



Utlåtande efter granskning

Detaljplan för kv Yrket 3 och 4 samt del av Skytteholm 2:1 m.fl.

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i februari 2024

Innehåll

1. Bakgrund
2. Sammanfattning
3. Yttranden under granskningen
 - remissinstanser
 - sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende
 - övriga
4. Förändringar efter granskningen
5. Synpunkter som inte tillgodosetts

1. Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade den 30 augusti 2023 § 60 att ställa ut planförslaget för granskning samt att godkänna samrådsredogörelsen.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av två nya kontorsbyggnader, på fastigheten Yrket 4 respektive del av Skytteholm 2:1, samt ett nytt bostadskvarter på fastigheten Yrket 3. Planen syftar även till att förlänga Englundavägen söderut mot Tvärbanan och planlägga för en ny gata, som allmän gata och möjliggöra koppling i plan till Gränsgatan. Bebyggelsen omfattar cirka 32 000 kvadratmeter BTA bostäder (cirka 325 lägenheter) och cirka 70 000 kvadratmeter BTA kontor. Lokaler för handel, restauranger och annan kommersiell service skall anordnas i bottenvåningar. Inom projektet skall även inrymmas en förskola med 6 avdelningar och 10 LSS-lägenheter, sociala lägenheter eller motsvarande.

Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats på biblioteket i Solna Centrum och vid Solna forum i Solna stadshus under tiden **8 september – 16 oktober 2023**.

2. Sammanfattning

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen ser inget hinder mot att anta planen utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL om planförslaget förtydligas något vad avser buller, föreningar och

översvämning. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till planbestämmelser.

Lantmäteriet har synpunkter på avtal medfinansiering Mäljarbanan samt blandning av enskild och allmän kvartersmark.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) anser att riskbedömningen behöver justeras och särskilt riskerna kring Frösundaleden och den närliggande bensinstationen behöver ses över.

Trafikverket framför synpunkter som berör Mäljarbanans utbyggnad, Projekt Mäljarbanan, buller samt grundvatten.

Regionen -Trafikförvaltningen önskar en dialog med kommunen. Trafikförvaltningen framför synpunkter som berör bussframkomlighet, parkering, buller samt avtalsfrågor.

Vattenfall önskar att planbestämmelsen E1 specificeras i plankartan.

Solna vatten framför framförallt att avtal måste tecknas när det gäller påverkan på ledningar.

Sakägare, boende och övriga framför synpunkter som gäller trafikföringen i området samt intrång i parken

Förvaltningens kommentarer i korthet

Utredning och riskbedömning för skogsdungen/parken har uppdaterats med nya underlag för bly. Resultaten visar att maximalt uppmätta halter underskrider riskbedömningens riktvärde för bly även med nya underlag.

Som nämnts i skyfallsutredningen kan framkomlighet till och från planområdet och på de nya lokalgatorna inom området säkerställas, i denna bedömning ingår utryckningsfordon som t.ex. ambulanser

Plankartan kompletteras med planbestämmelse om vattentät konstruktion inom Yrket 4 samt del av Skytteholm 2:1. Det kommer även finnas möjlighet att tas sig in/ut via en alternativ entré, för de som ska besöka byggnaderna.

Med ”ej stadig vistelse i större omfattning” avses att ytor utomhus inom 10 meter från spåret inte får utföras så att människor i större omfattning lockas att vistas inom området. Detta gäller exempelvis större uteserveringar, torghandel etc.

Järnvägsplanen för sträckan Huvudsta - Duvbo är inte antagen och avtal för tillfälliga nyttjanderätter är inte tecknade mellan Trafikverket och Solna kommun. Solna kommun har tillsammans med exploatörerna utrett möjligheterna till alternativa ytor för dessa tillfälliga nyttjanderätter. Trafikverket har tagit del av de alternativa ytorna och det konstateras att Trafikverkets behov av arbetsvägar kan tillgodoses i området utan att kvartersmark för bostäder tas i anspråk. Således motverkar inte Detaljplanen det riksintresse som utbyggnaden av Mäljarbanan utgör samtidigt som intresset av att möjliggöra fler bostäder i närtid tillgodoses.

En utgångspunkt i projektet är att inte påverka grundvattennivåerna inom området. Detta kan undvikas genom att, vid behov, använda täta spontkonstruktioner under grundläggningsarbeten och att djupare byggnationer, t.ex. garage, anläggs som vattentäta grundkonstruktioner.

Grundvatten har lodats månadsvis under längre än 3 års tid inom planområdet och pågår ännu. Lodning utförs idag varannan månad i de rör som är representativa för dimensionerande grundvattennivå i området. Trafikverket lodar också grundvatten i området och även dessa lodningar har tagits del av. De lodningar som skett inom ramen för planarbetet och de som sker i Trafikverkets regi bedöms representera grundvattnets trycknivåer väl. Fortsatt lodning i dessa rör kommer att ge ett kvalitativt underlag av grundvattnets situation inom planområdet och ett bra underlag för fortsatt kontroll av grundvattnets variation under en längre period samt för att säkerställa att grundvattennivåer vid spårområdet inte påverkas. Under förutsättningarna att täta spontkonstruktioner och vattentäta grundkonstruktioner används där så bedöms relevant och att kontroll av grundvattennivåer sker, framförallt under byggskedet, bedöms detaljplanen inte påverka spårområdet och Mäljarbanan.

Som nämns i bullerutredning och planbeskrivning är Frösundaleden och Mäljarbanan de största källorna till trafikbuller inom området, men även Grängsgatan, Smidesvägen och tvärbanan medför ett visst bidrag. Samtliga bullerkällor ingår i de bullerberäkningar som tagits fram för detaljplanen. Som redovisas i planhandlingar kan aktuella riktvärden för trafikbuller, stömljud, vibrationer och industribuller innehållas för alla byggnadstyper.

Vad gäller synpunkten som berör SL:s teknikbod, så berörs inte teknikboden, då den är placerad långt utanför planområdet, på motsatt sida om Skytteholms IP. Frågan ställdes till SL/Trafikförvaltningen den 17 oktober och det visade sig att det har lagts in felaktiga uppgifter i deras digitala underlag. Detta skulle justeras och Solna stad kan bortse från denna synpunkt.

Solna stad har som ambition att bygga stad och utveckla Grängsgatan till en stadsgata. Bussar och busshållplatser är en del av innehållet i staden och ”pratorer” med mera är normalt sätt något som ingår i ljudbilden i en så pass central del av kommunen. Busshållplatsen ligger inte i direkt anslutning till bostäderna.

Hänsyn har tagits till busstrafik genom att dimensionera trafikbullerisolering för alla bostäder för ljudklass B, högst 41 dB(A) maximal ljudnivå inomhus från busstrafiken. Detta görs för att minska risken för störning från busstrafiken och anges i bullerutredning.

