



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Huvudsta 4:17 inom stadsdelen Huvudsta, upprättad i april 2019

Innehåll

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

1. Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade den 24 oktober 2018, § 133, att samråda om rubricerad plan med tillhörande MKB. Planens syfte är att möjliggöra ett kontorshus med inslag av lokaler för centrumändamål, ett torg samt en ny gata i förlängningen av Ekelundsbron vid Solnas entré från Kungsholmen.

Länsstyrelsen och andra remissinstanser, sakägare enligt fastighetsförteckning med flera har givits tillfälle att lämna synpunkter på planförslag och tillhörande MKB. Handlingarna och en fysisk modell i skala 1:500 har visats i Solna stadshus under samrådstiden 30 oktober – 11 december 2018. Handlingarna har under denna tid även funnits tillgängliga på stadsbiblioteket i Solna centrum, samt digitalt på www.solna.se/huvudsta417. Ett samrådsmöte hölls på kvällen den 21 november 2018 i Solna stadshus.

2. Sammanfattning

Här följer en kort sammanfattning av inkomna yttranden i samrådet, ihop med förvaltningens sammanfattade kommentarer. Även under rubrik 3 återges inkomna yttranden i sammanfattad form för att öka samrådsredogörelsens läsbarhet. Samtliga yttranden finns att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen.

Länsstyrelsen vill att (1) totalhöjd regleras och att (2) påverkan på Essingeleden utreds. (3) Länsstyrelsen bedömer att planförslagets påverkan på riksintressena för kulturmiljövården Karlberg respektive Stockholms innerstad blir begränsad, men menar att man bör överväga att tona ned byggnadens ljusa färgsättning. (4) Länsstyrelsen anser att föreslagna dagvattenfördröjande och renande åtgärder är bra, men att dessa bör regleras i plankartan. (5) Länsstyrelsen delar Solna stads bedömning att särskilt skäl för upphävande av strandskyddet kan tillämpas. (6) Länsstyrelsen vill att mellankommunala intressen redovisas. (7) Länsstyrelsen efterlyser vissa kompletteringar av riskutredningen. (8) Länsstyrelsen menar att ras- och skredrisk mot Karlbergskanalen behöver utredas. Vidare att det ska säkerställas att grundläggning går att genomföra för bebyggelsen, att eventuella förstärkningsåtgärder kan utföras på platsen samt att skyddsavstånd till t-banan säkerställs. (9) Länsstyrelsen anser att den tänkta höjdsättningen behöver förtydligas, samt att skyfallskartering bör redovisas. (10) Länsstyrelsen håller med staden om att dubbeleken så långt möjligt bör bevaras. (13) Bestämmelser bör, enligt Länsstyrelsen, införas för att minimera insyn från kontorsbyggnaden in på militärhögskolan.

Kommentar: (1) Bestämmelse om totalhöjd införs. (2) Det geotekniska utredningsmaterialet har uppdaterats. (3) Färgsättning prövas slutgiltigt i bygglovskedet. Slutlig färgsättning i det gråvita spektrumet bedöms inte ha någon nämnvärd påverkan på riksintressena. (4) Det är inte möjligt att med planbestämmelser ställa krav på en viss fördröjningsvolym eller reningsgrad för dagvatten. Dagvattenutredningens föreslagna åtgärder knyts därför till exploateringsavtalet. (6) Stockholms stad har inga synpunkter på planen. Planbeskrivningen kompletteras. (7) Riskutredningen kompletteras. (8) Nämda geotekniska förutsättningar har utretts närmare. Grundläggningsfrågan har utretts vidare. Underhandssamråd har skett med Trafikförvaltningen. Ett grundläggningsförslag med inskjutet nedre garageplan har fått ett preliminärt godkännande från Trafikförvaltningen. (9) Höjdsättningen har förtydligats. Avrinning vid skyfall redovisas i dagvattenutredningen. (10) Gatan har arbetats om så att dubbeleken kan sparas. (13) Även om minimerandet av insyn inte bedöms vara möjligt att reglera med planbestämmelser, så bör det vid genomförandet av planen eftersträvas att insynen begränsas från taket mot nordost. Föreslagen kontorsbyggnad minskar också insynen från 20-våningshusen på andra sidan Karlbergskanalen.

Lantmäteriet efterlyser en text om exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll samt konsekvenserna av avtalet.

Kommentar: Planbeskrivningen uppdateras.

Fortifikationsverket menar att mötet mellan deras transportväg och den allmänna gatan behöver ges en mer genomarbetad lösning. Fortifikationsverket föreslår en zon med grönska som kan inrymma den befintliga dubbeleken.

Kommentar: Mötet mellan Fortifikationsverkets transportväg och den allmänna gatan har studerats närmare, med mer grönska, bl.a. kring dubbeleken, som resultat. Utformning redovisas i gestaltningsprogrammet. Underhandssamråd har skett med Fortifikationsverket och Försvarmakten om bland annat denna fråga.

Försvarmakten befarar att byggtrafik kan störa deras transporter. En öppen lösning utan gränsstaket mot park och Militärhögskolan Karlberg (MHS K) ger risker. Försvarmakten befarar att byggnaden begränsar skolans möjligheter till verksamhet. Gränsen mot park och MHS K ska, uppger Försvarmakten, markeras med ett stängsel längs tomtgränsen. Med anledning av skyddsvärde, fotoförbud, samt transporter som ej bör exponeras, anser Försvarmakten att insynen mot förrådsområdet

från kontorshuset ska begränsas. Enligt Försvarmakten behöver planen utformas så att insyn inte möjliggörs mot MHS K.

