



## Planbeskrivning

### Detaljplan för kv Stenhöga

inom stadsdelen Huvudsta, upprättad i april 2014

---

#### Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till detaljplanen:

- plankarta med bestämmelser

Inför samrådet togs en luftkvalitetsbedömning, riskanalys, bullerutredning, dagvattenutredning, parkeringsstrategi, trädinventering samt geoteknisk utredning fram. Till exploateringsavtalet kommer ett gestaltungsprogram och miljöprogram tas fram.

Synpunkter på programmet finns redovisade i särskild samrådsredogörelse daterad 2013-08-21.

Synpunkter från plansamrådet finns redovisade i särskild samrådsredogörelse daterad 2014-01-17.

#### Planens syfte

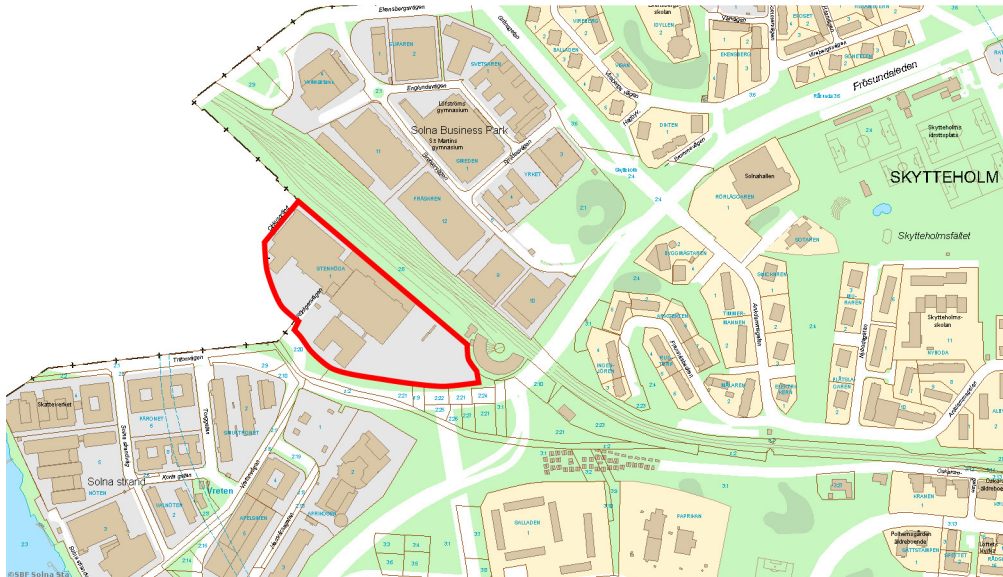
Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utveckling av kvarteret Stenhöga med ytterligare lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor. Det centrala läget, med närhet till kollektivtrafik, pendeltåg och regionala tåg, lämpar sig väl för utveckling av verksamhetslokaler.

#### Bakgrund

Direkt norr om kv Stenhöga, inom del av fastigheten Cirkusängen 6 i Sundbyberg, byggs just nu ett nytt kontorshus för ca 2500 arbetsplatser. Byggnaden trappas i höjd från sex våningar närmast Ekensbergsbron till nio våningar närmast Stenhöga. Förutom ny kontorsbebyggelse skapas ett allmänt torg mot Ekensbergsbron. Landsvägen föreslås också göras om med bland annat trottoarer, cykelväg, sidoparkering och trädplantering.

Båda projekten (Stenhöga och Cirkusängen 6) utvecklas av Humlegården Fastigheter AB och bör ses som ett samlat grepp med en gemensam gestaltningsidé för de båda fastigheterna.

## Planområde



*Planområdets läge*

Området är beläget vid Landsvägen och Tritonvägen och utgörs av fastigheten Stenhöga 1 i sin helhet och är ca 5 ha stort.

## Behovsbedömning

När nya detaljplaner upprättas ska kommunen alltid ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

Detaljplanens genomförande har inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen, som delar stadens bedömning. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför inte.

De miljöaspekter som ska beaktas och utredas hanteras inom ramen för planarbetet. Det är framförallt risker kring transporter av farligt gods på järnvägen och Frösundaleden/Huvudstaleden, urspårnings- och påkörningsrisker, buller och vibrationer, trafikallsträng, luftkvalitet och dagvattenhantering.

## Tidigare ställningstaganden

### Regionplan

I Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) ingår området i den centrala regionkärnan. I den centrala regionkärnan bör en utveckling främjas

som innebär satsningar på innovativa och täta miljöer där den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ska värnas.

### **Översiktsplan**

Kvarteret Stenhöga är i översiktsplanen (ÖP 2006) utpekad som större förändringsområde för uppgradering och förtätning av befintliga och nya verksamheter.