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om kommunens bedömning av blandningen av kvartersmark och allmän kvartersmark samt hur genomförandet av dessa ska ske. Genomförandebeskrivningen har uppdaterats avseende exploatörernas åtagande gällande medfinansiering samt beskrivning om den inbördes fördelningen mellan exploatörerna. Detaljplanen möjliggör E område inom kvartersmark. Åtkomst sker via bottenvåning mot allmänplats. Hur detta ska lösas sker i dialog med exploatörerna samt Vattenfall eldistribution. Användningsbestämmelsen E har preciserats i sin lokalisering inom respektive kvarter inför godkännande. Skyfallsytan ligger lägre än transformatorstation (E1). Skyfallsvattnet kommer inte att ledas mot transformatorstationen.

Avtal ska upprättas mellan exploatörerna och Solna vatten. Dialog förs med Solna vatten angående ledningsomläggning etc. Inga träd planeras planteras ovan ledningar. Övriga synpunkter noteras och vidarebefordras till exploatörerna.

Risker kopplat till Frösundaleden har inkluderats i den fördjupade riskanalysen. De beräkningar som gjorts i den fördjupade riskbedömningen har visat att individrisknivån inom planområdet är acceptabel, både inomhus och utomhus. Med avseende på individrisk föreligger därmed inget behov av åtgärder för att hantera studerade risker kopplade till Frösundaleden. Planförslaget bedöms vidare innebära ett mycket litet bidrag till samhällsriskerna varför den också bedömts som acceptabel inom planområdet. Bensinstationen vid Ankdammsgatan har i riskanalysen konstaterats ligga på ett sådant avstånd att hantering av brandfarlig vätska vid stationen inte kommer att påverka risknivån inom planområdet.

I den fördjupade riskanalysen bedöms sannolikheten för urspårning för Tvärbanan vara mycket låg till följd av få inträffade händelser samt att hastigheten genom planområdet är låg. Ett tåg har beräknats maximalt kunna hamna 8,6 meter från spåret (utgår från en hastighet på 50 km/h). Dock förväntas inte 50 km/h uppnås på sträckan genom planområdet (mer rimligt med maximalt 30–40 km/h). Bedömningen utifrån ovanstående är därför att eventuella konsekvenser inom planområdet till följd av en urspårningsolycka på Tvärbanan blir mycket små. Samtliga trapphus planeras utföras som Tr2-trapphus.

Detaljplanen utformas så att större delen av parken bibehålls och detaljpaneläggs som parkmark. Flera anpassningar till områdets naturvärden, bl.a. till områdets ekar, har gjorts under planarbetets gång. Då huvuddelen av parken och områdets naturvärden bibehålls kan lokala habitat och födosökmöjligheter upprätthållas vilket innebär att påverkan på den biologiska mångfalden lokalt blir liten.

En naturvärdesinventering har genomförts och inom ramen för denna påträffades inte vitryggig hackspett. Vitryggig hackspett har heller inte förekommit i Artdatabanken, från vilken utdrag gjorts inom ramen för naturvärdesinventeringen. Eftersom skogsbacken med gamla ekar i stort ska bevaras så bedöms påverkan på fladdermöss inte uppkomma.

3. Yttranden under granskningen

Remissinstanser

Länsstyrelsen ser inget hinder mot att anta planen utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL om planförslaget förtydligas något vad avser buller, föroreningar och översvämning. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till planbestämmelser.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet – Buller

Planområdet utsätts för höga ljudnivåer, främst från vägtrafiken i närområdet. Förslagen utformning och placering av bostadshuset ger en bra dämpning av ljudnivåerna in mot gården, vilket skapar bra förutsättningar att skapa en god boendemiljö kopplat till omgivningsbuller. Större delen av bebyggelsen är sju till åtta våningar

hög med två högre huskroppar med 11 våningar mot parken respektive nio våningar mot Smidesvägen. För att klara riktvärdena för den högsta byggnaden föreslår kommunen tekniska åtgärder i vissa hörnlägen i form av tätt räcke och ljudabsorbenter i balkongtaken. Denna planbestämmelse behöver vara platsspecifik.

Hälsa och säkerhet – Förorenade områden

Planförslaget medger en helt ny förskola i planområdet. Inom planområdet, i nära anslutning till förskolan, finns ett parkområde där bly påträffats i ytlig jord. Om barnen vistas i parken kan de riskera att få i sig bly genom att de ofta äter jord. Bly kan ge skador på nervsystemet, redan vid mycket låga doser och små barn är speciellt känsliga. Sedan kommunen tog fram de platsspecifika riktvärdena för bly i samråds-skedet har Naturvårdsverket ändrat det hälsoriskbaserade riktvärdet för bly. Kommunen behöver därför revidera uppgifterna utifrån Naturvårdsverkets uppdaterade riktvärden. Även de storstadspecifika riktvärdena har uppdaterats gällande bly.

Hälsa och säkerhet – Översvämningsrisk

Delar av planområdet kommer översvämmas vid ett 100-årsregn. Kommunen har reglerat lägsta färdig golvnivå för entréplanen på plankartan. Det behöver också framgå av plankartan att konstruktioner under den rekommenderade nivån ska utföras vattentäta.

Framkomligheten till fastigheten Yrket 4 är begränsad vid ett 100-årsregn. Enligt kommunen kan räddningstjänstens framkomlighet till och från planområdet samt på de nya lokalgatorna säkerställas, förutsatt att entréer görs tillgängliga via lokalgatorna. Kommunen behöver redovisa den avsedda lösningen med beaktande av att lokaler för handel, restauranger och annan kommersiell service ska anordnas i bottenvåningar. Dessa lokaler kan ibland utformas med endast en entré. Kommunen behöver även beakta andra utryckningsfordon som till exempel ambulans i sin redovisning av framkomligheten.

Övrigt gällande planens genomförbarhet

Planbestämmelser

Kommunen reglerar området mellan spårväg och bebyggelsen med ”ej stadig visstelse i större omfattning”. Bestämmelsen i sig har ingen rättsverkan. Med tanke på att kommunen i övrigt inte vidtar riskreducerande åtgärder bör kommunen därför tydligare redogöra i planbeskrivningen för vad som avses med ”i större omfattning”, alternativt ändra planbestämmelsen.

Förvaltningens kommentar:

Förorenade områden

Utredning och riskbedömning för skogsdungen/parken har uppdaterats med nya underlag för bly. Resultaten visar att maximalt uppmätta halter underskrider riskbedömningens riktvärde för bly även med nya underlag. Låg hälsorisk bedöms föreligga för vuxna/barn som vistas inom område skogsdungen enligt nu genomförd riskbedömning avseende uppmätta halter i ytlig jord.

Buller

Plankartan har kompletterats med platsspecifik planbestämmelse om vilka balkonger som kräver denna åtgärd.

