



Samrådsredogörelse

Detaljplan för fastigheten Sliparen 1 m.fl. inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i november 2022

Innehåll

1. Bakgrund.....	1
2. Sammanfattning	2
3. Yttranden.....	4
Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:.....	15
Remissinstanser som inte har svarat på remissen:	16
Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende.....	16
4. Samrådsmöte.....	17

1. Bakgrund

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av en ny byggnad för kontors- och centrumändamål. Bottenvåningen utformas med våningshöga glaspartier för att skapa en publik karaktär, och ska med inslag av handel och service bidra till en mer levande stadsmiljö. Även miljön runt planområdet ses över för att skapa förutsättningar för byggnaden att möta gaturummen på ett stadsmässigt sätt som stödjer utvecklingen av området till en levande stadsdel.

Kommunstyrelsen gav den 10 februari 2020 (§ 7) byggnadsnämnden i uppdrag att påbörja detaljplanearbete för fastigheten Sliparen 1 med flera för ny bebyggelse omfattande 20 000–25 000 m² ljus BTA för kontorsändamål med inslag av handel och service i gatuplan. Planarbetet betraktas som påbörjat vid denna tidpunkt. Byggnadsnämnden gav i sin tur miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja planarbetet den 18 mars 2020 (§ 26).

Byggnadsnämnden beslutade vid sammanträdet den 19 maj 2021 (§ 42) att planförslaget skulle ligga till grund för samråd. Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har under samrådet den 2 juni 2021 – 2 juli 2021 beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats på Solna Stadsbibliotek i Solna Centrum och i Solna stadshus. Digitalt samrådsmöte hölls den 16 juni 2021.

2. Sammanfattning

I detta avsnitt sammanfattas kortfattat varje yttrande och en samlad kommentar från Solna stads miljö- och byggnadsförvaltning. Längre versioner av respektive yttrande och kommentarer framgår av avsnitt 3. Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av hos Miljö- och byggnadsförvaltningen.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten, MKN. Kommunen behöver visa på att MKN klaras gällande påverkan från hela planområdet, inte endast avseende de delar där markanvändningen förändras. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kring miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering samt översvämningrisk.

Lantmäteriet har synpunkter på att kordinatkruss saknas i plankartan samt kring möjligheterna att genomföra E1-området, Lantmäteriet har också synpunkter på formuleringar kring servitut och exploateringsavtalet i genomförandebeskrivningen.

Trafikverket framför vikten av dialog/samarbete mellan projekt Mälarbanan, Solna stad och exploatören.

Trafikförvaltningen har synpunkter på att vidder för spårvägen längs med Svetsarvägen inte redovisas i sektioner i mobilitetsutredningen, samt att det behöver säkerställas att avståndet mellan byggnadskropp och strömförande del av spårvägen är minst 5 meter. Trafikförvaltningen framför också vikten av att brandförsvaret hörs rörande uppställning av räddningsfordon, påminner om trimningsåtgärder som bör genomföras för spårvägens sträckning längs Svetsarvägen, samt informerar om processen inför genomförandet.

Storstockholms brandförsvaret anser att justeringar behöver göras i riskanalysens beräkningar av urspärningsavstånd, samt att det behöver säkerställas i plankartan att ytorna inom 10 meter från tvärbanan inte möjliggör uteserveringar eller andra verksamheter som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. SSBF anser också att utformning och placering av kontaktledningar bör studeras så att de inte påverkar en räddningsinsats negativt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att insatser för rening av trafikdagvatten behöver genomföras och har rekommendationer kring utformning av skelettjordar. MHN rekommenderar i första hand öppna dagvattenlösningar, och vill se ytterligare åtgärder för skyfallshantering. MHN skriver också att avstämning behöver göras med MSK kring provtagning PCB. MHN anser att ljudabsorberande material bör väljas för fasaden mot Ekelundsvägen samt att detta tillsammans med åtgärdsförslag kring alléträden och dagvatten- och skyfall bör säkerställas i miljöprogrammet.

Sundbybergs stad ser positivt på omvandlingen av stadsdelen Solna Business Park och på detaljplaneförslaget. Detaljplanen behöver dock säkerställa att inte framtida lösning med separata dag- och spillvattenledningar hindras. Sundbybergs stad lyfter även vikten av samarbete kring mellankommunala frågor.

Sundbyberg Avfall och Vatten (SAVAB) har befintliga vatten- och avloppsledningar i Solna i Ekensbergsvägen och efterfrågar ett nyttjanderättsavtal och samordning med Solna stad.

Solna vatten informerar om en befintlig brandpost som kommer behöva flyttas till ett nytt läge. Befintlig vattenservis kan användas, samråd behöver ske med Solna Vatten om eventuell koppling till ytterligare vattenservis. Om teknikbyggnaden tas bort ska dagvattenledningar från den proppas, eftersom befintlig dagvattenservis mot Englundavägen endast avser omhändertagande av dagvatten från denna byggnad.

Norrenergi AB informerar om befintliga ledningar i anslutning till fastigheten Sliparen 1.

Vattenfall informerar om befintliga elnätsanläggningar inom området för aktuell detaljplan.

2 privatpersoner har inkommit med yttranden. Yttrandena berör bland annat en oro för att föreslagna byggnadshöjder bland annat kommer innebära att utsikt från befintligt hus försvinner samt insyn för de som bor längs med Ekensbergsvägen. Synpunkter framförs också kring säkerställande av utformning genom bestämmelser i plankartan.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Inför granskning har planförslaget omarbetats efter de synpunkter som inkommit under samrådet. Förslaget har bland annat förtydligats avseende dagvatten- och skyfallshantering samt miljö kvalitetsnormer. Dagvattenutredningen har kompletterats till att inkludera dagvattenhanteringen för hela planområdet, även allmän platsmark har inkluderats i utredningsområdet.