Korsningen Frösundaleden/Storgatan/Huvudstaleden/Tritonvägen är utpekad som område för en ny trafikplats. I denna trafikplats föreslås Huvudstaleden i tunnel ansluta.

Markområden öster om Huvudstaleden/Frösundaleden tillhör Huvudsta som i ÖP 2006 redovisas som större förändringsområde för blandad stadsbebyggelse.

Mälarbanan intill programområdet är utpekad som järnvägssträckning för utökad spårkapacitet.

### **Detaljplaner**

För kv Stenhöga gäller detaljplanerna Dp 0404/1969 och P86/0625 som anger industriändamål. För angränsande vägområden gäller i huvudsak detaljplan för Huvudstaleden del II, Dp 0411/1965. Dp 0427/1965 som anger gata. Inom kv Stenhöga finns en smal detaljplan, Dp 0404/1980, som anger mark för industriändamål som inte får bebyggas.

### **Fastighetsplaner**

Det finns ingen gällande fastighetsplan för området.

### **Program för detaljplan**

Ett program för kv Stenhöga har varit på samråd, augusti – september 2012. Programmet omfattade förutom Stenhöga 1 även trafikområde runt Tritonvägen, Huvudstaleden och Storgatan. En programsamrådsredogörelse har upprättats.

Programmet och samrådsredogörelsen anger bl. a att möjligheterna att utveckla kvarteret Stenhöga med ytterligare lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor ska undersökas, samt att studera hur gatustrukturen i området som helhet kan förenklas och göras mer läsbar och effektiv. Kvarterets utbredning i förhållande till framtida gatustruktur ska säkerställas. Området som i dagsläget är splittrat av infrastruktur ska läkas samman. Förutsättningar för tydligare gaturum med större stadskvaliteter och bättre orienterbarhet ska skapas.

Då genomförandet av de föreslagna trafikförändringarna påverkas av förutsättningarna kring bland annat Huvudstaledens utbyggnad omfattar denna detaljplan endast utvecklingen av kv Stenhöga.

### **Gestaltningprogram**

Ett gestaltningprogram för planens genomförande tas fram under planprocessen och kommer att knytas till exploateringsavtalet.

## Miljöprogram för Solna stad

Solna Stads gällande miljöprogram ska ligga till grund för både extern och intern verksamhet. De uppsatta målen ska så långt som möjligt implementeras i plan- och byggprojekt.

## Riksintressen

Planområdet omfattas inte av några riksintressen. Området gränsar dock till Mälarsebanan som utgör järnväg av riksintresse.

## Förutsättningar och förändringar

### Stadsbild/Landskapsbild

Bebyggelse mot allmän plats ska utformas och placeras så att den ger gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. Ny bebyggelse ska också bidra till att skapa en inspirerande stadsmiljö med rumslig variation. Detta kan göras genom att arbeta med bebyggelsens geometri och framhäva gavlar och varierande fasader. Även byggnadernas höjd föreslås variera, mellan ca 6 och 8 våningar, i relation till bland annat grannfastigheter och siktlinjer. Mot gata ska bebyggelsen ges en öppen, utåtvänd och inbjudande karaktär som ger förbipasserande en intressant och trygg upplevelse.



*Ny bebyggelse i södra delen av kv Stenhöga, sett från Tritonvägen. (Humlegården/3XN)*

### Befintlig/planerad bebyggelse

Befintlig bebyggelse inom kv Stenhöga, som kallas Stora Blå, består av stora byggnader i blå korrugerad plåt. Byggnaderna har ett enkelt och tydligt formspråk i massiva blå volymer. Byggnaderna uttrycker en stark rationalitet och funktionalitet. Planen medger att tillbyggnader och förändringar av kontors- och småindustribyggnaderna kan ske.

Huvudentrén till Stora Blå ligger vid Röntgenvägen centralt på fastigheten. Byggnaderna innehåller kontor, forskning, produktionslokaler, lager/godshantering, showroom och vid receptionen även en restaurang öppen för allmänheten.