Översvämningsrisk

Som nämnts i skyfallsutredningen kan framkomlighet till och från planområdet och på de nya lokalatorna inom området säkerställas, i denna bedömning ingår utryckningsfordon som t.ex. ambulanser. I utredningen har det säkerställts att vattendjupet på åtminstone en körbana är max 0,3 meter på omgivande lokalator (vilket är det djup som är max för att ambulanser ska kunna passera). Utryckningsfordon kan därmed komma till och från Yrket 4 även vid ett 100-årsregn.

Plankartan kompletteras med planbestämmelse om vattentät konstruktion inom Yrket 4 samt del av Skytteholm 2:1.

Det kommer även finnas möjlighet att tas sig in/ut via en alternativ entré, för de som ska besöka byggnaderna.

Planbestämmelser

Med "ej stadig vistelse i större omfattning" avses att ytor utomhus inom 10 meter från spåret inte får utföras så att människor i större omfattning lockas att vistas inom området. Detta gäller exempelvis större uteserveringar, torghandel etc. Mindre uteserveringar med goda möjligheter att sätta sig i säkerhet kan dock tillåtas uppföras inom detta avstånd. Även hållplats och angöring till byggnader kan tillåtas inom detta avstånd. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Trafikverket*Mälarbanans utbyggnad, Projekt Mälarbanan*

Detaljplanens konsekvenser för Mälarbanans genomförande i enlighet med den järnvägsplan, för sträckan Huvudsta-Duvbo, som lämnats till planprövning för fastställelse är ofullständigt redovisade i planhandlingarna. Både allmän plats och kvartersmark överlappar ytorna för tillfälligt nyttjande i järnvägsplanen. Den tillfälliga nyttjanderätten i järnvägsplanen som berör aktuell detaljplan planeras att nyttjas för yta för angöring till arbetsområde. Under rubriken Riksintressen på sida 15 i planbeskrivningen görs en hänvisning om den tillfälliga nyttjanderätten i avsnitt genomförande. Där saknas det dock redovisning om detta. Det kan därmed inte anses klarlagt att detaljplanen kan genomföras utan att påverka riksintressets genomförande av Mälarbanan. En eller flera bestämmelser behöver tillföras plankartan i syfte att reglera att utbyggnad av kvartersmark för bostäder samt utbyggnad av allmän plats som berörs av järnvägsplanens tillfälliga nyttjanderätt inte kan påbörjas så länge den tillfälliga nyttjanderätten gäller. Den tillfälliga nyttjanderätten ska enligt järnvägsplanen gälla 6 år från byggstart av den permanenta järnvägsanläggningens etapp Huvudsta-Duvbo. Bestämmelserna ska därtill beskrivas och motiveras i planbeskrivningens genomförandeavsnitt.

Grundvatten

Trafikverket saknar en tydlig beskrivning av huruvida detaljplanens bygg- och driftskede kommer att påverka grundvattnet. Trafikverket anser därutöver att detaljplanen behöver kompletteras med en tydligare beskrivning av vilken påverkan planerade schaktarbeten och länshållning under grundvattnet kommer få på Mälarbanan.

Bullerutredning

Trafikverket bedömer det som svårt att dra några slutsatser baserat på ljudutredningskartorna eftersom de enbart redovisar bullernivåer vid byggnadernas fasader och inte ger en tydlig översikt över de huvudsakliga källorna till bullret i området.

Det behöver tydliggöras att genomförandet av detaljplanen inte påverkar förutsättningarna för utbyggnaden av Mälarbanan med hänsyn till bullernivåer vid fasad på bostadskvarteret. Planbestämmelser som reglerar val av bullerskyddsåtgärder behöver tillföras plankartan.

Förvaltningens kommentar:

Enligt det förslag till Järnvägsplan för sträckan Huvudsta – Duvbo återfinns tillfälliga nyttjanderätter för Trafikverkets räkning inom område som i Detaljplanen är utlagt för kvartersmark, bostäder. Eftersom tidplanen för järnvägsplanen blivit förskjuten har Solna kommun tillsammans med exploitörerna påtalat behovet av att se över alternativa lösningar för Trafikverkets tillfälliga nyttjanderätter. Solna kommun har därefter tillsammans med exploitörerna och Trafikverket utrett möjligheterna till alternativa ytor för dessa tillfälliga nyttjanderätter. Utredningen har påvisat att alternativa arbetsvägar är möjliga inom området. Parterna är överens om att separata avtal ska tecknas för dessa arbetsvägar för att säkerställa Trafikverkets tillgänglighet till spårområdet. Således kan Trafikverkets behov av arbetsvägar tillgodoses inom området utan att kvartersmark för bostäder tas i anspråk. Därigenom motverkar inte detaljplanen det riksintresse som utbyggnaden av Mälarbanan utgör samtidigt som intresset av att möjliggöra fler bostäder i närtid tillgodoses.

En utgångspunkt i projektet är att inte påverka grundvattennivåerna inom området. Detta kan undvikas genom att, vid behov, använda täta spontkonstruktioner under grundläggningsarbeten och att djupare byggnationer, t.ex. garage, anläggs som vattentäta grundkonstruktioner. Om det skulle visa sig under den kommande projekteringen att grundvattenbortledning krävs tillfälligt under byggskedet eller vid förvaltning kommer bedömning att göras om detta är en tillståndspliktig vattenverksamhet och erforderlig process för detta kommer att vidtas.

Grundvatten har lodats månadsvis under längre än 3 års tid inom planområdet och pågår ännu. Lodning utförs idag varannan månad i de rör som är representativa för dimensionerande grundvattennivå i området. Trafikverket lodar också grundvatten i området och även dessa lodningar har tagits del av. De lodningar som skett inom ramen för planarbetet och de som sker i Trafikverkets regi bedöms representera grundvattnets trycknivåer väl. Fortsatt lodning i dessa rör kommer att ge ett kvalitativt underlag av grundvattnets situation inom planområdet och ett bra underlag för fortsatt kontroll av grundvattnets variation under en längre period samt för att säkerställa att grundvattennivåer vid spårområdet inte påverkas. Under förutsättningarna att täta spontkonstruktioner och vattentäta grundkonstruktioner används där så bedöms relevant och att kontroll av grundvattennivåer sker, framförallt under byggskedet, bedöms detaljplanen inte påverka spårområdet och Mälarbanan.

Som nämns i bullerutredning och planbeskrivning är Frösundaleden och Mälarbanan de största källorna till trafikbuller inom området, men även Grängsgatan, Smidesvägen och tvärbanan medför ett visst bidrag. Samtliga bullerkällor ingår i de bullerberäkningar som tagits fram för detaljplanen. Planområdet är i stora delar beläget bakom befintliga byggnader som delvis avskärmar buller från Mälarbanan och bostäderna är belägna längst från Mälarbanan. Som redovisas i planhandlingar kan aktuella riktvärden för trafikbuller, stömljud, vibrationer och industribuller innehållas för alla byggnadstyper. Beräkningarna utgår från dagens utformning av Mälarbanan vilket bedöms vara ett värsta fall eftersom den i dagsläget går i öppet spår förbi planområdet. En utbyggnad av Mälarbanan som läggs i ett tråg förbi planområdet bedöms medföra lägre ljudnivåer (detta anges också i miljökonsekvensbeskrivning-

en för Mäljarbanan: ”Där anläggningen är förlagd till tunnel (Huvudstatunneln, Sundbybergstunneln) eller tråg hindras ljudvågorna av tunnel-/trågväggarna, varför ljudmiljön utmed dessa sträckor istället kommer att förbättras väsentligt jämfört med idag). Sammantaget bedöms detaljplanen inte påverka förutsättningarna för utbyggnaden av Mäljarbanan med hänsyn till buller.