Kommentar: Förvaltningen delar bedömningen att Försvarmakten/Fortifikationsverket även i fortsättningen kommer att behöva stängsel för att inhägnas park och MHS K. Under byggtiden kommer etableringsområdet att inhägnas enligt gällande riktlinjer. Den allmänna gatan, och mötet med park och MHS K, har studerats mer ingående, såväl ur trafik- som landskapsperspektiv. Angående insyn, se sammanfattad kommentar (13) ovan till Länsstyrelsen. Underhandssamråd har skett med Fortifikationsverket och Försvarmakten.

SGI anser att stabilitetsförhållandena ska bedömas för planområdet mot Karlbergskanalen. Om skredrisk inte kan uteslutas så erfordras, enligt SGI, också en utredning av erosionsförhållandena i Karlbergskanalen för att klarlägga om det finns förutsättningar för pågående erosion som långsiktigt kan försämra släntens stabilitet. Om stabilitetsutredningen påvisar att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredställande stabilitet ska dessa, menar SGI, säkerställas i planen.

Kommentar: Det geotekniska utredningsmaterialet har uppdaterats och frågeställningen bemöts bl.a. i PM Geoteknik: "Bergschakten kommer utföras på så sätt att tunnelbanan inte påverkas. Påverkan på tunnelbanan bedöms vara styrande för sprängningsarbeten och vibrationsalstrande arbeten (så som pålning och sponting). Alla andra kringliggande konstruktioner inklusive slänterna till Karlbergskanalen kommer därmed inte påverkas nämnvärt av vibrationer."

Swedavia Bromma Stockholm Airport konstaterar att den högsta nockhöjden ligger under den hinderreglerande ytan för området, och har därmed inget att erinra.

Trafikverket menar att planförslaget berör E4/E20 Essingeleden och Bromma flygplats. Trafikverket anser att, p.g.a. Bromma flygplats, bör planen ange högsta totalhöjd. Enligt Trafikverket medför planen två geotekniska risker för E4/E20 Essingeleden. En risk, enligt Trafikverket, för den del av bron som är närmast planområdet, är att en eventuell permanent grundvattensänkning kan leda till sättningar under stödkonstruktionen. Den andra typen av risk för påverkan på Essingeleden är, enligt Trafikverket, vibrationer från sprängning. Trafikverket efterfrågar med hänvisning till detta en riskanalys för E4/E20 Essingeleden.

Kommentar: Inför granskning införs en bestämmelse även för totalhöjd. Det geotekniska utredningsmaterialet har uppdaterats. Planområdet ligger relativt långt (50 till 65 meter, tänkt byggnad 57 till 72 meter) från Essingeleden vars närmaste stöd är grundlagda direkt på berg, förutom stödet närmast Karlbergskanalen tillhörande den västra bron. Detta stöd är pålat. Essingeledens konstruktioner bedöms inte påverkas av en eventuell tillfällig sänkning av grundvattennivåer i samband med schakt. En tät konstruktion för garaget förhindrar en permanent grundvattensänkning. Därmed sker inte något inläckage av grundvatten eller någon permanent grundvattenpåverkan. En riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten har tagits fram för att minimera risk för påverkan på bl.a. t-bana och Essingeleden.

Solna Vatten upplyser om att vatten- och spillvattenledningar med tillräcklig kapacitet saknas i närheten av detaljplaneområdet. En utredning ska göras för att komma fram till lämpligt sätt att VA-försörja detaljplaneområdet. En temporär lösning kan vara att ansluta mot Stockholm Vatten och Avfalls ledningsnät.

Kommentar: En sådan utredning har initierats av Solna Vatten, vilket förvaltningen ser positivt på. Anslutning mot Stockholm Vatten och Avfalls ledningsnät bedöms vara möjligt.

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting, SLL) är positiv till att gatubredder för nya gatan möjliggör busstrafik. Utrymmet för parkering ska vara 2,5 meter brett menar Trafikförvaltningen, som även konstaterar att tunnelbanan passerar under del av planområdet. Planerad byggnation innebär påverkan på SLL:s anläggning och genomförandeavtal behöver träffas mellan parterna innan detaljplanen vinner laga kraft. Schaktning, borrhning och sprängning får inte ske inom tunnelbanans skyddszon, menar Trafikförvaltningen. Schaktdjupsbestämmelser inom t-område bör enligt yttrandet från Trafikförvaltningen ändras till schaktningsförbud.

***Kommentar:** Utrymmet för parkering utökas till 2,5 meter enligt önskemål. Underhandssamråd har skett med Trafikförvaltningen. Genomförandeavtal kommer att träffas. Geotekniska utredningar, grundläggningsutredningar och riskanalys har tagits fram. Förslaget med inskjutet nedre garageplan har fått ett preliminärt godkännande från Trafikförvaltningen. Lägsta schaktningsnivå har modifierats enligt dessa ritningar för grundläggning mot tunnelbanetunneln.*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar (2018-12-04 § 58) att anta förvaltningens tjänsteskrivelse (2018-11-19) som sitt eget samrådsyttrande och överlämnar det till byggnadsnämnden.