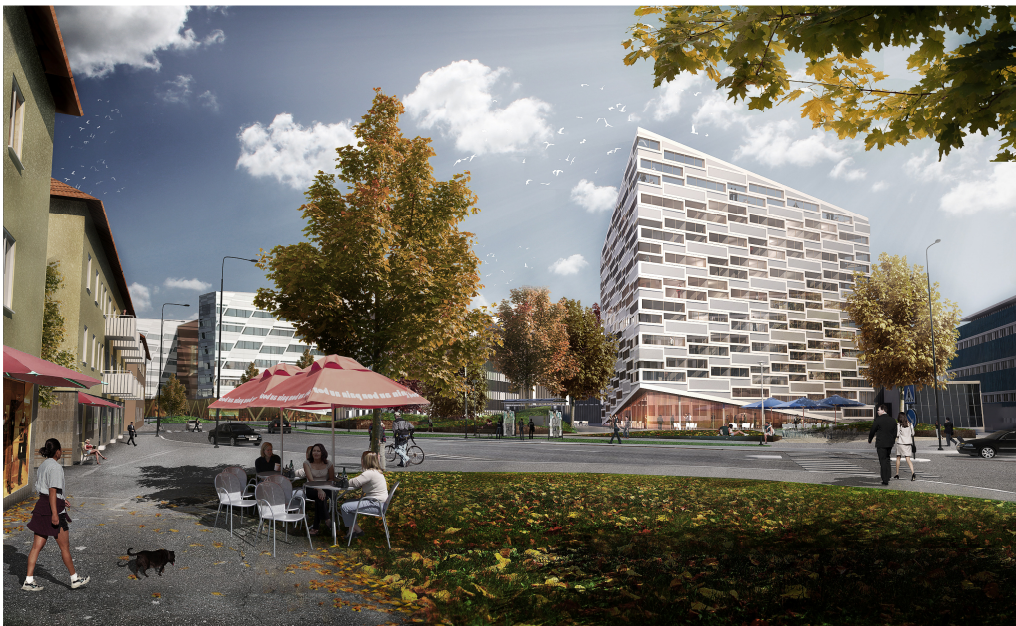
Inom Stora Blå arbetar idag ca 1 200 personer. Byggnaderna ligger indragna från gatan och omges av stora parkeringsytor vilket ger ett öppet men också relativt ödsligt intryck, särskilt under kvällstid.

Ny bebyggelse föreslås inom kv Stenhöga på parkeringsytan intill Röntgenvägen samt på den stora parkeringsytan i söder. Sammanlagt föreslås ett tillskott av ca 5500 kvadratmeter bruttoarea ovan mark för i huvudsak hotelländamål (vid Röntgenvägen) samt ca 30 000 kvadratmeter bruttoarea ovan mark i huvudsak för kontorsändamål (i söder). I övrigt medger planen på- och tillbyggnad på befintliga byggnader.



*Kv Stenhöga med föreslagen ny bebyggelse. (Humlegården/3XN)*

Föreslagen ny bebyggelse bedöms kunna innehålla upp emot 2500 arbetsplatser. Delar av bottenvåning mot allmän plats ska utformas för att kunna rymma offentliga lokaler.



*Ny byggnad med hotell/kontor vid Röntgenvägen. (Humlegården/3XN)*

Centralt på fastigheten, intill järnvägen, föreslås ett parkeringshus med ca 955 parkeringstillstånd för att ersätta de stora markparkeringsplatserna inom kv Stenhöga.

### **Offentlig och kommersiell service**

Planområdet är välförsörjt med service. Strax nordväst om programområdet ligger Sundbybergs centrum med ett stort utbud av service. I Solna Business Park direkt norr om järnvägen, i Solna strandområdet sydväst om Tritonvägen, i Huvudsta Centrum ca 700 m söderut och i Solna Centrum ca 1000 m österut finns ett brett utbud av offentlig och kommersiell service.

### **Tillgänglighet**

Genom att öppna en ny in- och utfart mot Tritonvägen ökar tillgängligheten till kvarterets södra delar. Planen medger angöring vid samtliga byggnaders entréer. Inlastning kommer även fortsättningsvis att kunna ske via lastgatan parallellt med järnvägen, med anslutning mot Cirkusgränd.

### **Trygghet**

Att de befintliga stora parkeringsytorna bebyggs med byggnader vars bottenvåningar har lokaler med utåtriktade verksamheter kommer att innebära att kvarteret och Tritonvägen blir mer upplyst och befolkad större del av dygnet.

### **Mark och vegetation**

Vid Röntgenvägen i norr ligger marken på ca +13 meter för att resa sig söderut till ca +17 meter på den södra parkeringen. Järnvägen och inlastningsgatan inom Stenhöga 1 ligger lägre, på ca +10 meter.

De obebyggda ytorna inom Stenhöga 1 består till största delen av hårdgjorda parkeringsytor. Mellan Stenhöga 1 och det angränsande lokstallet finns en slänt, med berg i dagen och högresta träd. Vegetationen och slänten söder om lokstallet är en stor tillgång inom det annars hårdgjorda området. Vegetationen och slänten bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

### **Geotekniska förhållanden**

Tyréns AB har utfört geotekniska undersökningar inom de tre delar av fastigheten som planläggs för tillkommande byggrätter. Jorden i undersökta punkter består överst av fyllningsjord bestående av asfalt, sandigt grus och lerig grusig sand. Under fyllningsjorden återfinns lera som underlagras av friktionsjord på berg. Vattenmättad lera kan påträffas i lermäktighetens nedre del. I vissa delar är fyllningsjorden utlagd direkt på berg. Djupet till berg i undersökta punkter varierar mellan ca 1,4 - 6,9 m under markytan. Berg i dagen finns i läget för planerat parkeringshus. I läget för befintligt parkeringsdäck bedöms berget ligga direkt under befintligt lägsta golv.