Region Stockholm -Trafikförvaltningen

Region Stockholm vill framföra att planförslaget innehåller stora brister i dagsläget och att genomförandet är avhängigt en fortsatt dialog gällande flera aspekter. Byggnaderna föreslås placeras mycket nära Tvärbanan och Region Stockholms trafikförvaltning inkom med synpunkter gällande detta i samrådet. I granskningsskedet saknas hantering av många av dessa synpunkter fortsatt. Avtal avseende genomförande och förvaltning behöver vara tecknade innan planen antas och innan det ska det bland annat säkerställas att uppförandet av byggnaden är genomförbart. Regionen inkommer i granskningsskedet därför med nedanstående synpunkter och kan inte utesluta att överklaga detaljplanen om dessa inte beaktas innan detaljplanen antas.

Utformning för busstrafik

I samrådsredogörelsen anges att busshållplatsen på Gränsgatan har breddats från 2,3 till 2,8 meter men att utrymme för 3 meter djup hållplats finns i Gränsgatans sektion. Trafikförvaltningen anser att hållplatsen ska vara 3 meter djup så att inte bussen hindrar trafiken vid angöring till körbanehållplats eller vägrenshållplats.

Smidesvägens sektion planeras med angörings-/möbleringszoner som är 2,2 meter djupa. För bussens framkomlighet ska en frizon mellan körfält och fasta hinder så som angörande fordon finnas. Vid hastigheter ≤ 40 km/tim ska frizonen vara 0,25 meter. Det är viktigt att säkerställa att angöringszonernas tilltänkta funktion tillåter att det finns en frizon mellan körfält och fast hinder. Exempelvis är ett avfallsfordon över 2,5 meter brett.

Trafikförvaltningen ser positivt på att bussprioritering i korsningen Smidesvägen/Gränsgatan för att undvika att bussar fastnar ifrån Smidesvägen ut på Gränsgatan. Vi önskar en fortsatt dialog om utformningen och kapaciteten. De körspår som redovisas i bilaga till mobilitetsutredningen är svårlästa på grund av låg upplösning. Det är viktigt att säkerställa korrekta körspår för att säkra bussens framkomlighet. Körspåren ska genomföras i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer. Fullständig kravspecifikation för att ta fram körspår finns numera som bilaga till Rigata Buss, 2023 års version. Bilaga F: Körspår – kravspecifikation.

Exempel på hur körspåren bör redovisas för att underlätta Trafikförvaltningens granskning är:

Hastighet och marginal

Körspåren som redovisas inom planförslaget ser hastighet och marginal ut att saknas. Hastighet ska vara enligt gatans reglering, 20 km/h i svängrörelser och 15 km/h vid in- och utkörning från hållplats.

Illustration

Använd en tunn penna för däckens i en färg (en färg för framhjul och en annan för bakhjul). Använd en tunn penna för körarea (inkluderar spårarea och sveparea) i en annan färg. Använd en tunn penna för marginalen i ytterligare en annan färg. Föraren behöver ha marginal utöver körvidden (körarens yttersta linjer, inklusive back-

speglar). Denna marginal benämns körman. Marginal för körman (för respektive sida av fordonet): +0,25 m från körvidden.

Lägg till ett raster i en färg för körarea (inkluderar spårarea och sveparea). Typfordon och vald hastighet redovisas i körspåret.

Parkering

Solna stad har bemött Trafikförvaltningens synpunkt om samnyttjad parkering. Trafikförvaltningen stödjer ambitionen att hålla nere parkeringstalet i syfte att nå klimatmål. Dock anser Trafikförvaltningen att den valda lösningen med samnyttjade parkeringsplatser för boende och arbetsplatser innebär en sannolik risk för oönskat beteende som motverkar det syfte som ursprungligen var tänkt att fyllas. När boende tvingas flytta sin bil på dagarna till fördel för arbetsparkering blir det troligare att de väljer den för arbetspendling och vice versa.

Intrång

Trafikförvaltningen har ett så kallat intrångsprojekt och för dialog för att hantera frågeställningar inom planen men saknar relevanta diskussioner och redovisningar från byggherren. Fortsatt saknas en fullgod beskrivning av SL:s anläggningar och hur de kommer att påverkas. Trafikförvaltningen bedömer att planen inte är genomförbar i dagsläget och att flera utredningar och överenskommelser måste bli klara och landa innan den bedömningen kan komma att ändras.

I del av planområdet har SL en 33 kV-kabel och planerad byggnation ligger i direkt konflikt med kabeln. Utredning måste visa att alternativ placering är möjlig och överenskommelse om ledningsflytt måste nås med trafikförvaltningen innan planen kan antas.

SL har ett teknikhus i kvarteret Parkuset som enligt planen föreslås inhysas i ny byggnad. Utredning måste visa att teknikhuset och dess funktioner och utrustning kan flyttas till ny placering och överenskommelse med trafikförvaltningen måste vara på plats innan planen kan antas.

Av detaljplanen kan utläsas att flera kontaktledningsstolpar måste ersättas med annan typ av upphängning. Förändringar i tvärbaneanläggningen måste överenskommas med Trafikförvaltningen innan planen kan antas.

Både där Tvärbanan går på egen banvall och där den går i gatuspår behöver det visas att nya byggnader håller erforderligt avstånd till Tvärbanans anläggning. Hänsyn måste tas till de krav och begränsningar som finns när det gäller elsäkerhet. Byggnader ska utformas så att uppförandet kan ske med pågående trafik samt så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid framtida underhåll av byggnaderna. Utrymme ska också finnas för åtkomst så att Trafikförvaltningen kan underhålla spåranläggningen.

Plangränsen bör justeras så att den i alla delar ligger utanför Tvärbanans trafikområde. Dagvatten ska alltid ledas bort från spårområdet. Alla kostnader som uppstår för Trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploitören. SL:s föreskrifter ska följas.

Avtal

Eftersom planförslaget förutsätter åtgärder på SL:s anläggning krävs medgivande från Trafikförvaltningen samt att avtal som reglerar förutsättningar för genomföran-

det tecknas. Innan avtal kan tecknas behöver exploatören kunna uppvisa tillräckligt underlag för att Trafikförvaltningen ska kunna bedöma huruvida påverkan är acceptabel för anläggning och trafikering. Avtal och genomförande är avhängigt att dessa faktorer bedöms som acceptabla. Exploatören ska stå för samtliga kostnader som uppstår för Trafikförvaltningen med anledning av planförslaget.