Tjänsteskrivelse (2018-11-19, sammanfattning)

Miljöövervakningsenheten (MÖ) anser att i det fortsatta arbetet med detaljplanen och projektet ska påverkan på naturvärdena begränsas genom tillämpning av Skadelindringshierarkin. MÖ anser vidare att den grovstammiga eken ska skyddas i planen, samt under byggtiden genom skyddsåtgärder fastställda i exploateringsavtalet. Byggnadens skuggning av eken och möjligheter att begränsa skuggningen behöver utredas och en större yta med vegetation behöver avsättas runt eken för att ge den så goda livsmöjligheter som det går. MÖ vill att byggnadens barriäreffekt minimeras. Möjligheterna ska studeras och resultaten integreras i planen och projektet. Vidare anser MÖ att inslaget av träd och annan vegetation på torget ska vara stor, som kompensation för de träd och den vegetation som tas bort. Växtvalet ska gynna biologisk mångfald och dagvattenrening. MÖ menar att dagvattenutredningens förslag till lösningar för rening och fördröjning av dagvatten på kvartersmark och på allmän plats är bra och inför granskningen av detaljplanen behöver åtgärdsdelen fördjupas. MÖ förordar att biokol används i anläggningarna för trafikdagvatten, för att öka reningen.

***Kommentar:** Den grovstammiga "dubbeleken" ska bevaras. Skyddsbestämmelser för träd används dock ej på allmän plats. En större yta med vegetation avsätts runt eken för att ge trädet bättre livsförutsättningar (se gestaltningsprogram). Skyddsåtgärder under byggtiden behövs, vilket ska säkerställas i exploateringsavtalet. Möjligheten att ytterligare begränsa skuggning – utöver byggnadens låga höjd (cirka 25 meters byggnadshöjd) och det relativt stora avståndet mellan byggnad och ek på cirka 20 meter – bedöms inte vara möjligt. Byggnadens form är inte heller möjlig att ändra, för att minska byggnadens "barriäreffekt". Däremot utvecklas i gestaltningsprogrammet målsättningar för biologisk mångfald inom såväl allmän plats som uppe på kontorshusets takterrass. Nyplantering av en ek föreslås på torget, vilket är en god kompensationsåtgärd för förlust av grova träd. Död ved bör läggas upp som depå i soligt läge i naturområdet (väster om planområdet) som öppnas och ej längre är stängslat efter plangenomförandet. En stor andel träd och annan vegetation på torget är också lämpliga kompensationsåtgärder. Dagvattenutredningen har uppdaterats inför granskning.*

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) förutsätter att slutsatserna i riskutredningen tillämpas. SSBF har inte kännedom om andra riskkällor som kan påverka planområdet till den grad att de behöver utredas vidare. Möjlighet till räddningsinsats ska uppmärksammas i det fortsatta planarbetet. Tillgång till brandvatten ska säkerställas med konventionellt brandpostsystem enligt Vav P76 och P83, informerar SSBF.

Kommentar: SSBF:s upplysningar noteras.

Vattenfall vill uppföra en nätstation inom planområdet för att el-ansluta planerad bebyggelse.

Kommentar: Behov av E-område finns ej, eftersom JM med sitt nya huvudkontor avser att bli högspänningsabbonent.

Stockholm exergi har fjärrvärmeledningar i området som måste beaktas.

Kommentar: Ledningar i området ska beaktas.

Hyresgästföreningen Solna menar att Solna behöver fler hyresbostäder, inte fler arbetsplatser. Hyresgästföreningen Solna anser att planen bör läggas ned och en ny process startas för att bygga hyresbostäder på platsen.

Kommentar: Förvaltningen arbetar efter planuppdraget.

Huvudsta socialdemokratiska förening är positiv till planförslaget. Området kommer att få ett rejält ansiktslyft när byggnaden är klar. Det kommer att bli en fin entré till Solna och tryggheten i området kommer att öka.

Boende (A.M.) välkomnar att området, som idag är dåligt utnyttjat, tråkigt och skräpigt, får ett ansiktslyft. Bättre vore dock, anser boende (A.M.) om kontorshuset placerades längs Ekelundsvägen och skapade plats för bostäder vid Ekelundsbron.

Kommentar: Förvaltningen arbetar efter planuppdraget. En placering en bit ifrån Essingeleden bedöms lämpligt p.g.a. risk, buller, luft, landskapsbild och kulturmiljöer.

K.L. undrar hur detaljplanen påverkar Försvarets verksamhet och hur den påverkar träningsanläggningen AIK använder. Varför bygga på en av dom sista grönyrtorna?

Kommentar: Se ovan Försvarets synpunkter. AIK bedöms inte påverkas av denna plan, förutom att de får en ny (ytterligare) tillfart. Försvarets verksamhet bedöms inte påverkas negativt i någon stor utsträckning. Till stor del består planområdet av markparkering. Inga höga naturvärden finns i planområdet.

Anonym pekar på vikten av träd för att behålla gröna miljöer. Området som det ser ut idag har inget större värde, varför det är en bra bebyggelseplacering, menar Anonym, som anser att cykelstråket bör förbättras och säkerheten höjas för gående och cyklister. En återplacering av låncyklarna bör ske på strategisk plats i Solna, och fasadkulörerna bör smälta in bättre i omgivningen, menar Anonym, som påpekar att träd är viktiga för att byggnaden inte ska bli för dominerande mot kanalen.

Kommentar: Cykelstråket ingår inte i denna plan, men det har med torgets utformning säkerställts att gång- och cykelstråket ska gå att bredda i framtiden. Angående fasadkulörer, så fastställs slutlig kulör i bygglovskedet. Träd kommer att rama in och ta ned skalan på byggnaden, särskilt i och med den uppdaterade utformningen av det grönskande torget som kan ses i gestaltungsprogrammet.

3. Yttranden

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

(1) Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket att byggnadens höjd behöver regleras i totalhöjd så att inte Bromma flygplats kan påverkas negativt.

