningen anser att projektet kommer att skapa nya rörelsemönster och nya förbättrade kopplingen till flera området som järnvägen idag är ett hinder för.

Klimatberäkningar för byggnation inom kvartersmark kommer att genomföras i projekteringsskedet.

TH

TH motsätter sig planeringen av en förskola på Framnäsbacken. För det första, kommer det medföra störande bullernivåer. För det andra, kommer förskolan byggas på befintlig vändplan vilket kommer påverka närboende. För det tredje innebär det att den befintliga lekplatsen måste rivas. För det fjärde, kommer skyddsvärda träd avverkas. TH föreslår att förskolan förläggs intill befintliga förskolor på Huvudstafältet istället.

Vidare framför TH synpunkter angående planerat kontorshus utmed Frösundaleden och norr om järnvägen. För det första kommer kontoret byggas på mark med påtagliga naturvärden. För det andra kommer det föreslagna kontoret skugga befintliga hus och omvandla den öppna platsen till en sluten innergård. För det tredje kommer boende gå miste om kvällssol.

TH lämnar även synpunkter på gatan ovanpå tunneln. För det första föreslås att den norra delen helt ersätts med park. Nuvarande bebyggelse nås då via Ankdammsgatan och den nya bebyggelsen kan angöras söderifrån. För det andra blir det billigare för kommunen att anlägga park än att bygga och underhålla gata. För det tredje, får nuvarande och tillkommande boende mer tillgång till parkmiljöer.

Förvaltningens kommentar:

Kommunen bedömer att föreslagen placering av förskolan är väl avvägd då platsen lämpar sig väl för förskoleverksamhet i en naturlig och för barn utmanande miljö. Till granskningen har förskolan omformats så att den befintliga vändplanen inte påverkas av planförslaget. Lekplatsen vid änden av Framnäsbacken försvinner, och

ersätts av två andra lekplatser. Det kommer även att finnas nya lekmöjligheter söder om järnvägstunneln.

Det norra kontorshuset intill Frösundaleden har bearbetats sedan samrådsförslaget och fått ett mindre fotavtryck, delvis lägre byggnadshöjd och längre avstånd till befintlig bebyggelse. Det ger en större öppenhet jämfört med samrådsförslaget och kommer inte påverka bakomliggande i samma omfattning.

Allmän plats ovanpå intunnlingen ska utformas som grönstråk och gångfartsområde. Det kommer att vara få trafikrörelser, men nödvändiga för att nå bostädernas entréer som förläggs mot gatan. Entréer mot gatan är i vissa fall nödvändiga för att nå bostäderna och överhuvudtaget viktiga för stadsrummet. Förvaltningen anser att tillgång till grönområden, lekplatser och möjlighet att utöva idrottsaktiviteter kring området anses sammantaget som god även efter planförslagets genomförande.

Verksamhetsutövare 1, Stora blå Kultur, AJ

AJ framför att verksamheten är oroliga för hur parkeringen är tänkt att planeras. Verksamheten är beroende av egen parkering- och lastplats på gatan.

Förvaltningens kommentar:

Tillgång till parkering och inlastning vid Stora Blå Kultur kommer att säkerställas vid projektering och anläggandet av Ankdammsgatan.

Verksamhetsutövare 2, Stora Blå kultur, CB

CB framhåller att det är viktigt med en väl tilltagen lastplats utanför Stora Blås lokaler och detta även gäller under byggtiden. Vidare är parkeringsmöjligheter viktiga för verksamheten samt möjlighet till hämtning och lämning.

Förvaltningens kommentar:

Tillgång till parkering och inlastning vid Stora Blå Kultur kommer att säkerställas vid projektering och anläggandet av Ankdammsgatan.

Verksamhetsutövare 3, Studiefremjande, HG

HG påpekar att det är viktigt att det finns så många parkeringsplatser som möjligt och att några är för fordon med handikapptillstånd. Att kunna lasta och lossa är viktigt utanför entrén vid Studio32 samt att parkeringsplatsen utanför är viktig då den är till för personalen.

Förvaltningens kommentar:

Tillgång till parkeringar kommer att säkerställas vid projektering och anläggande av Ankdammsgatan.

Verksamhetsutövare 4, Stora blå kultur, SL

SL meddelar att det är viktigt att planera för en lastplats utanför Stora Blå Kultur på Ankdammsgatan.

Förvaltningens kommentar:

Tillgång till parkering och inlastning vid Stora Blå Kultur kommer att säkerställas vid projektering av Ankdammsgatan.