Buller

Trafikförvaltningen framförde i samrådet att busstrafik, i synnerhet vid hållplatser, ofta medför bullerstörningar som behöver visas hänsyn. Synpunkten kvarstår. Förslag på text till planbeskrivningen:

”För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppförbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även så kallade pratorer med talad information om kommande bussavgångar.”

Förvaltningens kommentar:

Vad gäller synpunkten som berör SL:s teknikbod, så berörs inte teknikboden, då den är placerad långt utanför planområdet, på motsatt sida om Skytteholms IP. Frågan ställdes till Regionen/Trafikförvaltningen den 17 oktober och det visade sig att det har lagts in felaktiga uppgifter i deras digitala underlag. Detta skulle justeras och Solna stad kan bortse från denna synpunkt.

Hänsyn har tagits till busstrafik genom att dimensionera trafikbullerisolering för alla bostäder för ljudklass B, högst 41 dB(A) maximal ljudnivå inomhus från busstrafiken. Detta görs för att minska risken för störning från busstrafiken och anges i bullerutredning.

P-platser för bostäder och kontor visar ett grundbehov på 637 parkeringsplatser. Grundberäkningen är dimensionerad tid vardag mellan 10-16 för bostäder med en nyttjandegrad 0,8 (80% nyttjandegrad). Efter pandemin arbetar fler hemifrån och vid ett samnyttjande räknar vi därför med en nyttjandegrad på 0,9 (90%) för bostäder. Antal p-platser som krävs vid ett samnyttjande blir då 562 p-platser, vilket betyder att parkeringsbehovet minskar med 75 p-platser.

Körspårsanalysen är utbytt i mobilitetsutredningen enligt SLL synpunkt. Sektionerna är även justerade efter synpunkterna. Möte har hållits med SLL-Trafikförvaltningen den 1/12 där vi presenterade de revideringar som gjorts, samt ett resonemang om samnyttjande fördes och Regionen/Trafikförvaltningen höll med om att de revideringarna och justeringarna som gjort var ok.

Solna stad har som ambition att bygga stad och utveckla Gränsgatan till en stadsgata. Bussar och busshållplatser är en del av innehållet i staden och ”pratorer” med mera är normalt sätt något som ingår i ljudbilden i en så pass central del av kommunen. Busshållplatsen ligger inte i direkt anslutning till bostäderna.

Bevakningsavtal mellan Regionen/Trafikförvaltningen och exploatörerna behöver tecknas innan byggstart. Dialog förs mellan SLL/Trafikförvaltningen och exploatörerna.

Lantmäteriet

För Lantmäteriet framstår det som oklart hur åtkomsten till E-område avses lösas.
Blandning av enskild och allmän kvartersmark

Kombinationen BCSP innebär en blandning av enskild kvartersmark (B, C och P) och allmän kvartersmark (S), dvs ”Kvartersmark för annat än enskilt bebyggande” Det reser frågan om det är möjligt att tillämpa inlösenrätten i 6 kap 13§ 2 P. PBL respektive inlösenkyldigheten i 14 kap. 14 § 2 p. PBL, vilka bestämmelser enbart gäller för allmän kvartersmark. Det reser också frågan om området vid en marksituation ska värderas som ett expropriations- eller vinstfördelningsfall (jfr 5 kap. 10 A § FBL med hänvisning till 14 kap. 14 § PBL).

Avtal om medfinansiering

Enligt Lantmäteriets mening finns inte tillräckligt underlag för att kunna bedöma skäligheten i de åtaganden om medfinansiering som exploatörerna avses göra. Dock kan sägas att den inbördes fördelningen i ansvar mellan exploatörerna för Yrket 3 respektive Yrket 4 framstår som diskutabel.

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om kommunens bedömning av blandningen av kvartersmark och allmän kvartersmark samt hur genomförandet av dessa ska ske. Genomförandebeskrivningen har uppdaterats avseende exploatörernas åtagande gällande medfinansiering samt beskrivning om den inbördes fördelningen mellan exploatörerna. Detaljplanen möjliggör E område inom kvartersmark. Åtkomst sker via bottenvåning mot allmänplats. Hur detta ska lösas sker i dialog med exploatörerna samt Vattenfall eldistribution.

Skanova (Telia Company AB) 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. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Förvaltningens kommentar: Skanovas synpunkter noteras.

Vattenfall eldistribution AB det har tidigare förts en dialog mellan Vattenfall Eldistribution och Solna stad om de kommande inhyse nätstationerna. Vattenfall Eldistribution har önskat att E-områdena ska specificeras att vara i yttervägg mot gata och inte i källarvåning. Vattenfall Eldistribution önskar att planbestämmelsen ändras från ”Elnätstation får inrymmas i bottenvåning och källarvåning” till ”Elnätstation får inrymmas i markplan mot ytterväg”. Vattenfall Eldistribution vill även att användningsbestämmelsen E ska placeras i kvarterens ytterkant för att uppnå nämnda krav.

I plankartan står det även ”Skyfallsyta” bredvid det nya planerade fristående E-området. I skyfallsanalysen och dagvattenhanteringsutredningen framgår att det planeras dagvattendamm intill nätstationer och slänter från nätstationen.

Dagvattenmagasin är tillåtet om kringliggande mark ej sluttar mot stationen. Dräneringsdiken samt dräneringsrör ska ledas bort från stationen. Ny fördröjningsdamm får inte anläggas i närheten av Eldistributions stationer så att detta påverkar underhåll, tillgänglighet och drift. Vid händelse av översvämning från fördröjningsdamm ska vattnet från fördröjningsdammen ledas från stationerna och inte mot.

Förvaltningens kommentar: Användningsbestämmelsen E har preciserats i sin lokalisering inom respektive kvarter inför godkännande. Skyfallsytan ligger lägre än transformatorstation (E1). Skyfallsvattnet kommer inte att ledas mot transformatorstationen.

Swedavia Efter ändringar gällande tillåtna höjder från det planförslag som tidigare skickades på samråd gör Swedavia bedömningen att granskningsförslaget inte innebär någon direkt negativ påverkan på Bromma Stockholm Airport. Swedavia emottar därmed inte till att nuvarande planförslag antas.

Swedavia önskar att utöver ovan framföra följande synpunkter gällande planförslaget på granskning:

Tillåtna höjder

Swedavia förordar att totalhöjd regleras i alla plankartor i direkt närhet till flygplatsområdet för att med säkerhet trygga att befintliga hinder- & procedurytor inte genomträngs. I detta enskilda fall är nockhöjder reglerade med viss marginal till maximala tillåtna höjder och därmed bedöms tillåtna höjder i planförslaget inte innebära någon risk gällande flygplatsens verksamhet. Men en planbestämmelse avseende totalhöjd är att föredra ur Swedavias synpunkt.