Grundvattennivån har mätts vid flera punkter, med olika nivåer. Grundvattennivån ska mätas kontinuerligt för att kunna avgöra om vattentät konstruktion krävs eller om planerade schakter blir vattenfyllda. Grundvattenytan får ej avsänkas permanent. I delen där parkeringshuset planeras bedöms grundvattenytan ligga under grundläggningsnivån och grundkonstruktionsdelar ovan nivån +9 bedöms inte behöva utformas vattentäta. Ytterligare mätningar i grundvattenröret rekommenderas för att säkerställa detta.

## Vattenskyddsområde

Planen ligger inte inom ett vattenskyddsområde.

## Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren-Ulvsundasjön (SE658229-162450). Enligt VISS februari 2014 har Mälaren-Ulvsundasjön måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren är god ekologisk status 2015 och god kemisk ytvattenstatus 2015.

## Dagvatten

Dagvattenutredning har utförts av Tyréns, 2013-05-31. Dagvattnet från den sydöstra delen av kvarteret och delar av Tritonvägen avleds via dagvattenledning som går över parkeringen och norrut under bangården till Svetsarvägen. Dagvattnet leds vidare via Frösundaleden till en dagvattentunnel som mynnar ut i Ulvsundasjön vid Huvudsta strand. Dagvattnet från den nordvästra delen av kvarteret och delar av Landsvägen avleds via en dagvattenledning som går via Trädgårdsgatan och mynnar i Bällstaviken. Dagvattenledningen under den södra parkeringen behöver flyttas och föreslås förläggas i angöringsgatan.

Flödesberäkningar visar att dagvattenflödet ut från området efter omdaning kommer att ligga på en lägre nivå än i nuläget, även om inga speciella åtgärder (utöver föreslagna gröna tak) vidtas för att infiltrera/fördröja dagvatten inom planområdet. Utöver de gröna taken bidrar en högre andel gröna ytor till den lägre avrinningen från området. Översvämningsrisken i området bedöms som låg efter omdaning då preliminär höjdsättning inte skapar lokala lågpunkter i området. Ytledes kan vatten ledas bort till omgivningen (ytor vid spårområde samt omgivande vägar) utan att byggnader och annan infrastruktur bedöms bli negativt påverkade.

## Biltrafik

Planområdet omges till stora delar av trafikytor. Söder om kvarteret Stenhöga är Huvudstaleden delvis utbyggd. Flera ramper och påfarter, som byggts för Huvudstaleden har aldrig varit i bruk. Dessa och de i övrigt storskaliga gatorna splittrar stadsbilden.

I planprogrammet ingår en ny lösning för gatustrukturen i området som helhet. Till programmet har en Trafikstudie tagits fram som redovisar två olika förslag till utformning av Tritonvägen och dess koppling till Storgatan och Frösundaleden – Huvudstaleden. Det ena innebär att Storgatan viker av och får en koppling till Huvudstaleden i ett sydligt läge. Korsningen Tritonvägen, Huvudstaleden i tunnel, Huvudstaleden och Frösundaleden kan då utformas som en signalreglerad fyrvägskorsning. Det andra huvudalternativet bygger på det förslag till ny trafikplats som tagits fram i sträckningsstudien för Huvudstaleden (Tyréns 2005). Trafikplatsen utformas då som en större cirkulationsplats med fem anslutningar. Den senare är mest ytkrävande intill kv Stenhöga. Planen för kv Stenhöga påverkar inte alternativa lösningar för trafikplatsen.

Kv Stenhöga angörs i dagsläget endast via Röntgenvägen i anslutning till Landsvägen. Inlastning till verksamheterna i kv Stenhöga sker på en lastgata mot järnvägen som har anslutning mot Cirkusgränd.

För att möjliggöra en utbyggnad av kv Stenhöga behövs en ny in- och utfart till kvarteret mot Tritonvägen sydost om Stora Blå, ungefär i höjd med Hemvärnsgatan. En in- och utfart mot körfälten i västlig riktning bedöms lämplig. En sådan lösning innebär att trafiken på den nya in- och utfarten inte hindrar trafiken på omgivande vägnätet där kapacitetskraven klaras. Kapacitetsberäkningar visar att framkomligheten under maxtimmen, under eftermiddagstrafiken, blir låg för den trafik som ska köra ut från Stenhöga. Under maxtimmen kommer köer att bildas inom kvarteret Stenhöga men i alla de alternativ som redovisas är situationen fungerande med en acceptabel väntetid. Under övriga timmar av dygnet är framkomligheten god även ut från kv Stenhöga.