Verksamhetsutövare 5, Nytida, Stora blå kultur, A-KL

A-KL framför att verksamheten för Stora Blå kultur behöver parkeringsplatser och lastzoner i närhet till entrén. Säkras inte detta framöver finns det risk att verksamheten behöver läggas ner. Dessutom bör det säkerställas under byggtiden att lastzon/av- och påstigningszon samt parkeringsmöjligheter finnas för att verksamheten ska kunna fungera

Förvaltningens kommentar:

Tillgång till parkering och inlastning vid Stora Blå Kultur kommer att säkerställas vid projektering av Ankdammsgatan.

Övriga**Hyresgästföreningen**

Hyresgästföreningen (Hgf) önskar att 70 % av bostäderna som byggs är hyresrätter och till rimlig hyra så att även ungdomar kan komma in på bostadsmarknaden. Hgf vill att kommunen ställer krav på byggherrarna att utgå från ett upplägg som ger avsevärt billigare produktion utan att ge avkall på hållbar byggproduktion.

Hgf framför att de vill att miljö- och klimatfrågorna bör behandlas genom hela processen och att organisationen ska bestå av kompetenta miljökonsulter.

Förvaltningens kommentar:

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för detaljplanen. En utbyggnad i enlighet med detaljplanen bedöms innebära såväl positiva som negativa konsekvenser. De negativa konsekvenserna bedöms delvis kunna hanteras med olika typer av anpassningar samt skydds- och förstärkningsåtgärder varför den sammanvägda bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen kan ske med övervägande positiva konsekvenser för människors hälsa, säkerhet och miljön. De huvudsakliga slutsatserna av planförslagets konsekvenser är att det kan anses vara god hushållning att fortsätta använda den redan ianspråktaga marken inom planområdet för bebyggelse. Planförslaget har utformats för att säkerställa anpassning till framtida klimatförändringar avseende skyfall och dagvattenhantering.

Planering med bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafikhärläge ger bra förutsättningar för hållbart resande, liksom själva utbyggnaden av Mälarbanan. Miljösystem som innebär en så liten klimatpåverkan som möjligt vid byggnation beslutas vid projektering och genomförande.

Vilken upplåtelseform som de nya bostäderna ska ha är inget som regleras i detaljplan.

AW

Som boende i Brf Tomtebodan 1 på Fogdevreten i Solna vill jag lämna mina synpunkter gällande ärende BND/2019:175 Utveckling längs Mälarbanan, eftersom bostadsområdet är beläget väldigt nära Tomtebodan bangård.

Enligt information från Trafikverket och Solna stad planeras rangering av byggmaterial att ske, pga utvecklingen längs Mälarbanan, på Tomtebodan bangård vid ca 3-4 tillfällen under byggperioden. Dock är det oklart under hur många veckor eller månader detta kommer att pågå vid varje tillfälle eller vid vilken tid på dygnet.

Då alla sov- och vardagsrumsfönster i samtliga lägenheter i bostadsrättsföreningen vetter mot bangården, och vi redan idag är tungt belastade av buller från alla tågpassager som sker på Tomtebodas bangård, ber vi er att säkerställa att Naturvårdsverkets regler följs vad gäller buller. Detta är extra viktigt under nattetid.

Förvaltningens kommentar:

Att undvika olägenhet och att bibehålla framkomligheten under byggtiden är prioriterat av staden. Planering av genomförandet kommer att ske senare i processen. Den första delen av utbyggnaden, som omfattar järnvägsanläggningen, kommer att planeras och genomföras av Trafikverket.

En bullerutredning är framtagen för järnvägens utbyggnad i samband med Järnvägsplanens framtagande och avser buller som uppkommer med anledning av Trafikverkets järnvägsanläggning. Ytterligare en bullerutredning är framtagen med anledning av tillkommande bebyggelse i planförslaget. Dessa visar att med planerade bullerskyddsåtgärder kommer Naturvårdsverkets riktlinjer avseende buller att innehållas.

DA

DA anser att förslaget är ett bra förslag som förbättrar området kring Huvudsta. Men framför att det också innebär ett problem att gång- och cykeltunneln under järnvägen försvinner. DA ser två möjliga lösningar, antingen att den bevaras eller att det byggs en ny strax öster om tunnelmynningen. Slutligen önskar DA att det byggs en västlig utgång från den nya pendeltågsstationen.

Förvaltningens kommentar:

Den undergång i Skytteholmstråket som finns idag försvinner då den med en breddad järnvägsanläggning och föreslagna bebyggelse skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Det skulle ha blivit en otrygg miljö. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Tillgängliga alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen. För svar om den övergripande cykelstrukturen, se svar till Naturskyddsföreningen.