Solceller

I planbeskrivningen och på visionsbilder framgår att taken inom planområdet (bland annat Parkhuset) i stor utsträckning kommer förses med solceller. Swedavia vill påminna om att solceller kan innebära en EMC- och bländningspåverkan på flygplatsens verksamhet. På grund av planområdets närhet till Bromma Stockholm Airport behöver flygplatsen höras i samband med uppsättning av solceller.

Växtbeklädda tak

EASA har ett regelverk kring viltkontroll benämnt "EASA ADR.OPS.B.020" om skyddande av flygtrafik med hänsyn till risk för fågelkollisioner. All markanvändning som drar till sig fåglar i närheten av en flygplats medför ökad risk för kollisioner mellan fåglar och luftfartyg och bör undvikas. Exempel på sådan markanvändning är till exempel snabbmatsrestauranger, dammar, växtbeklädda tak och avfallsanläggningar. Inom en radie av tre kilometer från flygplatsen bör man vara extra uppmärksam och inom radien 13 kilometer bör även viss försiktighet råda. Vid byggnationer som kan medföra risk för att locka till sig fåglar bör kontakt tas med flygplatsägaren.

Förvaltningens kommentar: Information angående uppsättning av solceller samt växtbeklädda tak vidarebefordras till exploitörerna för vidare hantering vid bygglovsskede.

Solna Vatten har befintlig vattenledning i konflikt med planerad bebyggelse samt E1-område. Den behöver flyttas till nytt läge. Exploatören måste utreda att en flytt av ledningen är möjlig att genomföra och att det finns utrymme att flytta den till.

Sådan flytt ska ske på bekostnad av exploatören. Ett avtal mellan exploatören och Solna Vatten AB gällande ledningsflytt måste tecknas innan planen kan antas.

Vid ändrad stäckning av befintlig vattenledning kan sprinklerförsörjningen till Svet-saren 3 komma att påverkas. Detta behöver utredas av exploatören.

Det är oklart hur Parkkvarteret ska kunna VA-försörjas då tvärbanan skär av möjlig-heten att ansluta kvarteret mot Svetsarvägen. Möjlighet och kostnad för att ta sig förbi tvärbanan behöver utredas av exploatören och eventuellt avtalas om innan de-taljplan antas.

Det måste vara möjligt att bygga VA-ledningar i Englundavägens fortsättning innan Parkhuset kan anslutas till VA-ledningsnätet. Avtal om ledningsrätt behöver skrivas innan detaljplanen antas för u-området där VA-ledningarna ligger nära kvarters-mark.

Skyfallsytorna får inte påverka möjligheten att dra fram VA-ledningar i lämpligt läge. Träd samt anläggningar för omhändertagande av dagvatten (tex 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, murar mm 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. Vid justering av marknivå måste hänsyn tas till befintliga ledningar så att de varken hamnar för djupt eller för grunt. Solna Vatten bygger inte ut eller bekostar åtgärder som har med skyfall att göra.

Förvaltningens kommentar: Avtal ska upprättas mellan exploatörerna och Solna vatten. Dialog förs med Solna vatten angående ledningsomläggning etc. Inga träd planeras planeras ovan ledningar. Övriga synpunkter noteras och vidarebefordras till exploatörerna.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) anser SSBF att riskbedömningen behöver justeras. Det finns en del osäkerheter kring antaganden samt oklarheter i vad som omfattas eller ej. Utredningen saknar resonemang kring hur marklutning kan på-verka konsekvensområdet vid olycka på Frösundaleden eller på den närliggande bensinstationen samt att jämförelsen med hur många transporter det går förbi områ-det är inte representativ för aktuellt område. SSBF anser därför att riskbedömningen behöver justeras och särskilt riskerna kring Frösundaleden och den närliggande ben-sinstationen behöver ses över.

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2020-10-16). Uti-från riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällorna Mälarbanan, Frösundaleden och transportled för farligt gods och bensinstationer som bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetens-område.

Transport av farligt gods

Efter att detaljplanen delats menar miljö- och byggnadsförvaltningen att Frösunda-leden och Mälarbanan inte längre behöver beaktas. Avståndet mellan Frösundaleden

och planområdet är dock fortsatt kort, särskilt till parkområdet i det nordliga området där personer kan uppehålla sig. SSBF nämnde även i tidigare yttrande (2020-10-16) att marklutningen bör tas med i beräkningarna. Markens lutning kan påverka riskerna betydligt, särskilt med bakgrund av att de flesta transporter antas bestå av brandfarlig vätska.

SSBF bedömer att risker kring Frösundaleden behöver omfattas av riskanalysen trots detaljplanens uppdelning och även beakta markens lutning eftersom detta kommer påverka skadeområdet vid utsläpp av brandfarlig vätska. I planbeskrivningen och riskbedömningen hänvisas till Länsstyrelsens riktlinjer vad gäller skyddsavstånd. Dessa riktlinjer ska inte ses som generella, särskilt inte när marken kan luta in mot planområdet, och bör därför inte användas som argument för att inte utreda risken närmare.

I det SSBF:s yttrande i samråd (2020-10-16) nämnde SSBF att jämförelsen för antalet transporter inte kan ses som representativt. Det har inte skett något förtydligande kring detta antagande och punkten kvarstår. Då Solna är en mycket större och mer tätbefolkad kommun än många andra kommuner i Sverige så är det inte representativt att ta ett snitt på hela Sveriges transporter.

Riskfylld verksamhet

Bensinstationen i korsningen Ankdammsgatan och Frösundaleden verkar oklar om den är med i riskbedömningen dels gällande transporter och dels gällande hantering av brandfarlig vara. I avsnitt 3.2.2 i riskanalysen nämns inte stationen på Ankdammsgatan som en risk gällande transporter. Endast bensinstationer väster om området har tagit i beaktande gällande transporter. Läser man vidare står sedan att transporter även kan ske till bensinstationen på Ankdammsgatan. Det behöver klargöras om stationen på Ankdammsgatan är med i beräkningarna eller inte. SSBF menar på att transporter till bensinstationen på Ankdammsgatan behöver omfattas av riskanalysen.

Vidare saknar SSBF resonemang kring risken för närhet till bensinstationen. Avståndet mellan stationen och planområdet är strax under 100 meter. Enligt länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet. Länsstyrelsens riktlinjer kan även i detta fall inte tillämpas rakt av eftersom det verkar finnas en risk att marken lutar mot planområdet. Transporter till bensinstationer behöver också beaktas om dessa transporter passerar planområdet. SSBF anser att det är otydligt om detta är med i riskbedömningen eller ej.

Tvärbanan

I riskanalysen nämns att individrisken är lägre inomhus än utomhus. Det framgår dock inte om fasader är utförda med skydd mot påkörning eller kan stå emot de krafter som kan uppstå av ett urspåret tåg. Finns det en risk att ett urspåret tåg kan leda till ett fortskridande ras av byggnaden? Det nämns att ett tåg kan hamna upp mot 10 meter från spår och byggnader placeras 7 meter från spåret.