Den nya infarten planläggs på kvartersmark. Om järnvägen tunnelförläggs genom Sundbyberg kan det bli aktuellt med nya kopplingar till Solna Business Park. Bebyggelse inom kv Stenhöga ska inte omöjliggöra framtida vägkopplingar. Angöringsgatan kan om detta blir aktuellt förlängas som en förbindelse över till Solna Business Park.

### **Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykelbanor finns utmed Landsvägen och Tritonvägen. Under Tritonvägen, intill Vretenvägen, finns en tunnel för gång- och cykeltrafik. Huvudstaleden-Frösundaleden utgör ett regionalt cykelstråk. Nordost om planområdet finns ytterligare ett regionalt gång- och cykelstråk via Grängsgatan-Frösundaleden-Ankdammsgatan-Huvudstafältet.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet har en unikt bra kollektivtrafikförsörjning. På Sundbybergs station, cirka 350 meter nordväst om planområdet finns tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg, bus-sar och från år 2013 även tvärspårväg. 200 meter söder om området ligger Vretens tunnelbanestation. Busshållplatser finns på Tritonvägen precis intill kv Stenhöga.

### **Parkering**

Parkering sker idag på de stora öppna parkeringsytorna vid Röntgenvägen och i södra delen av kv Stenhöga.

Befintligt parkeringsbehov inom Stora Blå föreslås försörjas i ett nytt parkeringshus. Parkeringshuset planeras i ett läge mot spårområdet och ersätter de stora markparkeringar som finns idag. Inom respektive ny kontorsbyggnad föreslås sedan separata parkeringsgarage under markplan.

Solna stads parkeringstal för kontor är 18,0 bilplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA. Med tanke på områdets lokalisering, där de anställda har mycket goda förutsättningar att resa med kollektivtrafik, och Solnas ambition att bidra till ett mer hållbart samhälle kan motivera ett något lägre parkeringstal. Vid en exploatering av området finns dessutom goda förutsättningar för att erbjuda bra cykelparkering i nära anslutning till omklädningsrum och duschar.

### **Buller och vibrationer**

Planområdet utsätts för buller och vibrationer från järnvägstrafiken på Mäljarbanan samt från bil och busstrafiken på Tritonvägen, Landsvägen samt Frösundaleden/Huvudstaleden.



Vid nybyggnation av kontor är gällande riktvärde att ekvivalent ljudnivå inomhus inte bör överskrida 40 dBA. För hotellrum gäller ekvivalent ljudnivå högst 30 dBA och maximal ljudnivå högst 45 dBA inomhus. Krav på ljudnivå utomhus finns inte.

Trafikbuller-och vibrationsutredning för detaljplan har utförts av Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB, 2013-06-17. De planerade kontorsbyggnaderna utsätts för höga bullernivåer från spårburen trafik och vägtrafik. Vid mest utsatta fasader fås ca 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå och ca 80 dB(A) maximal ljudnivå. Med lämpligt val av fönster kan god ljudmiljö inomhus erhållas.

Vibrationerna bedöms bli lägre än målet 0,3 mm/s. Stomljudet från järnvägstrafiken blir lägre än 35 dB(A).

Beräkningarna av trafikbuller har utförts enligt de samnordiska beräkningsmodellerna. Beräkningarna avser en framtida dimensionerande situation. För tågtrafiken avser beräkningarna det av Mäljarbanans tre utbyggnadsalternativ; ytläge, tunnel med öppen station och tunnel med täckt station, som ger de högsta bullernivåerna vid den planerade byggnaden.

### **Luftföroreningar**

Beräkningar av haltbidrag och skattning av totalhalt i gaturummet utefter Landsvägen och Tritonvägen, vid fastigheten Stenhöga 1, har genomförts av Tyréns, PM-Luftutredning kv Stenhöga, Solna, 2013-06-28.

Genomgående har antagits konservativa förutsättningar för att undvika att underskatta konsekvenserna i termer av partiklar och kvävedioxid i omgivningsluft.

Resultatet visar att partikelhalten av PM10 såväl som årsmedelvärde och som 90-percentil dygn hamnar väl under miljö kvalitetsnormerna. Detsamma gäller för alla värden för NO<sub>2</sub>. Skattningen utgår från mätningar inne i centrala Stockholm i urban bakgrund och i belastade gaturum.

Slutligen grundar sig beräkningarna på en uppskattad trafikvolym på 10 000 fordon per dygn på Landsvägen och 30 000 på Tritonvägen. Osäkerheten i skattningarna av totalhalter är störst för percentil-värden, men det är också taget större marginal i den skattningen. Alla antagna förutsättningar och marginaler är konservativa, d.v.s. de lutar mer åt en överskattning.