(2) Länsstyrelsen tar upp de geotekniska risker som Trafikverket befarat för Essingeleden, att en eventuell permanent grundvattensänkning kan leda till sättningar under stödkonstruktionen för bron. Även sprängningar/vibrationer kan påverka Essingeleden enligt Trafikverket. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket att det behöver genomföras en utredning där hänsyn tas till påverkan på Essingeleden.

(3) Länsstyrelsen anser att framtagen kulturmiljöutredning är uttömmande och instämmer i att förslaget påverkan på riksintresset Karlberg blir begränsad. Planområdets karaktär ändras dock, så det blir en lokal påverkan. Kontorsbyggnaden kan enligt Länsstyrelsen också ha en negativ inverkan på upplevelsen av parkmiljön på Dianas kulle. Utifrån riksintresset Stockholms innerstad kommer byggnaden enligt Länsstyrelsen bidra till att stadens yttre gräns blir något otydligare, då den gröna strandbilden minskas. Byggnaden kommer dock ligga så nära Essingeleden att Länsstyrelsen bedömer att denna effekt blir begränsad utifrån riksintressesynpunkt. För att mildra byggnadens roll i landskapsbilden sett från Kungsholmen och Karlberg bör man enligt Länsstyrelsen överväga att tona ned byggnadens ljusa färgsättning.

(4) Länsstyrelsen anser att framtagna förslag på dagvattenfördröjande och renande åtgärder är bra samt instämmer i resonemanget kring planens påverkan på möjligheten att följa MKN för Ulvsundasjön. Länsstyrelsen anser att åtgärderna behöver regleras i plankartan med hjälp av lämpliga bestämmelser, t.ex. hur stor del av marken som får hårdgöras.

(5) Länsstyrelsen delar Solna stads bedömning att särskilt skäl för upphävande av strandskyddet enligt 7 kap. 18 c § punkt 2 MB kan tillämpas i detta fall. Planområdet är genom en större, trafikerad väg väl avskilt från området närmast strandlinjen.

(6) Länsstyrelsen anser att mellankommunala intressen behöver redovisas mot bakgrund av närheten till kommungränsen, t.ex. hur planen förhåller sig till RUFSS.

(7) Uteserveringen på markplan har enligt Länsstyrelsen ej beaktats i riskutredningen. Vidare behöver utredningen enligt Länsstyrelsen kompletteras med en bedömning av individrisken på både takterrassen och uteserveringen, samt med ett resonemang kring den 4 m³ stora gasoltanken norr om planområdet och dieselcisternen söder om. Länsstyrelsen anser också att det bör förtydligas vilka vägar som transporter av drivmedelstankar tar vid militärövningar samt vilka eventuella risker som kan finnas med transporterna och hanteringen av bränslet.

(8) Länsstyrelsen instämmer i SGI:s bedömning att ras- och skredrisk mot Karlbergskanalen samt eventuella erosionsförhållandena i kanalen behöver utredas. Länsstyrelsen ser positivt på att utredning av t-banans faktiska läge påbörjats och att tidig kontakt tagits med Trafikförvaltningen. Länsstyrelsen anser att kompletterande geotekniska utredningar som underlag till grundläggning och stödkonstruktioner ska tas fram inom ramen för planarbetet. Länsstyrelsen menar att ett mer omfattande geotekniskt underlag behöver tas fram för att kunna avgöra markens lämplighet samt eventuella skyddsåtgärder och restriktioner. Länsstyrelsen anser att det ska säkerstäl-

las att grundläggning går att genomföra för bebyggelsen, att eventuella förstärkningsåtgärder kan utföras på platsen samt att skyddsavstånd till t-banan säkerställs.

(9) Länsstyrelsen anser att höjdsättningen behöver förtydligas, men även att en skyfallskartering bör redovisas för att visa hur vatten efter genomförd detaljplan avrinner och ansamlas för att undvika att problem uppstår eller förvärras i omgivningen.

Rådgivande synpunkter

(10) Länsstyrelsen håller med staden om att dubbeleken så långt möjligt bör bevaras.

(11) Länsstyrelsen påminner om att det är förbjudet att avverka träd där fåglar häckar under perioden 1 mars - 31 juli.

(12) Länsstyrelsen anser att en bra redovisning av föroreningsituationen, och tänkt hantering, har tagits fram. Planerade grönytor bör dock enligt Länsstyrelsen ha KM (känslig markanvändning) som riktvärde. Länsstyrelsen ser positivt på planbestämelsen att startbesked inte får ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföreningar har avhjulpts.

Frågor av betydelse för planens genomförbarhet

(13) Länsstyrelsen instämmer i Försvarsmaktens synpunkter att planområdet bör avgränsas av ett staket för att säkerställa att bygget sker utan att militärhögskolan störs. Vidare anser länsstyrelsen att lämpliga planbestämmelser bör införas för att minimera insynen från kontorsbyggnaden in på högskolan.

(14) Länsstyrelsen har formaliasynpunkter på vissa av planbestämmelserna som man menar kan öppna upp för tolkning.