Möjlighet till räddningsinsatser

Vid skyfall framgår det i planbeskrivningen att det kan bli ett vattendjup om 0,8 meter i en av korsningarna inom planområdet. Vidare nämns att entréer kan nå utan att åka genom dessa punkter. SSBF vill dock påpeka att om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens utrustning så måste det planeras för att vi kan nå samt-

liga lägenheter med höjdfordon, inte enbart entréerna. SSBF rekommenderar alltid att byggnader dimensioneras för att utrymning ska kunna ske utan hjälp av räddningstjänst och med bakgrund av ovan gör SSBF bedömningen att det är än mer viktigt att utrymning kan ske utan hjälp av räddningstjänstens utrustning, t.ex. genom ett Tr2-trapphus.

Övrigt

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

Förvaltningens kommentar:

Transport av farligt gods

Risker kopplat till Frösundaleden har inkluderats i den fördjupade riskanalysen. De beräkningar som gjorts i den fördjupade riskbedömningen har visat att individrisknivån inom planområdet är acceptabel, både inomhus och utomhus. Med avseende på individrisk föreligger därmed inget behov av åtgärder för att hantera studerade risker kopplade till Frösundaleden. Planförslaget bedöms vidare innebära ett mycket litet bidrag till samhällsriskerna varför den också bedömts som acceptabel inom planområdet.

Riskanalysen, se avsnitt 6.3.2, har efter samrådet kompletterats med ett resonemang och en bedömning kring markens lutning längs med Frösundaleden. Med tanke på den låga risknivån som beräknats utmed Frösundaleden, även med ett ökat antal transporter med klass 3 transporter, samt lokala förhållanden bedöms det inte motiverat att införa skydd som förhindrar utläckt vätska att rinna mot bebyggelsen. Förutsättningarna på platsen innebär att:

- De båda körriktningarna är åtskilda med en refug och ett stängsel (på en kort del av sträckan finns ett avåkningsräcke mellan körriktningarna).
- Mellan vägen och planområdet finns en gång- och cykelbana som är ca 4 meter bred och som är något förhöjd jämfört med vägen (ca 5 cm).
- Slänten från bron mot planområdet utgörs av allmän plats/parkmark som är gräsbeväxt med träd och buskar.

Ett vätskeläckage som sker på Frösundaleden kommer med stor sannolikhet att hålla sig kvar på vägbanan och följa vägens lutning norrut. Trottoarkant kommer förhindra utläckt vätska att rinna över gång- och cykelvägen nerför slutningen mot planområdet. Mindre mängder vätska kan eventuellt hamna i slänten och någon större pöl bedöms inte hamna inom planområdet. För att en större pöl ska kunna uppstå inom planområdet eller närmare planområdet än väggkant bedöms det nödvändigt att en tankbil kör av vägen och nerför slänten. Förutsättningar kopplade till vägområdet omfattar en relativt brant uppførsbacke (4 meters stigning på ca 100 meter). Vägens riktning är dessutom svagt riktad bort från planområdet och de båda körriktningarna är åtskilda och ingen mötande trafik förekommer. Om en tankbil ändå skulle köra av vägen och nerför slänten är denna så brant att fordonet sannolikt skulle haverera vid släntfoten och eventuell vätska läcka ut där. Avstånd mellan släntfot och närmast planerad byggnad är ca 45 meter. Människor utomhus inom parkområdet bör kunna upptäcka faran och sätta sig i säkerhet. Observera dessutom att sannolikheten för en olycka där en tankbil kör av vägen och nerför slänten bedöms ske med extremt låg sannolikhet. Riskbidraget från en sådan olycka bedöms bli litet.

I den fördjupade Riskanalysen har, efter inkommande yttrande i samrådet, en känslighetsanalys genomförts där ett större antal transporter på Frösundaleden har förutsatts och persontätheten utomhus ökat (se avsnitt 5.6 i Riskanalysen). Känslighetsanalysen visar att trots relativt omfattande förändringar blir risknivån inte oacceptabel. Slutsatsen är därför att genomförda beräkningar utgör ett robust underlag.

Riskfylld verksamhet

Bensinstationen vid Ankdammsgatan har i riskanalysen konstaterats ligga på ett sådant avstånd att hantering av brandfarlig vätska vid stationen inte kommer att påverka risknivån inom planområdet. Avståndet mellan stationens verksamhetsgräns och planområdet är ca 80 meter. Risker vid bensinstationer (exkl transporter av drivmedel) omfattar lossning och tankning. Både lossningsplats och tankplatser är utförda med spillplattor. Detta för att förhindra spridning av utrunnen vätska, både av miljöskäl och med hänsyn till risk. Några större mängder utrunnen vätska kommer därför inte att hamna utanför bensinstationens område. En omfattande brand i samband med lossning genererar enligt många tidigare utfärdade analyser inte kritisk strålning på mer än ca 30-35 meter. Bensinstationen i sig har därför avfärdats med hänsyn till avståndet oavsett markens lutning mellan Frösundaleden och planområdet. Ankdammsgatan (dit utrunnen vätska skulle rinna om spillplattor saknades) lutar dessutom mot sydost, dvs. bort från Frösundaleden.

När det gäller transporter av drivmedel till den aktuella bensinstationen så framgår av tabell 3.3 i riskanalysens huvudrapport att uppskattning av antalet transporter på Frösundaleden särskiljer det mest troliga fallet (endast verksamheter väster om området) från ett fall med transporter till samtliga verksamheter. I beräkningarna används maxvärdet av transporter till/från verksamheter väster om planområdet. Samtliga transporter förutsätts dock omfatta bensin. Statistik visar dock att minst hälften av det drivmedel som säljs vid bensinstationer utgörs av diesel vilket gör att beräkningar grovt omfattar minvärdet av transporter till samtliga verksamheter.

Som nämnts ovan har en känslighetsanalys genomförts där transporter till samtliga verksamheter beaktas och samtliga har då bedömts omfatta bensin. Detta måste anses täcka in eventuella osäkerheter rörande antalet transporter på Frösundaleden. Att utgå från statistiskt underlag från SPBI (numera Drivkraft Sverige) utgör enligt riskanalysens huvudrapport en överskattning jämfört med erhållen information från OKQ8. Det statistiska underlaget har i många detaljplaner inom Stockholms centrala delar visat sig stämma mycket väl överens med antal leveranser utifrån verksamheternas egen statistik. Underlaget som redovisas i tabell 3.3 bedöms därmed vara relevant att utgå från vid beräkning av risknivån.