Genomförandebeskrivningen har förtydligats enligt Lantmäteriets synpunkter. Efter avstämning med Lantmäteriet har det konstaterats att kordinatkryss redan finns tillagt i plankartan på korrekt sätt. Befintlig teknikbyggnad kommer i uppdaterat planförslag flyttas utom plan, varav frågor kopplat till denna inom plan inte längre är relevanta.

Dialog med Trafikverket, Sundbybergs stad och berörda ledningsägare fortsätter parallellt med detaljplanearbetet.

Mobilitetsutredningen har förtydligats kring avstånd till strömförande del av spårvägen. Angående risk för urspårning görs bedömningen att vägens lutning får marginell påverkan på urspårningsavståndet mot planområdet och att avståndet mellan byggnad och spår är betryggande även om vägens lutning skulle påverka urspårningsavståndet. En bestämmelse är tillagd i plankartan för att säkerställa att stadigvarande vistelse inte uppmuntras inom 10 meter från närmsta spårmit.

I granskningsförslaget har maximal totalhöjd (förutom takhus) sänkts från +55,5 till +52,5 meter över angivet nollplan. Utformningen säkerställs dels genom bestämmelser i plankartan, dels genom det gestaltningsprogram tagits fram i samband med detaljplanearbetet och som kopplas till exploateringsavtalet.

3. Yttranden

Remissinstanser

Länsstyrelsen anser att:

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten, MKN. Kommunen behöver visa på att MKN klaras gällande påverkan från hela planområdet, inte endast avseende de delar där markanvändningen förändras.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kring miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering samt översvämningsrisk.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen har endast utrett dagvattenhantering för de delar där markanvändningen förändras. För att visa att planförslaget inte äventyrar miljö kvalitetsnormerna, MKN behöver hela området utredas. Länsstyrelsen bedömer i övrigt att om åtgärdsnivån på 20 mm fördröjning som föreslås för markändringen används i hela förslaget bör det innebära att planen inte äventyrar MKN. Detta behöver kommunen dock redogöra för till nästa skede och komplettera bedömningen med ett recipientperspektiv.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Planbeskrivningen bör redogöra för MKN på kvalitetsfaktornivå i beskrivningen av Mälaren-Ulvsundasjön. Dagvattenanläggningarna bör så långt möjligt säkerställas i plankartan med avsatt yta eller planbestämmelser. Nödvändig drift och underhåll av dagvattenanläggningarna inom området kan beskrivas i planbeskrivningen för att underlätta för fullgod funktion och effektivitet.

Översvämningsrisk

Slutsatsen i genomförd skyfallsutredning (Sweco, 2021-05-05) visar att planförslaget inte påverkar i den större instängda lågpunkten i Solna Business Park vid ett klimatkompenserat 100-årsregn. För att minska tillflödet till lågpunkten vid framtida skyfall, och därigenom minska konsekvenserna i områden utanför detaljplaneområdet, kan kommunen även se över om möjligheter till åtgärder för omhändertagande av vatten från gatorna inom detaljplanen finns. Ett sådant arbete kan med fördel samordnas med andra pågående detaljplaner inom eller i närheten av Solna Business Park för att uppnå en helhetssyn för skyfallshanteringen för området.

Förvaltningens kommentar:

Dagvatten- och skyfallsutredningen, samt planbeskrivningen har reviderats och kompletterats så att hela planområdet är inkluderat. Förslag till åtgärder för dagvattenhantering på kvartermark har kompletterats med åtgärder på allmän plats. Utredningarna har också kompletterats med förtydliganden kring att åtgärdsförslaget inte försvårar möjligheten att uppnå recipientens miljö kvalitetsnormer. En beskrivning av rekommenderad drift och skötsel har lagts till i planbeskrivningen. Bedömningen har kompletterats med ett recipientperspektiv. Dagvattenutredningen har även kompletterats med kvalitetskrav för recipienten Mälaren-Ulvsundasjön. Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om

vegetationsklädda tak för att säkerställa nödvändiga dagvattenåtgärder. Föreslagna dagvattenåtgärder bedöms bidra till en förbättrad skyfallssituation nedströms och därmed föreslås inga ytterligare skyfallsåtgärder.

Lantmäteriet anser att:

Koordinater med koordinatkryss

Det bör finnas två koordinater med koordinatkryss både i nordsydlig riktning och i östvästlig riktning, varav Lantmäteriet inte har kunnat återfinna det sistnämnda på plankartan.

Teknisk anläggning

Lantmäteriet bedömer att möjligheterna att fastighetsrättsligt genomföra E1-området (teknisk anläggning får inrymmas) kan påverkas av att det inte är något avgränsat område som avsatts för detta ändamål.

Påverkan på befintliga rättigheter

I planbeskrivningen sägs att mindre justeringar av servituten kan komma att behöva göras. Det är oklart vad som avses. Det är också oklart vem som ska initiera och bekosta detta. Det framgår inte heller att ändring och upphävande av servitut kan aktualisera ersättningsfrågor.

Exploateringsavtalet

Konsekvensredovisningen av exploateringsavtalet uppfyller enligt Lantmäteriets mening inte kraven i 4 kap. 33 § PBL. Konsekvensredovisningen är därtill så bristfällig att Lantmäteriet inte anser sig kunna bedöma om exploateringsavtalet är förenligt med 6 kap. 40 § PBL.

Förvaltningens kommentar:

Efter avstämning med Lantmäteriet har det konstaterats att koordinatkryss redan finns tillagt i plankartan på korrekt sätt. Teknikbyggnaden ingår inte längre inom detta planområde, varav bestämmelsen E1 inte längre är relevant. Genomförandebeskrivningen har förtydligats enligt Lantmäteriets övriga synpunkter.