Förvaltningens kommentar: (1) *Hinderfrihetsytan ligger i hela planområdet ovanför nivån +70 m. Detaljplanens högsta nockhöjd låg i samrådet på + 39 m. Swedavia Bromma Stockholm Airport har inte något att erinra mot planförslaget. Trafikverket och Länsstyrelsen oroar sig dock för uppstickande delar cirka 30 meter ovan nock. Inför granskning införs därför en bestämmelse även för totalhöjd.*

(2) *Inför granskning har ett mer omfattande geotekniskt underlag tagits fram. Planområdet ligger relativt långt (50 till 65 meter, och den tänkta byggnaden 57 till 72 meter) från Essingeleden vars närmaste stöd är grundlagda direkt på berg, förutom stödet närmast Karlbergskanalen tillhörande den västra bron. Detta stöd är pålat. Essingeledens konstruktioner bedöms inte påverkas av en eventuell tillfällig sänkning av grundvattennivåerna i samband med schakt.*

(3) *Förvaltningen delar inte farhågan att upplevelsen av parkmiljön på Dianas kulle skulle försämrats om anslutande markparkeringar och upplagsytor ersätts av föreslagna kontorsbyggnad samt torg och gata med trädplanteringar. Vad gäller färgsättning, bör detta slutgiltigt prövas i bygglovskedet. Även med ljus färgsättning, kommer fasaderna att ha glaspartier som dagtid främst skiftar i mörka toner. Slutlig gråvit färgsättning bedöms inte ha någon effekt på intilliggande riksintressen.*

(4) *Förvaltningens uppfattning är att det inte finns några möjliga planbestämmelser för att reglera krav på fördröjande eller renande dagvattenåtgärder, särskilt i stadsmiljöer där ytor för "naturlig" infiltration är begränsad. Om Länsstyrelsen är av motsatt uppfattning, välkomnas förslag på bestämmelse. Dagvattenutredningen knyts till exploateringsavtalet. Därmed säkerställs föreslagna dagvattenåtgärder.*

(6) *Samråd är en form av mellankommunal samordning. Det står då grannkommunen fritt att yttra sig. Stockholms stad har givits möjlighet att lämna synpunkter på detaljplan med tillhörande MKB, och har uppgett att man inte har några syn-*

punkter. Planbeskrivningen kan dock kompletteras med text om mellankommunal samordning, RUFs och dylikt. Planområdet är en del av "centrala regionkärnan". RUFs plankarta för Stockholms län 2050 kan därför ses som ett stöd för detaljplanens intention att på sikt kunna knyta ihop Ekelund med Kungsholmen.

(7) Riskutredningen har inför granskning kompletterats enligt dessa synpunkter.

(8) Inför granskning har det geotekniska utredningsmaterialet fördjupats och uppdaterats. T-banan har mätts in och en riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten av byggandet i t-banans närhet har gjorts. Grundläggningsutredning samt konstruktionsritningar med inskjutet nedre garageplan har stämts av med Trafikförvaltningen, som gett sitt preliminära godkännande. Markens lämplighet för föreslagen bebyggelse bedöms nu vara klarlagd. För mer info hänvisas till planunderlaget.

(9) Höjdsättningen har studerats noggrannare inför granskning. En skyfallskartering bedöms dock inte vara nödvändig för detta mycket begränsade planområde. Genomförandet av planen bedöms inte bedöms ha någon nämnvärd effekt varken på avrinning eller ansamling av vatten i närområdet vid skyfall. Eftersom såväl planområdet som området närmare stranden lutar ned mot Karlbergskanalen, kommer ett skyfall att fylla Ekelundsvägens körbana och därefter avrinna mot kanalen. Höjdsättning inom planområdet ska säkerställa att skyfall leds i denna riktning. Se även uppdaterad dagvattenutredning.

(10) Eftersom bedömningen är att dubbeleken bör bevaras, har den planerade gatans utformning (i denna detaljplans utbyggnadsetapp) studerats mer ingående inför granskning (se upprättat gestaltningsprogram). Dubbeleken står i fastighetsgräns mellan Solna stads och Fortifikationsverkets fastigheter.

(12) Mindre känslig markanvändning bör vara utgångspunkt för planområdet. Där emot kan grönytorna i detaljplanen behöva åtgärds mål motsvarande känslig markanvändning. Ett annat alternativ är att platsspecifika riktvärden tas fram för området. I genomförandeskedet kommer åtgärds målet avseende markföröreningar att fastställas av stadens miljötillsynsenhet.

(13) Staket kring byggarbetsplatsen bör inte vara något problem under genomförandet. Avseende det permanenta stängsel som ska fungera som skalskydd för Fortifikationsverkets fastighet ser staden positivt på Fortifikationsverkets internt framtagna råd och riktlinjer avseende gestaltning, där särskild omsorg ska ges åt utformningen av stängsel vid västra entrén.

För att få en acceptabel arbetsmiljö i den nya kontorsbyggnaden, är det inte aktuellt att begränsa fönster eller utblickar från fönster mer än vad som följer naturligt av platsens, tomtens och byggnadens förutsättningar. Intilliggande Dianas kulle med sina stora träd begränsar i viss mån insynen till militärhögskolans område, som är öppet för allmänheten alla dagar mellan kl. 06 och 22. AIK har sitt klubbhus norr om planområdet. Höga byggnader finns i omgivningen, t.ex. närliggande kvarteret Brovaktens två 20-våningshus, med insyn på Karlbergsområdet uppiifrån. Förvaltningen ser därför inte att föreslagen byggnad medför någon nämnvärd ökad risk för insyn på militärhögskolans område jämfört med hur insynen från parkbesökande allmänhet och kringliggande bebyggelse ser ut idag. Kontorsbyggnaden kan även minska insynen från kv. Brovakten. Även om minimerandet av insyn inte bedöms vara möjligt att reglera med tydliga planbestämmelser, så bör det vid genomförandet av aktuell detaljplan eftersträvas att insynen mot förrådsområdet begränsas uppiifrån taket, samt att upplysning sker om aktuella fotoförbud. En dialog har efter samrådet förts med Fortifikationsverket och Försvarsmakten, angående bl.a. möj-

liga åtgärder för att begränsa insynen. En åtgärd som föreslås är att solceller placeras längs takets nordöstra sida (se gestaltungsprogram) för att minska insynen från takterrassen.