Det planeras inte någon västlig utgång från den nya stationen i Huvudsta. Entré kommer att ske från Huvudstagentans bron.

KB

Att järnvägen ska byggas ut och är en sak. Men en sju till åtta meter hög överbyggnad!! Varför inte låta järnvägen gå under jord i stället? Det skulle ha betydligt mindre miljöpåverkan en nuvarande plan. Ni skriver att Mäljarbanan läggs i tunnel. Det tycker jag är att förvränga verkligheten. Ni bygger en gigantisk ful överbyggnad. Dessutom frigörs det ingen yta som ni också skriver, eftersom hus inte kan byggas på överbyggnaden utan breddvid. Däremot tar ni av gröna ytor för att bygga väg och hus.

Hur kan man idag tänka så tokigt som att göra en ny genomfartsled/väg för bilar. Solna är ökänt för att ha mycket biltrafik och många stora vägar och så planerar ni en till?

Området mellan Hufvudsta gångtunnel och Huvudstafälten används flitigt av människor som promenerar eller cyklar. Barn kan gå själva längs promenadvägen till sina

fotbollsträningar. De små skogsdungarna innan Huvudstafältet har trots sin sparsamma yta ett rikt djurliv med harar, fåglar, rådjur och även ett par rävar.

Sedan förstår jag inte hur ni kan planera att bygga nya kontorsbyggnader. Redan nu står många kontorsytor tomma och så vill ni ta bort gröna ytor för att bygga nya kontor.

Jag blir så oerhört besviken på makthavare som bygger bort alla grönområden och tänker på biltrafiken och pengar i första hand. Snälla tänk om!

Förvaltningens kommentar:

Det finns ett antal givna förutsättningar som begränsar möjligheten att sänka ner järnvägen, bl.a att Mäljarbanan i öster ligger på bro över Ostkustbanan och att spårren har en minsta tillåten lutning. Det är därmed inte möjligt att sänka järnvägen mer än vad som föreslås. Barriärverkan av järnvägstunneln kommer att hanteras av den nya bebyggelsen. Passagen mellan Skytteholm och Huvudsta föreslås omformas. Den undergång som finns idag försvinner då den med en breddad järnvägsanläggning skulle blivit oacceptabelt lång och lågt liggande. Istället skapas en övergång som i söder utformas med tillgänglig lutning och i norr utformas med trappa och hiss. Alternativ till trappan/hissen finns i den föreslagna gatustrukturen med en ny lokalgata som skapas mellan tunneltaket och Framnäsbacken. Med det detaljplane-förslaget ger det nya bebyggelseområdet en möjlighet att röra sig fritt och tillgängligt över en flera hundra meter lång sträcka som tidigare varit stängd i och med järnvägsanläggningen.

Inom arbetet med järnvägsplanen togs en utredning kring de övergripande konsekvenserna gällande påverkan på naturmiljö fram. En vidareutveckling av den pågår ett arbete där alla förutsättningar, både gällande järnvägens och bebyggelsens genomförande. Det ligger till grund för ett arbete om ekologisk kompensation för naturvärden som försvinner. I detta arbete kommer kompensationsåtgärder att identifieras.

Förvaltningen anser att projektet kommer att skapa nya rörelsemönster och nya förbättrade kopplingen till flera området som järnvägen idag är ett hinder för.

MN

Jag bor på Fogdevreten 14 och är medlem i föreningens styrelse. Jag har nyligen fått information av Trafikverket och Solna stad att rangering av byggmaterial pga utvecklingen längs Mäljarbanan planeras att ske vid ca 3-4 tillfällen under byggperioden. Det är aningen otydligt hur många veckor eller månader varje tillfälle planeras att pågå, eller vilken tid på dygnet rangeringen planeras att ske. En majoritet av sov- och vardagsrumsfönster vetter mot bangården så allt som sker på Tomteboda bangård hörs hit. Så eftersom våra hus ligger så pass nära bangården, är det viktigt för att ni säkerställer att Naturvårdsverkets regler vad gäller buller följs, extra viktigt nattetid.

Förvaltningens kommentar:

Att undvika olägenhet och att bibehålla framkomligheten under byggtiden är prioriterat av staden. Planering av genomförandet kommer att ske senare i processen. Den första delen av utbyggnaden, som omfattar järnvägsanläggningen, kommer att planeras och genomföras av Trafikverket.