Trafikverket anser att:

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på samråd från Solna stad. Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Planområdet ligger i närheten av järnvägsanläggningen Mälarbanan som är utpekad som riksintresse för kommunikation. Samt ligger inom riksintresse Bromma flygplats hinderyta.

Trafikverket har för Mälarbanans delsträcka Huvudsta – Duvbo genom Solna stad och Sundbyberg stad, tagit fram en järnvägsplan som under maj 2021 ställdes ut för granskning. Järnvägsplanens syfte är att bygga ut Mälarbanan från dagens två spår till fyra spår.

Trafikverket har följande synpunkter på rubricerat ärende: Utifrån exploateringen inom Sliparen 1 och de ytor som Trafikverket har i järnvägsplan för området så ser

Trafikverket att det är viktigt med en dialog/samarbete mellan projekt Mälarbanan, Solna stad och exploitören. Trafikverket kommer att ha byggtrafik i området, därmed kommer det att bli viktigt att vi kan samordna oss så att verksamheterna inom området inte påverkar Trafikverkets arbeten mer än nödvändigt och tvärtom. Särskilt intressant här blir Englundavägen, intill kafferosteriet, som är medtagen i järnvägsplanen som accessväg till framtida tråg.

I övrigt har Trafikverket inga synpunkter på detaljplanen.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras. Dialog och samordning med Trafikverket fortsätter framöver.

Trafikförvaltningen anser att:

Längs med Svetsarvägen trafikerar tvärbanan samt busslinje 506 som även går längs Ekensbergsvägen. I tillhörande mobilitetsutredning finns sektioner för båda gator som visar att RiBuss har följts vad gäller vägbredd för buss (3,5 meter). De vidder som spårvägen har längs med Svetsarvägen redovisas dock inte. Då spårområdet inte ingår i planområdet utgår trafikförvaltningen att inga ingrepp kommer ske här. Det är därför positivt att staden har lämnat en väl medtagen yta mellan spårvägen och fasad (12 meter) längs Svetsarvägen och att plankartan inte medger utfart från planområdet ut mot vägen. Det behöver dock säkerställas att det finns adekvat avstånd mellan byggnadskropp och strömförande del av spårvägen, hit räknas även kontaktledningsanläggning. Enligt trafikförvaltningens riktlinjer ska detta avstånd vara minst 5 meter.

Det är också viktigt att brandförsvaret hörs för att säkerställa att Svetsarvägens spårområde inte behövs som uppställningsplats för räddningsfordon vid eventuell olycka. Vid stopp av spårvägens trafik kan det finnas krav om evakuering av tåget eller att annan oangelägenhet för nämnda räddningsinsats inträffar.

Trimningsåtgärder

Trafikförvaltningen har vid flera tillfällen framfört att trimningsåtgärder bör genomföras för spårvägens sträckning längs Svetsarvägen för att öka bland annat punktligheten och robustheten för Tvärbanan. Staden har flera detaljplaner längs Svetsarvägen och det är viktigt att dessa inte påverkar spårvägens framtida utveckling negativt.

Inför genomförandet av stadsutvecklingsprojekten som föreslås längs med vägen behöver dessa planer samordnas med trafikförvaltningen så att eventuella trafikstörningar kan minimeras.

Genomförandet

Den föreslagna byggnaden är nära spårområdet för Tvärbanan. I god tid innan byggnationerna påbörjas, ska "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" skickas in till TF. Denna går att finna på www.sll.se/bygga. Innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med TF:s utsedda produktionssamordnare och överenskommelse träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar via ett genomförandeavtal. Detta bör göras innan planen antas för att fastställa att detaljplanen går att genomföra. Genom hela bygget ska SL:s föreskrifter följas.

Förvaltningens kommentar:

Som Trafikförvaltningen skriver ingår spårområdet inte i planområdet och inga ingrepp kommer ske här. Mobilitetsutredningen har förtydligats med en skrivelse om att tillräckligt utrymme finns mellan byggnad och strömförande del av spårvägen. Detta har också förtydligats genom att visa läge för kontaktledningsstolparna i sektionsplan i utredningen. Storstockholms brandförsvaret har fått ta del av planhandlingarna och möjlighet att yttra sig under samrådet, yttrandet och tillhörande svar finns längre ner i samrådsredogörelsen. Övriga synpunkter noteras.

Storstockholms brandförsvaret anser att:

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av miljö- och byggnadsförvaltningen fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

Hantering av olycksrisker

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Denna riskidentifiering utgår ifrån de databaser SSBF har till förfogande samt den lokalkännedom SSBF har kring området. Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)
- Riskfylld verksamhet
- Spårbunden trafik och urspårningsrisk
- Suicidrisk

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av tvärbanan och Mälärbanan. Båda dessa riskkällor har identifierats i riskanalysen från Brandskyddslaget.

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

Mälärbanan – Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i miljö- och byggnadsnämndens riskbedömning. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 75 meter från järnväg.

Med hänsyn till det långa avståndet till Mälärbanan bedömer SSBF att risknivån inom planområdet sannolikt inte påverkas av Mälärbanan.

Tvärbanan – Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåknningar samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tvärbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

Enligt plankarta och planbeskrivning är planerat avstånd mellan spår och byggnad cirka 15 meter. Brandskyddslagets riskanalys innehåller en beräkning av urspårningsavstånd; denna beräkning tar inte hänsyn till vägens lutning vilket eventuellt kan påverka risken. Analysen är i övrigt tydlig.