(14) Vissa planbestämmelser har förtydligats inför granskning.

Lantmäteriet påpekar att exploateringsavtal ska upprättas men innehållet redovisas inte. Lantmäteriet uppger om att planbeskrivningen enligt PBL ska redovisa exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av avtalet.

Förvaltningens kommentar: I PBL regleras vad ett exploateringsavtal får respektive inte får innehålla och detta ska uppfyllas. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Fortifikationsverket pekar på att föreslagen allmän gata ligger intill en befintlig (Fortifikationsverkets) transportväg för Försvarens och Fortifikationsverkets behov. Befintliga nivåförhållanden på platsen medför enligt Fortifikationsverket att befintlig (privat) och ny (allmän) gata kommer att mötas i olika nivåer. Vägområdet och mötet i olika nivåer behöver enligt Fortifikationsverket ges en mer genomarbetad lösning redan i planförslaget. Fortifikationsverket föreslår en 3–5 meter bred zon med parkmark inom planområdet som kan inrymma den befintliga dubbeleken. Fortifikationsverket uppger vidare om behovet av att kunna stänga av och att begränsa insynen på området, varför någon form av staket eller mur kommer att behöva uppföras i gränsen. Fortifikationsverket vill även att Försvarens yttrande beaktas.

Förvaltningens kommentar:

Inför granskning har mötet mellan Fortifikationsverkets transportväg och den nya allmänna gatan studerats närmare. Den tänkta utformningen återfinns i gestaltungsprogrammet. Underhandssamråd har också skett med Fortifikationsverket.

Avseende det permanenta stängslet som Fortifikationsverket kommer att uppföra, ser förvaltningen positivt på Fortifikationsverkets interna råd och riktlinjer, där särskild omsorg ska ges åt utformningen av stängsel vid västra entrén. Enligt Fortifikationsverkets eget gestaltungsprogram för Karlberg (2017-08-28, sid. 40) är ett palissadstängsel ett lämpligt alternativ, som även kan uttrycka en viss dignitet med tanke på slottsområdets karaktär. Ett möjligt alternativ uppges vara smidesstaket.

Försvarens bedriver verksamhet på Militärhögskolan Karlberg (MHS K). Karlbergs slott används också för representation. På MHS K bor idag cirka 300 personer, men inom några år väntas cirka 500 bo på området. Byggnaderna på området är skyddsobjekt. JM:s kontor planeras i ett område som gränsar till en del av MHS K med högt skyddsvärde. Försvarens ser en risk att byggtrafik och byggarbetare skulle kunna störa transporter. Försvarens ser också risker kopplat till hanteringen av känslig materiel. En öppen lösning utan gränsstaket mot park och MHS K ger risker. JM huvudkontor etablerat i MHS K omedelbara närhet innebär ett högre tryck på motion och rekreation, men också fler personrörelser och transporter som enligt Försvarens riskerar att ge störningar i deras verksamhet. Bevakningen kan behöva förstärkas och tillträde till parken begränsas vid representation eller vid känsliga transporter till eller från förrådsområdet.

Försvarens anser att byggnaden i anslutning till MHS K inte är lämplig, då den kan begränsa skolans möjligheter att bedriva verksamhet. Det är av mycket stor vikt att gränsen mot parken och MHS K område definieras och markeras med ett tydligt stängsel längs med tomtgränsen. För att ett bygge ska kunna starta krävs också ett staket som hindrar passage längs gränsen mot MHS K. Med anledning av förrådets

skyddsvärde, fotoförbudet på platsen, samt transporter till och från förråden vilka ej bör exponeras, anser Försvarsmakten att insynen mot förrådsområdet från kontorshuset ska begränsas. Försvarsmakten menar att det inte ska vara möjligt att kunna följa leveranser och utlämning från fönster eller från uppehållsytor på taket av kontorsbyggnaden. Därmed behöver detaljplanen, enligt Försvarsmakten, utformas med bestämmelser så att huset inte möjliggör insyn på MHS K:s område.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen delar Försvarsmaktens bedömning att ett permanent stängsel kommer att behövas för att inhägna fastigheten som används av MHS K. Förhoppningen är att stängslet också får en hög materiell kvalitet, ett klassiskt utseende och en dignitet, precis såsom nämns i Fortifikationsverkets egna gestaltungsriktlinjer. Under byggtiden kommer byggarbetsplatsen, som brukligt är, att vara inhägnad.

Om Försvarsmakten bedömer att någon del av deras/Fortifikationsverkets stängsel behöver ersättas av en mur för att förhindra insyn, så kan bygglov sökas för detta och lämpligheten av föreslagen mur därefter bedömas. En mur skulle dock minska många av kvaliteterna på platsen, bl.a. bryta siktlinjerna mellan den allmänna gatan och Dianas kulle.

För att få en acceptabel arbetsmiljö i kontorsbyggnaden, är det inte möjligt att begränsa utblickar från fönster mer än vad som naturligt följer av platsens, tomtens och byggnadens förutsättningar. Den intilliggande Dianas kulle med sina stora, uppvuxna träd begränsar insynen till militärhögskolans område. Bebyggelse inom MHS K:s område har också en avskärmande effekt. Ytterligare skyddsvegetation och/eller skärmande bebyggelse skulle också kunna vara möjligt inom MHS K:s område, ifall insynsskyddet skulle behöva förstärkas framöver.