En bullerutredning är framtagen för järnvägens utbyggnad i samband med Järnvägsplanens framtagande och avser buller som uppkommer med anledning av Trafikverkets järnvägsanläggning. Ytterligare en bullerutredning är framtagen med anledning av tillkommande bebyggelse i planförslaget. Dessa visar att med planerade bullerskyddsåtgärder kommer Naturvårdsverkets riktlinjer avseende buller att innehållas.

MP

MP önskar en möjlighet att justera sträckningen för huvudcykelstråk 2 i samband med planarbetet”. MP har ett förslag på hur detta skulle genomföras.

Förvaltningens kommentar:

Huvudcykelstråk 2 berörs inte av planförslaget. Förvaltningen tar med förslaget inför framtiden.

MS

MS undrar hur analysen av rörelsemönstret under tunnel har genomförts, speciellt med tanke på barnvagnar, cykel och rörelsehindrade. MS frågar även vad som kommer ersätta tunneln under ombyggnationen samt hur ett smidigt flöde ska garanteras efter byggnationen. MS anser att planförslaget ”effektivt kommer blockera framkomligheten mellan Huvudsta och Skytteholm”. Ett förslag som möjliggör smidig framkomlighet för transport med hjul, till exempel en zickzack gång/cykelbana uppåt men inte för brant där man åtminstone kan leda upp cykel vore nödvändig.

Förvaltningens kommentar:

I och med intunnlingen av järnvägen utgår den befintliga gång- och cykelpassagen under järnvägen. I planförslaget skapas istället en ny park som sluttar upp mot överbyggnaden på den södra sidan och på den norra sidan anläggs en bred trappa och ett torg. Det nya sättet att röra sig över järnvägen i denna punkt blir mindre gent jämfört med dagens lösning. Alternativet till planförslagets övergång hade varit en djupare och längre tunnel än idag på grund av järnvägens intunnling. Detta alternativ valdes tidigt bort i planprocessen för att inte skapa en otrygg miljö och för att intunnlingens barriäreffekt inte skulle bli dramatisk.

Under byggtiden kommer en temporär brolösning, ungefär i förlängningen av Nybodagatan, ersätta tunneln som passage över järnvägen. Alternativen till den bron är de befintliga broarna längs Huvudstagatan och Frösundaleden.

MT

MT är boende på Fogdevreten efterfrågar information hur länge och under vilka tider på dygnet rangering av byggmaterial planeras att ske. MT framför att kommunen säkerställer ”Naturvårdsverkets regler vad gäller buller” då alla sov- och vardagsrum vetter mot bangården.

MT vill även upplysa om parkeringsbehovet vid Ankdammsgatan 32 där många har replokaler och verksamheten Stora blå måste ha tillgång till lastning och parkeringsplatser för att verksamheten ska fungera bra.

Förvaltningens kommentar:

Att undvika olägenhet och att bibehålla framkomligheten under byggtiden är prioriterat av staden. Planering av genomförandet kommer att ske senare i processen.

Den första delen av utbyggnaden, som omfattar järnvägsanläggningen, kommer att planeras och genomföras av Trafikverket.

En bullerutredning är framtagen för järnvägens utbyggnad i samband med Järnvägsplanens framtagande och avser buller som uppkommer med anledning av Trafikverkets järnvägsanläggning. Ytterligare en bullerutredning är framtagen med anledning av tillkommande bebyggelse i planförslaget. Dessa visar att med planerade bullerskyddsåtgärder kommer Naturvårdsverkets riktlinjer avseende buller att innehållas.

Parkering och inlastning för befintliga verksamheter, bland annat nämnda Stora Blå, längs med Ankdammsgatan finns med i planeringen.

NF

NF ställer sig frågande kring byggandet och behovet av nya kontor, med hänsyn till coronapandemin. Husen bör byggas på ett sådant sätt som inrymmer fler användningsområden exempelvis bostäder, skolor, idrott och föreningsliv. NF uppmanar att ta inspiration från ”Brooklyn Bridge Park” och skapa mer terrasser och aktiviteter, exempelvis för padel / tennis, skridskoåkning, badfontäner, hundrastgård, klättervägg osv. NF framför att den nyligen renoverade Skytteholmsskolan är viktig att bevara då det planeras för så mycket nya bostäder. Planera och utveckla cykelbanor som kopplar på övriga cykelbanor i området. Bygg cykelställ under tak (det som byggts vid Västra skogens tunnelbana framförs som ett bra exempel). Slutligen framför NF att Solna stad bör skapa viltkorridorer för stadens djurliv.