I planbeskrivningens illustrationer (figur 3) finns en uteservering på södra delen av planområdet. Uteserveringar uppmuntrar till stadigvarande vistelse och kan öka konsekvenserna vid en eventuell olycka med tvärbanan. Det bör säkerställas i plankartan att ytorna närmast tvärbanan inte möjliggör uteserveringar eller andra verksamheter som uppmuntrar till stadigvarig vistelse.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

SSBF bedömer att risknivån inom området troligen inte påverkas nämnvärt av Mälarbanan eller tvärbanan förutsatt att det rekommenderade skyddsavståndet på 10 meter för stadigvarig vistelse hålls från tvärbanan.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskanalys bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

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

Möjlighet till räddningsinsatser - Tvärbanan

Kontaktledningar för tvärbanan inklusive eventuella upphängningsanordningar kan försvåra räddningstjänstens insatsmöjligheter. Strömförande ledningar kan innebära fara för räddningstjänstens personal. Utformning och placering av kontaktledningar bör studeras så att de inte påverkar en räddningsinsats negativt.

Övrigt

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

Förvaltningens kommentar:

Det saknas statistik som visar hur långt från spåret en urspårad spårvagn hamnar utifrån lutning på bana/väg. I höjd med planområdet lutar Svetsarvägen söderut, dvs. inte mot planområdet. Utmed vägen finns dessutom en trottoar vars trottoarkant kommer att hjälpa till att dämpa farten på en urspårad vagn. Aktuellt avstånd mellan spår och byggnad inom planområdet (15 meter) innebär dessutom att det finns marginal mellan beräknat urspårningsavstånd och byggnadens placering. Trolig maximal hastighet (40 km/tim.) ger ett urspårningsavstånd på 7,6 meter. Maximal tillåten hastighet (50 km/tim.) ger ett urspårningsavstånd på 8,6 m. Hastigheten är dessutom sannolikt lägre på grund av den skarpa kurva som Tvärbanan har i höjd med den norra delen av planområdet. Bedömningen är att vägens lutning får marginell påverkan på urspårningsavståndet mot planområdet och att avståndet mellan byggnad och spår är betryggande även om vägens lutning skulle påverka urspårningsavståndet.

En bestämmelse är inlagd i plankartan för att säkerställa att stadigvarande vistelse inte uppmuntras inom 10 meter från närmsta spårmitt. Situationsplanen i mobilitetsutredningen har kompletterats med läge för kontaktledning. Övriga synpunkter noteras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att:

Miljöövervakningsenheten (MÖ) delar plan- och geodataenhetens bedömning att genomförandet av planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Dagvattenhantering – bedömning

MÖ bedömer att det är nödvändigt att vid all omvandling av stadsmiljön genomföra lokala åtgärder som förbättrar hanteringen av dagvatten och minskar transporten av föroreningar till recipienten, för att minska miljöbelastningen på vattenförekomsten och uppnå god vattenstatus i enlighet med de juridiskt bindande miljö kvalitetsnormerna för vatten. Detta gäller inte minst för gatumark. I planbeskrivningen står det att ”Övriga ytor inom planområdet utgörs av gatumark där dagvatten beräknas att hanteras på samma sätt som idag, genom det befintliga dagvattennätet”. Det är inte i linje med stadens dagvattenstrategi, eller målet att uppnå god vattenstatus, att fortsatt låta trafikdagvattnet orenat rinna ut i recipienten, vid en omvandling av stadsmiljön. Enligt riktlinje i Solna stads dagvattenstrategi gäller att: ”Från vägar ska staden i takt med stadens ut- och ombyggnad se till att rening av dagvatten sker före utsläpp till ytvattenrecipient eller grundvatten.” MÖ bedömer att insatser för rening av trafikdagvatten behöver göras i samband med att detaljplanen genomförs.

MÖ bedömer att föreslagna skelettjordar med biokol och trädplantering för omhändertagande av en stor del av dagvattnet från fastigheten Sliparen 1 är en bra lösning från recipientsynpunkt. MÖ rekommenderar att skelettjorden, inklusive biokolen, utformas utan överflödigt näringstillskott, för att inte riskera läckage av näring till recipienten. MÖ rekommenderar normalt inte tunna sedumtak, men med lösningen att allt överskottsvatten leds till skelettjordarna på fastigheten bedöms lösningen vara acceptabel och bidra till minskad belastning av skelettjordarnas kapacitet.

MÖ rekommenderar i första hand att öppna dagvattenlösningar väljs vid utvecklingen av staden. Detta dels för att underlätta för underhåll av anläggningarna, dels för att vegetationslösningar ofta ger en bättre rening och att de bidrar med fler ekosystemtjänster, och dels för att synliggöra och tillvarata vattnet i stadsmiljön. Det makadam-magasin som föreslås under gång- och cykelvägen följer inte denna rekommendation, men är i övrigt en bra underjordisk lösning för den här typen av dagvatten. Mot bakgrund av att det är en förhållandevis liten anläggning och att tillrinnande vatten kommer enbart från gång- och cykelvägen, och därmed kan betraktas som ganska rent kan det ändå vara acceptabelt. Lösningen innebär sannolikt att hela den del av gång- och cykelbanan som byggs under med anläggningen kommer att behöva grävas upp, när anläggningen så småningom blir fylld med partiklar.

Skyfallshantering – bedömning

All ny- och ombyggnad som sker inom tillrinningsområdet för Solna Business Parks lågpunkts- och översvänningsområde skulle behöva utformas på sådant sätt att inget eller så lite skyfalls-vatten som möjligt rinner vidare till denna lågpunkt. I sådana problemområden är det från skyfallssynpunkt inte en tillräcklig åtgärd att skapa

flödesfördröjning för 20 mm. Så stor del av det egna skyfallsvattnet som är praktiskt möjligt bör tas omhand inom planområdet och fastigheten. Detta bör i första hand ske genom att öka översvämningens volymen, den övre magasineringens kapaciteten, i de dagvattenanläggningar som planeras. I det syftet bör skelettjordar i marknivå sänkas ytterligare, så att de kan uppehålla en betydligt större volym av skyfallsvattnet än en normal dagvattenanläggning.