Sammantaget, med antaget trafikmönster och förväntad trafikvolym, dagens dubbäckandel och väghållning, är det sannolikt att halterna av partiklar såväl som för NO<sub>2</sub> i omgivningsluft hamnar väl under miljö kvalitetsnormen.

### **Förorenad mark**

Planområdet redovisas som möjligt förorenat område i den inventering som finns i ÖP2006. En miljögeoteknisk undersökning har utförts av Tyréns 2013-10-22. Inga avvikelser, såsom lukt eller färg, har noterats i samband med fältundersökningarna. Utförd undersökning visar generellt på liten förekomst av föroreningar i fyllnadsmassorna. PAH H har påträffats i fyllnadsjorden i några prover. Halterna som har uppmätts är strax högre än Naturvårdsverkets generella riktvärde för KM (känslig markanvändning). Metaller har endast påträffats i halter väl lägre än Naturvårdsverkets riktvärde för KM. Då utförd undersökning är av översiktlig karaktär kan det dock inte uteslutas att föroreningshalter kan förekomma lokalt, trots att detta inte

identifierats i denna undersökning. De förhöjda halterna kan med stor sannolikhet härledas till ditförda fyllnadsmassor. Undersökningen visar på lite förekomst av ämnen i fyllnadsmassorna som innebär begränsningar vid framtida eventuella markarbeten inom fastigheten. I det fall det uppstår ett massöverskott, dvs massor ska transporteras bort från området, innebär det främst vissa restriktioner vid avsättning inom andra områden eller mottagningsplatser. Eventuell återanvändning inom andra området ska ske i samråd med miljökontoret i kommunen.

Om markföroreningar upptäcks ska de anmälas till aktuell tillsynsmyndighet som i Solna stad är Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

### **Radon**

I den inventering (utförd 1994) av förekomst av markradon som redovisas i ÖP2006 redovisas planområdet som normal- och lågriskområde. I samband med geoteknisk undersökning (Tyréns, 2013-10-04) har radonhalter uppmätts. Uppmätta radonhalter understiger 10 kBq/m<sup>3</sup> vilket klassas som lågradonmark. Grundkonstruktionen kan utföras med traditionellt utförande.

### **Elsäkerhet**

Mälarbanan är elektrifierad. Elektriciteten överförs till loket via kontaktledningen som är belägen 4,8 – 6,0 meter ovanför rälsen. Järnvägens högspänningsledningar har en spänning på 15 kV. Byggnader får inte förekomma inom 5 meter från del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. För höga byggnader kan större avstånd alternativt särskilda skyddsbestämmelser krävas. Ett avstånd på upp till tio meter kan behövas.

Runt om alla kontaktledningar finns elektromagnetiska fält. Fälten är starkast närmast källan, men avtar snabbt med ökat avstånd. När inget tåg är i närheten är magnetfältet från kontaktledningen svagt, men när ett tåg passerar ökar styrkan under ett par minuter. Vid ett avstånd av 20 meter från järnvägen och när inget tåg är i närheten är magnetfältet från järnvägen på den grundnivå som normalt finns i bostäder och kontor, cirka 0,1 mikrotlesa. Ligger byggnaden längre bort än 20 meter från järnvägens kontaktledning är magnetfältet generellt så svagt att störningar är ovanliga.

Befintlig och föreslagen bebyggelse ligger mer än 20 meter ifrån järnvägsanläggningen, det ses därmed inte som något problem inom detta detaljplaneområde.

### **Riskfrågor**

Planområdet gränsar till Mälarbanan och till Frösundaleden-Huvudstaleden där transporter med farligt gods sker. Frösundaleden/Huvudstaleden är sekundär väg för farligt gods. Söder om planområdet och Tritonvägen finns också en bensinstation som utgör ett riskobjekt enligt kommunens översiktsplan. Tyréns har utfört riskutredning: Riskhänsyn i detaljplan Stenhöga 1, 2013-06-27.

Följande åtgärder ska genomföras/beaktas vid utformning av området:

- Avkörningsskydd, i form av exempelvis räcke eller mur vid Tritonvägens väggkant, som säkerställer att fordon inte kan komma närmare byggnaden. Avåkningsskydd ska placeras så nära vägen som möjligt. Kombinerats med dike för uppsamling av spill, eller kantsten för att hindra pölen att rinna när-

mare planområdet. Då Tritonvägen ligger utanför planområdet ska denna åtgärds genomförande avtalas mellan staden och exploitören.