Förvaltningens kommentar:

Inför planens granskningsskede fastställts användningen Bostäder och Centrum för Kvarter G. Användningen Kontor minskar därmed inom planområdet. I det omformade Skytteholmstråket planeras terrasser och lekmöjligheter. Gång- och cykelstrukturen kommer att planeras om i delar och en trafikutredning har tagits fram under planarbetet. I trafikutredningen och i planbeskrivningen redovisas gång- och cykelstrukturen. Cykelställ planeras i anslutning till pendeltågstationerna, dess lägen och utformning fastställs i senare skede. Ekologiska spridningskorridorer för vilda djur bedöms inte påverkas av planförslaget. Intunnlingen av järnvägen skapar nya möjligheter för vilda djur att röra sig genom området.

4. Samrådsmöte

Under samrådsperioden anordnades två digitala samrådsmöten, 25 mars 2021 kl. 18 och 15 april 2021 kl. 18.00. Alla som var intresserade var välkomna att delta. Vid tillfället i mars kom cirka 40 st digitala användare och i april kom cirka 30 st. Flera deltagare från Solna stad och Trafikverket fanns med för att svara på frågor om projektet. Frågorna handlade i huvudsak om järnvägens inverkan på närmiljön, rörelsemönster, påverkan på träd, behov av fler kontor, hur påverkas trafiken och hur lång tid är byggprocessen. Vid möten besvarades så många frågor som hanns med. För att alla skulle få svar på sina frågor sammanställdes alla frågor som kom in under de båda samrådsmötena och besvarades i ett dokument. Detta lades sedan upp på projektets hemsida.

5. Förändringar efter samrådet

Delområde Väst

- Planområdet har utökats något i nordväst och omfattar en större del av Ekensbergsvägen, fram till korsningen med Svetsarvägen. En mindre del av Sundbybergs kommun har inkluderats för att möjliggöra en kommungränsjustering.
- Planområdet har även justerats i anslutning till Lokstallet.
- Planbestämmelser gällande Lokstallet har omformulerats för att ge en bättre tydlighet.
- Gräns för järnvägsmark har justerats, framförallt på järnvägsområdets södra sida där teknikhus fått ny placering och användningsgräns kring tråget justerats.
- Byggrätter inom kvartersmark, både norr och söder om järnvägen, har justerats efter bearbetade byggnadsförslag.

Delområde Mitt

- Planområdet har utökats och omfattar fastigheten Huvudsta 3:27 och kringliggande parkmark. Syftet är att säkerställa skyfallshantering i området.
- Planområdet har minskats vid Huvudstafältet och omfattar inte den befintliga fotbollsplanen pga. justerad skyfallslösning.
- Den nya lokalgatan mellan Framnäsbacken och intunnlingen har fått en genare dragning och det innebär att planområdet utökats något och inkluderar nu en liten del av kv. Rudtorp.
- Planområdet har utökats något mot Huvudstaleden för att skapa bättre bostadskvarter och trafiklösning.
- Kv. A har omformats med hänsyn till bakomliggande bebyggelse och det innebär att intilliggande parkmark blivit större.
- Kvarteret längs i öst (kv. G) är nu ett bostadskvarter. En av de två länkbyggnaderna över intunnlingen har tagits bort.
- Kv. J har förändrats volymmässigt för att ta hänsyn till nödvändiga ledningsdragningar (u-område), anpassas med hänsyn till natur och befintlig bebyggelse.
- Planbestämmelser som säkerställer ljudmiljö, skyfallshantering och ledningsrätter har justerats.
- Utformnings- och utseendebestämmelser, samt utnyttjandebestämmelser har justerats.
- Byggnadstekniska bestämmelser och skyddsbestämmelser har justerats.
- Den allmänna hissen som tidigare fanns i kv. G har tagit bort från kvarteret och planeras som en del av trappan på norra sidan av intunnlingen.
- En liten del parkmark har tagits bort och ersatts för att ge möjlighet till teknikhuset tillhörande järnvägsanläggningen.
- Teknikhuset tillhörande järnvägsanläggningen i området östra del har fått en specificerad byggrätt.
- Generellt har byggrätter inom kvartersmark justerats efter bearbetade bebyggelseförslag.

Delområde Öst

- Intill befintlig nätstation inom fastigheten Huvudsta 3:27 har planområdet har utökats något för att omfatta en mindre del allmän plats med parkanvändning.
- Ny användning för gång- och cykeltunnel under Huvudstagatans bron på dess norra sida har införts.
- Området B-Bostad med u1-bestämmelse har utökats något österut.
- Plankartan har kompletterats med flera u-områden för befintliga och tillkommande ledningar.

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Marcus Schramm
Planarkitekt