Skyfallsutredningen har i beräkningarna tillgodoräknat hela dagvattenanläggningarnas fördröjningsvolym för 20 mm regn. MÖ vill uppmärksamma om att vid kortvariga och häftiga skyfall hinner vattnet inte infiltrera. Då är det i princip uteslutande dagvattenanläggningarnas övre magasineringens kapacitet som hjälper för att lindra översvämningar nedströms. Infiltrationsvolymen hjälper bara vid regn som pågår längre tid, där infiltration hinns med. Det är viktigt att inte förbise effekten av kortvariga kraftiga skyfall.

Mark och grundvatten – bedömning

MÖ har stämt av med miljöskyddsensheten (MSK). MSK och MÖ instämmer i att marken under befintlig byggnad behöver undersökas när byggnaden är riven, samt att markföroreningar i halter över riktvärden för planerad ny markanvändning behöver åtgärdas.

Enligt dokumentation i ett tidigare tillsynsärende på fastigheten finns risk för PCB i fogar i befintlig byggnad. En inventering och provtagning av synliga och dolda fogar behöver göras. Om PCB finns i fog behöver därefter markprov tas. Frågan behöver därför hanteras under planprocessen. I miljöskyddsärendet finns sedan tidigare en inkommen bristfällig inventering som saknar analysresultat. Genomförandet av inventeringen behöver stämmas av med MSK.

Naturvärden, biologisk mångfald, spridningsvägar – bedömning

MÖ anser att utredningen om alléns ekologiska betydelse är väl genomförd och instämmer i de slutsatser som dras i rapporten, samt stöder de åtgärdsförslag som rapporten ger.

Trafikbuller – bedömning

MÖ anser att reflexer av trafikbuller ska motverkas genom att ljudabsorberande material väljs för fasaden mot Ekelundsvägen, för att begränsa störningspåverkan för befintliga bostäder. Detta eftersom störningsfrekvensen riskerar att öka även vid ljudnivåökningar på några få decibel. MÖ anser att det är bra att bostäderna intill planområdet, i Sundbybergs stad, beaktas i bullerutredningen.

Luftkvalitet – bedömning

MÖ anser att haltökningen av partiklar vid befintliga bostäder och på Ekelundsvägens gång- och cykelbanor är en oönskad effekt. Luftutredningen har på ett bra sätt visat nybyggnationens bidrag till haltökningen av partiklar PM10, jämfört med bidraget från prognostiserad trafikökning. MÖ stöder utredningens förslag till åtgärd (som ej styrs av detaljplanen), att om möjligt sänka hastigheten ytterligare. MÖ anser att det är bra att bostäderna intill planområdet, i Sundbybergs stad, beaktas i luftutredningen.

Hållbart byggande – bedömning

Projektets målsättning bör vara att uppfylla stadens förväntningar som anges i dokumentet "På väg mot ett hållbart Solna" (sep 2019). MÖ föreslår att exploitörens

miljöprogram, som tas fram i samverkan med Solna stad, bland annat ska användas för att säkerställa åtgärdsförslag enligt utredningen om alléträden, materialval för att begränsa reflexer av trafikbuller, dagvatten- och skyfallsåtgärder.

Förvaltningens kommentar:

Dagvatten- och skyfallsutredningen samt planbeskrivningen har reviderats utifrån miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. Dagvattenutredningen har kompletterats till att även inkludera utredning av dagvattenhanteringen för hela planområdet, vilket innebär att trafikdagvatten också hanteras då allmän plats inkluderas. Underjordiska makadammagasin är inte längre en av föreslagna åtgärder, därmed innehåller åtgärdsförslaget enbart öppna lösningar. Utredningen har reviderats enligt MÖ:s synpunkt kring översvämningens volym i planerade dagvattenanläggningar, en nedsänkning på 10–20 cm föreslås. Planbeskrivningen har kompletterats enligt MÖ:s rekommendationer om anläggande av skelettjordar. Behovet av inventering och provtagning för PCB har stämts av med MSK, ingen provtagning är nödvändig i detaljplaneskedet. Övriga synpunkter noteras.

Sundbybergs stad anser att:

Sundbybergs stad tackar Solna stad för frågan om att lämna svar på samråd av detaljplanen Sliparen 1 m.fl., inom stadsdelen Skytteholm.

Sundbybergs stad ser positivt på omvandlingen av stadsdelen Solna Business Park, som idag är ett område som bättre skulle kunna integreras med Sundbyberg och få mer aktivitet i gatunivå. Sundbybergs stad anser att det är viktigt med bostäder för att skapa en levande stadsdel. Detaljplaneförslaget visar på ambitionen att den närliggande stadsdelen i Solna ska kopplas samman med Sundbybergs centrum och att Sundbybergs station lyfts fram som en viktig kollektivtrafiknod. För en levande stad är det, i denna detaljplan, dock inga nya bostäder som tillskapas. Men att markanvändningen går från industriändamål till centrumändamål är positivt även för Sundbyberg. Att Solna stad planerar för handels- och servicefunktioner i bottenvåningar samt att parkering kopplat till detaljplanen ska lösas under mark, är i linje med detta.