- Området mellan föreslagen ny bebyggelse och Mälarbanan, samt Frösundaleden och Tritonvägen ska inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Platser för stadigvarande vistelse innebär t ex uteserveringar, lekplatser eller andra sittplatser med avsikt att man ska uppehålla sig. Dessa platser måste vara placerade minst 30 meter från Tritonvägens väggkant. Entréer och förplatser till dessa kan ligga närmare vägen, under förutsättning att det även finns andra utrymningsvägar från byggnaden.
- Utrymningsmöjligheter som vetter bort från Mälarbanan, Tritonvägen samt Frösundaleden ska finnas.
- Friskluftsintag placeras bort från Frösundaleden och Tritonvägen. Ventilationssystem ska kunna stoppas från central plats i byggnaden. För kontorsbyggnaden ska friskluftsintag placeras bort från väg och järnväg.
- Fasader på byggnader placerade inom 30 meter från Frösundaleden/ Tritonvägen ska vara brandklassade.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### *Huvudmannaskap*

Planområdet består endast av kvartersmark.

#### *Genomförandetid*

Planens genomförandetid är 10 år från det att planen vunnit laga kraft.

#### *Tidplan för planarbetet*

Programsamråd	augusti - september 2012
Samråd	oktober 2013
Granskning	februari - mars 2014
Godkännande av stadsbyggnadsnämnden	april 2014
Godkännande av kommunstyrelsen	maj 2014
Antagande av kommunfullmäktige	maj 2014
Laga kraft (om den inte överklagas)	juni 2014

#### *Etappindelning*

Detaljplanen kommer att genomföras i etapper. Parkeringshuset ingår i den första etappen. Den nya angöringsgatan kommer utföras i samma etapp som de första kontorshusen.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### *Markägoförhållanden*

Fastighets AB Cirkusstenen Holding äger fastigheten Stenhöga 1 och Humlegården Fastigheter AB förvaltar och utvecklar fastigheten.

### *Fastighetsbildning*

Fastigheten Stenhöga 1 kan komma att delas i flera fastigheter. Om detta blir aktuellt ska gemensamhetsanläggning bildas för att säkerställa tillfart och tekniska försörjning till samtliga fastigheter, där detta inte kan ske via allmän platsmark. Ansökan om fastighetsbildning ska skickas in till Lantmäteriet. Exploatören ansvarar för ansökan.

### **Tekniska frågor**

#### *Gator*

Ny tillfartsväg på kvartersmark ska anläggas från Tritonvägen. Gatan kan i ett senare skede komma att förlängas norrut som broförbindelse mot Solna Business Park, detta kräver dock att planen ändras där bron kommer att ha sitt fäste.

Även övriga gator för angöring inom området är på kvartersmark. Befintlig infart Röntgenvägen bibehålls. Besökare och verksamma inom kontorsverksamhet och centrumfunktioner angör bebyggelsen via de båda infarterna från Tritonvägen och Landsvägen. Transporter till industriverksamheten har inlastning via lastgata från Cirkusgränd och parallellt med fastighetsgränsen mot järnvägen. Lastgatan går här under tak.

#### *Vatten och avlopp*

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet. Planen innebär att ledningar behöver flyttas och föreslås förläggas i ny angöringsgata inom planområdet.

Inom område för ny angöringsgata, dit ledningar kan flyttas, ges i planen en underbyggnadsrätt. Underbyggnadsrätten avser befintligt parkeringsdäck. Ledningar kan placeras under befintligt parkeringsdäck under förutsättning att det finns fritt tillgängliga nedstigningsbrunnar på ledningarna före och efter däckets som möjliggör åtkomst till ledningarna under. För att säkra utrymmet för ledningarna under parkeringsdäcket måste underbyggnadsrätten begränsas nedåt till +10,0m. Byggrättens övre befintliga bjälklag ska ansluta till angränsande angöringsgatas marknivå.

#### *Dagvatten*

Flödesberäkningar visar att dagvattenflödet ut från området efter omdaning kommer att ligga på en lägre nivå än i nuläget, även om inga speciella åtgärder (utöver föreslagna gröna tak) vidtas för att infiltrera/fördröja dagvatten inom planområdet. Utöver de gröna taken bidrar en högre andel gröna ytor till den lägre avrinningen från området.

På grund av den förändrande markanvändningen (parkeringsytor utgår i markplan, ersätts av byggnader med gröna tak och ej trafikerade ytor) sker en minskning av föroreningstillförseln till recipienterna även utan speciella åtgärder. Därmed bidrar omdaning av området till att uppsatta miljömål för Ulvsundasjön och Bällstaviken lättare kan uppnås.

#### *Värme*

Den tillkommande bebyggelsen bör anslutas till befintligt fjärrvärme- och fjärrkylanät om inte mer miljövänliga alternativ kan redovisas.

*Elenergi*

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till befintligt elnät. För försörjning av nya fastigheter inom planområdet kommer passering under Tritonvägen/Frösundaleden att krävas för anslutning till nätstation.