Tvärbanan

I den fördjupade riskanalysen bedöms sannolikheten för urspårning för Tvärbanan vara mycket låg till följd av få inträffade händelser samt att hastigheten genom planområdet är låg. Ett tåg har beräknats maximalt kunna hamna 8,6 meter från spåret (utgår från en hastighet på 50 km/h). Dock förväntas inte 50 km/h uppnås på sträckan genom planområdet (mer rimligt med maximalt 30–40 km/h). Bedömningen utifrån ovanstående är därför att eventuella konsekvenser inom planområdet till följd av en urspårningsolycka på Tvärbanan blir mycket små. Någon betydande risk för att byggnader ska träffas och skadas av ett urspårat tåg bedöms inte föreligga. Om urspårning skulle ske och träffa byggnad bedöms kraften från en urspårad vagn inte vara så stor att fortskridande ras sker. Detta med tanke på den skarpa kurvan vid planområdet, vilket leder till en låg hastighet förbi planerad bebyggelse.

Fasader har utifrån ovanstående inte bedömts behöva vara utförda med skydd mot påkörning.

Möjlighet till räddningsinsatser

Samtliga trapphus planeras utföras som Tr2-trapphus.

Förpackningsinsamlingen FTI

Den 1 januari 2024 börjar en ny förpackningsförordning (SFS 2022:1274) att gälla, som bland annat innebär att insamlingsansvaret för förpackningar övergår till kommunerna och att fastighetsnära insamling ska vara införd för alla hushåll i kommunen 1 januari 2027.

FTI har inget att tillägga angående detaljplanen förutom att ytor för fastighetsnära insamling och lättillgängliga insamlingsplatser (LIP) av förpackningar behöver beaktas i planen, utifrån bestämmelserna i den nya förordningen.

FTI kommer inte att etablera några nya stationer under övergångsperioden och hänvisar därför frågan till kommunens avfallsplanerare.

Förvaltningens kommentar: Synpunkt noteras.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Polismyndigheten
- Ellevio
- Svenska kraftnät
- Sundbybergs stad

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Tekniska nämnden
- Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg
- Statens geoteknisk institut
- Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- Stockholm gas
- Norrenergi AB
- Norrvatten
- Stokab
- Hyresgästföreningen
- Barn- och förskolenämnden
- Skolnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Omvårdnadsnämnden
- Socialnämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor (RFF)
- Fullmäktigegrupperna: m, s, l, v, mp, kd, c, sd

Sakägare enligt fastighetsförteckningen, boende och övriga:

KHW (privatperson) anser att detta måste byggas omedelbart! Det i dag fula och döda området behöver förtätning och liv. Bygg ihop med Råsunda och övriga staden! Jättebra.

Detta projekt är fantastiskt, välbehövligt och efterlängtat! Vänta inte, och sätt i gång med bygget så snart som möjligt! Vi behöver bostäder akut i Stockholm/Solna! Synd bara att inget av huset blev ett höghus för att få in ännu fler lägenheter nu när man ändå håller på, men detta är en bra början i utvecklingen av det i dag trista området. Bygg!

Förvaltningens kommentar: Synpunkt noteras.

DP (privatperson) protesterar mot detaljplanen för Yrket 3 och 4 samt del av Skytteholm 2 mfl. Som naturvårdsvårdsinventeringen visar från Calluna så finns det risker att den biologiska mångfalden skadas ifall man gör åverkan på skogsdungen som ligger i området. Eftersom dungen innehåller både döda och levande ekar som de beskriver på sidan 42 i rapporten. Äldre ekar med förekomst av död ved skapas en bra livsmiljö för den bredbandade ekbarksbocken, en stark hotad art som både Solna. Och Stockholms stad har ett viktigt bevaransansvar för.

Det finns också uppgift att den mycket sällsynta vitryggiga hackspetten har häckat i skogsdungen och att skogsdungen är hemvist för fladdermöss. Även om det mesta av skogsdungen bevaras så bör detaljplanen ha betydande konsekvenser för dessa arter och därför yrkar jag att detaljplanen avvisas. Enligt svensk lag så är fladdermöss skyddade och får inte fångas, dödas eller flyttas. Man får inte heller förstöra deras boplatser.

Förvaltningens kommentar:

Detaljplanen utformas så att större delen av parken bibehålls och detaljpaneläggs som parkmark. Flera anpassningar till områdets naturvärden, bl.a. till områdets ekar, har gjorts under planarbetets gång. Då huvuddelen av parken och områdets naturvärden bibehålls kan lokala habitat och födosökmöjligheter upprätthållas vilket innebär att påverkan på den biologiska mångfalden lokalt blir liten. Områdets ekar ges goda möjligheter till att skyddas och bevaras utan att påverkas negativt och ett flertal åtgärder föreslås med syfte att bevara och utveckla naturvärdena.

En naturvärdesinventering har genomförts och inom ramen för denna påträffades inte vitryggig hackspett. Vitryggig hackspett har heller inte förekommit i Artdatabanken, från vilken utdrag gjorts inom ramen för naturvärdesinventeringen.

Eftersom skogsbacken med gamla ekar i stort ska bevaras så bedöms påverkan på fladdermöss inte uppkomma.

ES (privatperson) Inga gröna områden kvar. Ni som bestämmer i Solna stad tänker noll på människor som bor i området redan. Solna har blivit betongstad där grönska försvinner och miljöpåverkan är enormt. Var finns Miljöpartiet i Solna. Vad gör

skönhetsrådet. Självklart att byggherrar vill bygga men man måste tänka på miljö i första hand. Med detta protesterar jag mot byggnadsplaner.

Förvaltningens kommentar: Detaljplanen utformas så att större delen av parken bibehålls och detaljplaneläggs som parkmark. En skyfallsyta kommer att anordnas i parken för att bland annat kunna ta omhand om skyfallsvatten som kommer från Vireberg och Grängsgatan.

4. Förändringar efter granskningen

- Planbeskrivningen har kompletterats med rubrik; *kvalitativ, levande och hållbar stadsmiljö*.
- Bilaga körspår har bytts ut i Mobilitetsutredningen.
- Gestaltungsprogrammet har uppdaterats under rubrik; material, kulör och fasad (Yrket 3 och 4).
- Planbeskrivningen, MKB samt PM markföreningar har reviderats med nya riktvärden beträffande bly i parken.
- Planbeskrivningen har kompletterats under rubrik; *Geotekniska förhållanden* (grundvattennivåer)
- Planbestämmelserna b1 och b2 har kompletterats angående vattentät konstruktion.
- E-område inom kontorsbyggnaderna har specificerats i plankartan
- Planbeskrivningen har uppdaterats under rubrik; *buller*
- Planbeskrivningen har reviderats under rubrik; *tillfälliga nyttjanderätter Mälarbanan samt inlösen*.
- Planbestämmelse om specifika åtgärder för buller har lagts till i plankartan.

5. Synpunkter som inte tillgodosetts

Granskningsutlåtandet redovisar yttranden som inkommit under granskningsskedet. Nedanstående förteckning redovisar de som yttrat sig under något planskede och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

- Privatperson AJ
- Privatperson JK
- Privatperson ES
- Privatperson DP

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Linda Schaedl
Planarkitekt