En ambition som Sundbyberg stad vill lyfta fram är att omvandla Ekensbergsvägen till en stadsgata och ge möjlighet till busshållplatser samt att avlasta behovet av hållplatser i Bytespunkt Sundbyberg. Staden ser positivt på Solna stads fortsatta verkan för att främja ett hållbart resande samt att hantera och tillskapa förbättrad trafiksäkerhet i passager mellan kommunerna. Sundbybergs stad ser fram mot ett fortsatt och utökat arbete i dessa viktiga mellankommunala trafikfrågor.

Vidare anser staden att det finns ett behov av en tydligare beskrivning av hur VA-frågor omhändertas. Sundbybergs Avfall och Vatten AB:s (SAVAB) befintliga ledningsnät samt såväl befintlig struktur för markutrymmen som framtida utvecklingsbehov, till exempel kopplat till separering av spill- och dränvatten, behöver säkras. Planerade förändringarna av SAVAB:s VA-nät har viss påverkan mot Solna stad vilket behöver hanteras, bland annat med avseende på vattenledningsnätets behov av underhåll (underhåll planeras inom 5 år). Det kombinerade ledningsnätet har kapacitetsproblem på Ekensbergsvägen vilket innebär att vid hårt regn kan avlopp ledas ut på gatan och in i fastigheter. För att hantera frågan på bästa sätt behövs en samordning mellan Solna och Sundbybergs stad, till exempel angående renovering i samband med ombyggnad av gatan. Sundbyberg har ett behov att separera spill- och dränvattensystemen, vilket även

Länsstyrelsen har påtalat. En lösning är nu framtagen där dagvatten kan ledas från området kring Prästgårdsgatan/Ekensbergsvägen till Ulvsundasjön. SAVAB behöver ges tekniska möjligheter och ett större utrymme för att öka sin förmåga att avleda dagvatten så att inte dagvatten från Sundbyberg belastar Solna Vattens avledningssystem. En fortsatt dialog behövs och eventuellt kan arbetet delvis hanteras i samband med arbetet med rubricerad detaljplan.

Alternativ som tidigare lyfts fram är eventuella möjligheter för SAVAB att koppla på Solna Vattens eventuella ledningsnät i Ekensbergsvägen. Därmed skulle delar eller hela ledningsnätet som SAVAB har i Solna eventuellt kunna tas bort. En sådan lösning kan innebära ett behov av ett nyttjanderättsavtal samt av större markutrymme i rubricerad detaljplan för Solna Vattens ledningsnät.

Sundbybergs stad ser positivt på omvandlingen av stadsdelen Solna Business Park och på detaljplaneförslaget. Detaljplanen behöver dock säkerställa att inte framtida lösning med separata dag- och spillvattenledning hindras.

Förvaltningens kommentar:

Samordning kring mellankommunala frågor pågår parallellt med detaljplanearbetet.

Sundbyberg vatten och avfall anser att:

Sundbyberg Avfall och Vatten (SAVAB) har befintliga vatten- och avloppsledningar i Solna i Ekensbergsvägen.

Markutrymme för SAVAB:s befintliga ledningsnät måste säkras i detaljplanen och dessutom i någon form av nyttjanderättsavtal med Solna stad. Utrymmet för SAVAB:s befintliga ledningsnät måste skyddas från påverkan så att det är lättåtkomliga vid drift och framtida underhåll och markutrymmet måste dessutom utökas för att möjliggöra framtida behov av utveckling.

Alternativt till ovan kan om det är möjligt motsvarande funktion ersättas av en påkoppling på Solna Vattens VA-system. Detta kan innebära att markutrymmet för Solna Vattens ledningsnät måste utökas i detaljplanen. Om en sådan lösning är aktuell måste detta också säkras i avtal mellan SAVAB och Solna vatten.

Beskrivning av SAVAB:s ledningsnät i Ekensbergsvägen

Vattenledningen är i dimension 200 gråjärn anlades under 1960-talet i Ekensbergsvägen och försörjer fastigheterna Sprängaren 6 och Slaktaren 8, samt har en viktig rundmatningsfunktion för fastigheter och brandförsvar i östra Sundbyberg. Rundmatningsfunktionen ökar i betydelse under tiden för Mälarbananprojektet 2021–2035, då andra sträckor som korsar järnvägsområdet temporärt tas ur bruk.

I Ekensbergsvägen anlades en kombinerad avloppsledning tidigare än under 1960-talet. Ledningen är i betong och i dimension 500, 400 och 300 mm. Ledningen avleder både dagvatten och spillvatten från allmänna ytor och fastigheter i Östra Sundbyberg, mer specifikt del av Mariagatan, del av Vintergatan, del av Prästgårdsgatan, kv. Sprängaren: 1, 4, 6, 7, kv. Slaktaren: 4, 5, 11, 12 och Bildhuggaren 11.

Avlopps nätet har byggts om i samband med ombyggnaden av kv. Sprängaren 7 och 2 (Intill Ekensbergsvägen) och den kombinerade ledningen ligger nu utmed

fastighetsgräns under gångbanan. Nedströms korsningen Ekensbergsvägen/Prästgårdsgatan ligger avloppsledningen i körbanan.

Planerade förändringar av SAVAB:s VA-nät och påverkan i Solna

Vattenledningsnätet har regelbundet behov av underhåll. Nästa underhåll planeras inom 5 år. Vid samverkan i planering, tex om renovering sker i samband med ombyggnad av gatan så minskar mängden trafikavstängningar.

För det kombinerade ledningsnätet har ledningssträckan i Ekensbergsvägen mellan Prästgårdsgatan och Sturegatan kapacitetsproblem, vilket kan innebära att avlopp leds ut på gatan och in i fastigheter vid häftiga regn.