*Avfall*

Avfall bör källsorteras och inriktningen bör vara att minska avfallsmängderna och öka återvinningen.

*Riskåtgärder*

Avkörningsskydd, i form av exempelvis räcke eller mur vid Tritonvägens väggkant, som säkerställer att fordon inte kan komma närmare byggnaden ska uppföras. Avkörningsskydd ska placeras så nära vägen som möjligt, därmed utanför planområdet. Kombinerat med dike för uppsamling av spill, eller kantsten för att hindra pölen att rinna närmare planområdet.

*Påverkan under byggtiden*

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

**Ekonomiska frågor***Avtal*

Ett avtal mellan Solna stad och fastighetsägaren angående exploatering ska föreligga innan detaljplanen antas. Avtalet ska bland annat reglera upplåtelse av mark, fastighetsbildning samt övriga frågor med anledning av detaljplanens genomförande. Gestaltungsprogram, miljöprogram och reglering av Tritonvägens avkörningsskydd ska knytas till detta exploateringsavtal.

Förutsättningar till flytt av va-ledningar och till en eventuell indelning i etapper ska regleras i ett avtal mellan Solna Vatten AB och exploatören. Avtalet ska träda i kraft senast när detaljplanen vinner laga kraft.

**Konsekvenser av planens genomförande****Stadsbild/Landskapsbild**

Otrygga och under vissa tider ödsliga miljöer föreslås bebyggas, vilket ger mer liv i området. Landsvägen och Tritonvägen får tydligt avgränsade gaturum. Planen innebär förändrad stadsbild i området. Konsekvenserna bedöms positiva.

**Natur och vegetation**

Planområdet utgörs till stor del av hårdgjorda parkeringsytor i anslutning till befintliga vägar och bebyggelse. Den nya bebyggelsen nyttjar i hög grad redan befintlig infrastruktur.

Detaljplaneområdet omfattar inga våtmarker, kustområden eller bergsområden. Inga

skyddade områden finns inom planområdet. Den naturslänt som finns med uppvuxna träd i östra kanten av planområdet skyddas i planen. Planen ger inga negativa konsekvenser för naturmiljön.

### **Buller och vibrationer**

De planerade byggnaderna utsätts för höga bullernivåer från spårburen trafik och vägtrafik. Den maximala ljudnivån är ca 80 dB(A) närmast järnvägen. Med föreslagna byggnadsutformning och ljudisolerande fönster/fasader kan exempelvis kontor och hotell med hög ljudkvalitet erhållas. Aktuella riktvärdena för buller, stomljud och vibrationer innehålls.

### **Vattenkvalitet**

Området är i nuläget belastat med dagvatten från trafikerade ytor, omgivande gator och befintliga parkeringsplatser, gröna ytor är begränsade. Andelen hårdgjorda ytor kommer inte att öka med planens genomförande. På grund av den förändrande markanvändningen (parkeringsytor utgår i markplan, ersätts av byggnader med gröna tak och ej trafikerade ytor) sker en minskning av föroreningstillförseln till recipienterna även utan speciella åtgärder. Därmed bidrar omdaning av området till att uppsatta miljömål för Ulvsundasjön och Bällstaviken lättare kan uppnås.

### **Luftkvalitet**

Sammantaget, med antaget trafikmönster och förväntad trafikvolym, dagens dubbäckandel och väghållning, är det sannolikt att halterna av partiklar såväl som för NO<sub>2</sub> i omgivningsluft hamnar väl under miljö kvalitetsnormen.

### **Dagvatten**

Planens genomförande innebär minskade parkeringsytor vilket kan ge en minskning av föroreningssinnehållet. Dagvatten ska så långt som möjligt tas omhand lokalt. Konsekvenserna för mark och vatten bedöms som små positiva, tar bättre hand om dagvattnet än idag.

### **Kulturmiljö**

Byggnaderna inom kvarteret är i sitt utförande och funktionalitet, karaktäristiska och typiska för sin tid och funktion. Den blå kulören är utmärkande. Senare kompletteringar har gjorts för bl a entréer och trapphus.

### **Trygghet**

Kvinnor och män ska ha samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom livets alla områden. Trygghet och säkerhet är två grundläggande behov i allas vardag. En trygg plats är en plats där en mångfald av människor rör sig. Planförslaget ökar antalet arbetsplatser och därmed antalet människor som rör sig längs gatorna som idag upplevs som otrygga efter mörkrets inbrott. Arbetsplatserna planläggs i ett mycket bra kollektivtrafikläge, vilket underlättar för dem som gärna åker kollektivt.

## Medverkande

Planhandlingarna är framtagna av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Ny-réns Arkitektkontor, som plankonsult. Bebyggelseförslag och illustrationer har tagits fram av 3XN.

Ann-Christine Källeskog  
Plan- och byggchef