SAVAB och Sundbyberg stad har pga. kapacitetsproblem initierat en förstudie som föreslår att ett fördröjningsmagasin placeras vid korsningen Prästgårdsgatan/Ekensbergsvägen i Sundbyberg. Under genomförandet kommer en del schaktarbeten behöva ske i Solna för anslutningar av befintligt ledningsnät. Magasinets skötsel kommer ske i Sundbyberg, men för att nå magasinet behöver GC-vägen korsas, vilket måste samordnas med Solna.

Behov av separering av dagvatten från spillvatten

Systemet med kombinerat avloppsnät i Sundbyberg har flera brister, dels i kapacitet där anslutna fastigheter vid nederbörd riskeras att drabbas av källaröversvämningar, dels för miljön i form av utsläpp av orenat avloppsvatten i nödbräddspunkter samt försämrad reningsgrad vid reningsverk.

I Länsstyrelsens remiss till projektet Sundbybergs nya stadskärna krävde Länsstyrelsen att projektet ”inte ska omöjliggöra separering” genom sin planering. SNS-projektet har därför tagit fram en lösning där dagvatten kan ledas från området kring Prästgårdsgatan/Ekensbergsvägen till Ulvsundasjön. För Solnas del är det viktigt att ge SAVAB tekniska möjligheter att öka sin förmåga att avleda dagvatten så att inte dagvatten från Sundbyberg belastar Solna vattens avledningssystem. Det är rimligt att tro att Länsstyrelsens målsättning om behov av separering i Sundbyberg även gäller i detta ärende.

SAVAB:s målsättning är att separera det kombinerade ledningsnät. Denna målsättning berör även de kombinerade ledningarna som idag ligger i Ekensbergsvägen i Solna. Det innebär att SAVAB behöver ett större utrymme än dagens för att möjliggöra detta.

Tidigare dialog med Solna stad och Solna vatten

Sundbyberg stad och SAVAB har tillsammans haft en dialog med Solna stad om behovet av att få markupplåtelse för det redan befintliga ledningsnätet. Detta har dock inte prioriterats av Solna stad.

SAVAB har också kontaktat Solna vatten för att diskutera eventuella möjligheter till att SAVAB kan koppla på Solna vattens eventuella ledningsnät i Ekensbergsvägen för att därmed kunna ta bort delar eller hela ledningsnätet som SAVAB har i Solna. SAVAB saknar i nuläget återkoppling från Solna vatten om förutsättningar finns för detta. En sådan påkoppling skulle teoretiskt kunna innebära att markutrymme i detaljplanen för Solna vattens ledningsnät måste utökas.

Behov av samverkan

I samband med det fortsatta detaljplanearbetet måste förutsättningarna ovan utredas vidare och plats för Sundbybergs befintliga och framtida VA-behov måste säkras i detaljplanen.

I första hand måste behovet av markutrymme för SAVAB:s ledningsnät säkras i detaljplanen och dessutom i någon form av nyttjanderättsavtal med Solna stad. Utrymmet för SAVAB:s befintliga ledningsnät måste skyddas från påverkan så att det är lättåtkomligt vid drift och framtida underhåll och måste dessutom utökas för att möjliggöra separering till separata dagvatten och spillvattenledningar.

Alternativet till ovan kan om det är möjligt motsvarande funktion ersättas av en påkoppling på Solna vattens VA-system. Detta kan innebära att markutrymmet för Solna vattens ledningsnät måste utökas i detaljplanen. Om en sådan lösning är aktuell måste detta också säkras i avtal mellan SAVAB och Solna vatten.

Förvaltningens kommentar:

Samordning och dialog med SAVAB pågår parallellt med detaljplanearbetet. Planens utformning bedöms inte påverka SAVABS ledningsnät/möjlighet till framtida drift och underhåll

Solna vatten anser att:

Solna Vatten har en befintlig brandpost i konflikt med planerad bebyggelse vid Ekensbergsvägen. Brandposten behöver flyttas till nytt läge. Exploatören måste utreda att en flytt av brandposten 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 flytt av brandposten måste tecknas innan planen kan antas.

Några nya serviser för dagvatten och spillvatten kommer inte anläggas eftersom de då behöver korsa tvärbanan. Befintliga serviser i befintlig dimension kan användas. Befintlig vattenservis kan användas. Eventuellt kan det vara möjligt att ansluta ytterligare vattenservis. Samråd behöver ske med Solna Vatten om detta.

Befintlig dagvattenservis mot Englundavägen avser endast omhändertagande av dagvatten från teknikbyggnaden. Om teknikbyggnaden avlägsnas ska befintliga dagvattenledningar från den proppas.

Förvaltningens kommentar:

Byggnaden har flyttats 2 meter söderut vilket gör att den inte längre kommer i konflikt med brandposten. Enligt avstämning med Solna vatten kan brandposten därmed sannolikt vara kvar i sitt nuvarande läge. Övriga synpunkter noteras.

Norrenergi AB anser att:

Norrenergi har befintliga ledningar med värme och kyla i direkt anslutning till fastigheten Sliparen 1 och förutsätter att det beaktas i detaljplanearbetet. Ledningarna för värme går också vidare och utgör försörjning till andra områden och stadsdelar. Detta innebär att alla arbeten på nu aktuella ledningar måste ske med stor framförhållning och vetskap om att andra fastigheters energiförsörjning sker med dessa ledningar.

Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår vi från att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av exploitören. Vid en eventuell omläggning skall väderförhållande och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande kunder ej drabbas mer än nödvändigt.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkterna noteras.

Vattenfall anser att:

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom området för aktuell detaljplan bestående av 0,4 kV markkabel, signalkabel, 22 kV markkabel, samt 0,4 kV kabelskåp.

Ny planerad byggnad kan matas från befintlig nätstruktur, dock ska byggherren begära om anslutning via offertförfrågan i god tid så Vattenfall Eldistribution kan planera och genomföra detta. Idag finns det redan en anslutning på fastigheten så vid planering av detta kan det handla om ett utsökningsärende.

Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

- En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.
- Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020–82 10 00.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår. Formulär: <https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/bestall-bevakning/>
- Flytt av anläggning: <https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/flytta-anlaggning-offert/>
- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör, bekostas av exploitören. Detta beställs samtidigt som beställning av el-serviser.
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkterna noteras.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Ellevio AB
- Luftfartsverket

- Skanova AB
- Stockholm exergi
- Swedavia Stockholm Bromma Airport

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Försvarsmakten
- Statens geotekniska institut
- Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- Stockholm gas
- Svenska kraftnät
- Norrvatten
- Stokab
- Polismyndigheten Region Stockholm
- Hyresgästföreningen
- Solna Hembygdsförening
- Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg
- FTI AB, förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Kommunstyrelsen
- Barn- och förskolenämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Omvårdnadsnämnden
- Socialnämnden
- Skolnämnden
- Tekniska nämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor (RFF)
- Fullmäktigegrupperna: m, s, l, v, mp, kd, c, sd

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

O.W. anser att:

För oss som bor i Brf Rio så innebär detta ett större borttag av den utsikten som finns från vårt hus. Idag ser man långa sträckor över Stockholm och det finns en frihet kring området med mycket grönt längst horisonten.

Ett hus på 50 meter kommer inte bara förfula området utan också göra det mer instängt. Efter det att pendeln byggs ned kommer den fina gågatan vara omringad av två stora hus (Swedbank och detta). Hade varit mycket charmigare med ett vitt lägre hus som passar in i omgivningen.

Förvaltningens kommentar:

I granskningsförslaget har maximal totalhöjd (förutom takhus) sänkts från +55,5 till +52,5 meter. Höjden på byggnaden har anpassats för att passa in i omgivningen. Bestämmelsen om högsta byggnadshöjd är angiven som plushöjd ovan nollplanet, vilket i praktiken innebär att byggnaden som mest kan komma att mäta strax över 30 meter mätt från gatunivå vid Ekensbergsvägen. Som referens är totalhöjden för det nya punkthuset i Sundbyberg i korsningen Ekensbergsvägen/Prästgårdsgatan (kv. Sprängaren) reglerad som +59 meter ovan nollplanet i detaljplanen.

S.L. anser att:

Gestaltningssmässigt en fin bebyggelse, kolla ev. över hur man bättre kan säkerställa att utformningen blir av genom planbestämmelser i plankartan.

Fundera på insynen i genomförandeskedet, för dem som bor längs med Ekensbergsvägen.

Se över möjligheten att sänka byggnadshöjden något mot Ekensbergsvägen så att det lämpligare möter intilliggande bebyggelse.

Förvaltningens kommentar:

I granskningsförslaget har maximal totalhöjd (förutom takhus) sänkts från +55,5 till +52,5 meter. Utformningen säkerställs dels genom bestämmelser i plankartan, dels genom det gestaltningsprogram tagits fram i samband med detaljplanearbetet och som kopplas till exploateringsavtalet.

Placeringen av nytillkommande byggnad kommer att medföra en viss insyn mellan ny och befintlig bebyggelse. Vid nybebyggelse i stadsmiljö är insyn dock svårt att undvika, och aktuella avstånd och höjder bedöms inte innebära en betydande olägenhet.

4. Samrådsmöte

Ett digitalt samrådsmöte hölls för allmänheten den 16 juni 2022.

5. Förändringar efter samrådet

Efter samrådet har omtag gjorts gällande gestaltning av byggnaden. Detta för att kunna tillskapa en byggnad med ett lägre klimatavtryck. Bilder och text i planhandlingar och utredningar har uppdaterats till följd av detta. Förändringar i plankartan beskrivs nedan.

Sedan samrådet har byggnaden har bland annat sänkts med cirka 4 meter vilket innebär att ljusförhållandena vid bostadsbebyggelsen på norra sidan av Ekensbergsvägen förbättras jämfört med samrådsförslaget. Byggnaden har också dragits tillbaka två meter från Ekensbergsvägen för att ge plats åt en bredare gatusektion.

På plankartan har följande förändringar gjorts:

- Plankartan har justerats enligt uppdaterad gestaltning
- Plangränsen har uppdaterats efter samråd.
- Bestämmelser i plankartan har uppdaterats enligt aktuell planbestämmelsekatalog.
- Bestämmelsen K (Kontor) har lagts till.
- Bestämmelse om maximal BTA har lagts till.
- Bestämmelse om E₁ (Teknisk anläggning) har tagits bort.
- Bestämmelser om nock- och totalhöjd har reviderats.
- Bestämmelse om indrag av fasad har reviderats.
- Bestämmelsen C (Centrum) har reviderats.

- Bestämmelse om att startbesked för byggnader inte får ges innan markföreningar har avhjälppts för att säkerställa att marken blir lämplig för sitt ändamål utifrån ett föreningsperspektiv har lagts till.
- Bestämmelse om att område inom 10 meter från närmsta spår mot ny bebyggelse ska utformas så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras har lagts till.
- Bestämmelser om räcken har lagts till.
- Prickmark har bytts ut mot ö₁ och ö₂ (begränsning av markens nyttjande).

I planbeskrivningen har följande ändringar/tillägg gjorts:

- Bilder, kartor och text har uppdaterats enligt justerad plangräns och uppdaterat gestaltningsprogram.
- Planbeskrivningen har justerats enligt uppdaterade utredningar.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats enligt Lantmäteriets yttrande.

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Miranda Boëthius
Planarkitekt