Parken är öppen för allmänheten alla dagar mellan kl. 06 och 22. AIK har sitt klubbhus norr om aktuellt planområde, visserligen en lägre byggnad. Höga byggnader finns dock i omgivningen, t.ex. närliggande kvarteret Brovaktens två 20-våningshus, med insyn på Karlbergsområdet uppifrån. Storstaden växer och med det centrala läge som MHS K har, bör insyn i första hand hanteras inom MHS K:s område, och endast i undantagsfall genom begränsningar för fönster på fastigheter utanför området.

Förvaltningen ser mot bakgrund av detta inte att föreslagen byggnad medför någon nämnvärd risk för insyn som inte borde kunna hanteras på MHS K:s område. Kontorsbyggnaden kan eventuellt även bidra till att minska insynen från kv. Brovakten.

Även om insynen inte är möjlig att reglera med planbestämmelser, så kommer insynen mot förrådsområdet att begränsas från uppehållsytor på taket. Uppllysning kommer även att ske om fotoförbud. Underhandssamråd i form av arbetsmöten har hållits mellan byggaktören JM och Fortifikationsverket och Försvarsmakten. Illustrationsmaterial har tagits fram som tydliggör sikt och hur insynen kan hanteras.

SGI (Statens Geotekniska Institut) framhåller att skred, ras och erosion ska klarläggas för hela planområdet för de förhållanden som planen medger. Söder om Ekelundsvägen finns en slänt mot Karlbergskanalen med en nivåskillnad mellan släntrösk och strandkant på ca 6 m. Utförda sonderingar indikerar att jorddjupen minskar söderut men jorddjupen söder om punkt 17E01 saknar redovisning. SGI anser att stabilitetsförhållandena ska bedömas för planområdet mot Karlbergskanalen. Om skredrisk inte kan uteslutas så erfordras, enligt SGI, också en utredning av erosionsförhållandena i Karlbergskanalen för att klarlägga om det finns förutsättningar för pågående erosion som långsiktigt kan försämra släntens stabilitet. Om

stabilitetsutredningen påvisar att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredställande stabilitet ska dessa, menar SGI, säkerställas i planen.

Förvaltningens kommentar:

Det geotekniska utredningsmaterialet har uppdaterats. Skredrisk bedöms kunna utslutas. Bergschakten kommer utföras på så sätt att tunnelbanan inte påverkas. Påverkan på tunnelbanan bedöms vara styrande för sprängningsarbeten och vibrationssalstrande arbeten (såsom pålning och spointing). Alla andra kringliggande konstruktioner inklusive slänterna till Karlbergskanalen kommer därmed inte påverkas nämnvärt av vibrationer.

Swedavia Bromma Stockholm Airport konstaterar att den högsta noterade höjden ligger under den hinderreglerande yta som gäller för området, och har därmed inget att erinra mot planförslaget.

Trafikverket menar att planförslaget berör E4/E20 Essingeleden och Bromma flygplats. Trafikverket anser att, eftersom planområdet ligger inom den hinderbegränsande ytan för Bromma flygplats, bör planen ange högsta totalhöjd. Trafikverket ser positivt på de föreslagna åtgärder för den planerade exploateringen som framgår av dagvattenutredningen. Trafikverket skriver att åtgärdsförslagen bör kompletteras med ett kontrollprogram för provtagning av dagvatten efter genomförd exploatering. Enligt Trafikverket medför planen två geotekniska risker för E4/E20 Essingeleden. En risk, enligt Trafikverket, för den del av bron som är närmast planområdet, är att en eventuell permanent grundvattensänkning kan leda till sättningar under stödstrukturen. Detta hänger ihop med val av grundläggningsmetod. Den andra typen av risk för påverkan på Essingeleden är, enligt Trafikverket, de vibrationer som sprängning medför. Trafikverket efterfrågar med hänvisning till detta en riskanalys för E4/E20 Essingeleden inför granskning. Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från E4/E20 Essingeleden. Trafikbulerutredningen bör enligt Trafikverket justeras så att den baseras på prognosår 2040. Vid projekt som inbegriper åtgärder som kan påverka deras anläggningar blir ett bevakningsuppdrag aktuellt, upplyser Trafikverket. Ett avtal om detta ska finnas framtaget och undertecknat innan detaljplanen antas, menar Trafikverket. Ett genomförandeavtal tecknas innan byggstart.

Förvaltningens kommentar:

Hinderfrihetsytan ligger i hela planområdet ovanför nivån +70 m. Detaljplanens högsta nockhöjd ligger nu på +41 m. Swedavia Bromma Stockholm Airport har inte något att erinra mot planförslaget. Trafikverket oroar sig dock för uppstickande delar 30 meter ovan nock. Inför granskning införs en bestämmelse även för totalhöjd, vilket avser att reglera mast och dylikt, t.ex. åskledare.

Det geotekniska utredningsmaterialet har p.g.a. närheten till tunnelbanetunneln uppdaterats inför granskning och därför hänvisas till detta material, inklusive grundläggningsutredning, konstruktionsritningar för grundläggning mot t-banan och en riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten. Förslaget (se ritningar) med inskjutet nedre garageplan har delgivits Trafikförvaltningen och fått ett preliminärt godkännande därifrån.

Planområdet ligger relativt långt (50 till 65 meter, och den tänkta byggnaden 57 till 72 meter) från Essingeleden vars närmaste stöd är grundlagda direkt på berg, förutom stödet närmast Karlbergskanalen tillhörande den västra bron. Detta stöd är pålat. Essingeledens konstruktioner bedöms inte påverkas av en eventuell tillfällig sänkning av grundvattennivåerna i samband med schakt. En tät konstruktion för

garaget förhindrar en permanent grundvattensänkning. Därmed sker inte något inläckage av grundvatten eller någon permanent grundvattenpåverkan.

En riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten har tagits fram, främst för att hantera närheten till tunnelbanetunneln. Med tanke på att vederbörlig hänsyn ska tas till risk för påverkan på angränsande tunnelbaneanläggning, så bör denna hänsyn (val av schaktmetod etc.) även minimera risken för påverkan på Essingeleden långt bortanför t-banan. Bergschakten kommer med andra ord att utföras på så sätt att tunnelbanan inte påverkas. Påverkan på tunnelbanan bedöms vara styrande för sprängningsarbeten och vibrationsalstrande arbeten (så som pålning och sponting). Alla andra kringliggande konstruktioner inklusive Essingeleden kommer därmed inte påverkas nämnvärt av vibrationer.

För kontorslokaler finns det inga riktlinjer avseende trafikbullernivåer utomhus vid fasad eller uteplatser. Det är också svårt att uppskatta biltrafikmängder på över 20 års sikt, givet det klimatpolitiska ramverket med mera. Det bedöms inte finnas ett behov att ändra prognosåret för bullerutredningen. Trafikverkets krav på ett avtal om bevakningsuppdrag noteras.

Solna Vatten upplyser om att vatten- och spillvattenledningar med tillräcklig kapacitet saknas i närheten av detaljplaneområdet. En utredning ska göras för att komma fram till lämpligt sätt att VA-försörja detaljplaneområdet. En temporär lösning kan vara att ansluta mot Stockholm Vatten och Avfalls ledningsnät.

Förvaltningens kommentar:

En sådan utredning har nu initierats av Solna Vatten, vilket förvaltningen ser positivt på. Anslutning mot Stockholm Vatten och Avfalls ledningsnät bedöms vara möjligt.

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting, SLL)

Trafikförvaltningen är positiv till att gatubredderna för den nya gatan inte omöjliggör busstrafik. Utrymmet för parkering är dock för smalt för att möjliggöra busstrafik, utrymmet ska vara 2,5 meter brett menar Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen konstaterar att tunnelbanan passerar under en del av planområdet. Planerad byggnation innebär påverkan på SLL:s anläggning och genomförandebetalningar behöver träffas mellan parterna innan detaljplanen vinner laga kraft.

Schaktning, borrhning och sprängning får inte ske inom tunnelbanans skyddszon, menar Trafikförvaltningen. Vidare är skyddszonen nödvändig för att säkra tunnelbanans bärlighet och fortbestånd och zonen sträcker sig inom planområdet hela vägen upp till markytan. Det innebär, enligt Trafikförvaltningen, att samtliga schaktdjupsbestämmelser inom t-område bör ändras till bestämmelse om schaktningsförbud. Åtgärder i tunnelbanans skyddszon får endast ske efter godkännande från tunnelbaneförvaltaren, upplyser Trafikförvaltningen. Arbeten inom 50 meter (riskområde) ska ske i enlighet med SLL:s ställda föreskrifter. Trafikförvaltningen upplyser om att det kan finnas risk för stomljud från t-banan.

Förvaltningens kommentar:

Utrymmet för parkering har utökats till 2,5 meter längs gatan i enlighet med önskemål. Underhandssamarbetet har skett med Trafikförvaltningen. Genomförandebetalningar kommer att träffas. Lägsta schaktningsnivå har modifierats enligt de konstruktionsritningar som tagits fram för grundläggning mot tunnelbanetunneln, vars läge har mätts in. Lägsta garageplanet föreslås uppföras lite inskjutet för att så långt möjligt ta hänsyn till tunnelbanans skyddszon. Ett flertal geotekniska utredningar och

grundläggningsutredningar har tagits fram, inklusive en riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten. Förslaget med inskjutet nedre garageplan har delgivits Trafikförvaltningen och fått ett preliminärt godkännande därifrån.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar (2018-12-04 § 58) att anta förvaltningens tjänsteskrivelse (2018-11-19, se nedan) som sitt eget samrådsyttrande och överlämnar det till byggnadsnämnden.

Tjänsteskrivelse (2018-11-19, sammanfattning)

Miljöövervakningsenheten (MÖ) anser att i det fortsatta arbetet med detaljplanen och projektet ska påverkan på naturvärdena begränsas genom tillämpning av Skadelindringshierarkin. MÖ anser vidare att den grovstammiga eken ska skyddas i planen, samt under byggtiden genom skyddsåtgärder fastställda i exploateringsavtalet. Byggnadens skuggning av eken och möjligheter att begränsa skuggningen behöver utredas och en större yta med vegetation behöver avsättas runt eken för att ge den så goda livsmöjligheter som det går. MÖ vill att byggnadens barriäreffekt minimeras. Möjligheterna ska studeras och resultaten integreras i planen och projektet. Vidare anser MÖ att inslaget av träd och annan vegetation på torget ska vara stor, som kompensation för de träd och den vegetation som tas bort. Växtvalet ska gynna biologisk mångfald och dagvattenrening. MÖ menar att dagvattenutredningens förslag till lösningar för rening och fördröjning av dagvatten på kvarteretsmark och på allmän plats är bra och inför granskningen av detaljplanen behöver åtgärdsdelen fördjupas. MÖ förordar att biokol används i anläggningarna för trafikdagvatten, för att öka reningen.

Förvaltningens kommentar:

Den grovstammiga "dubbeleken" avses bevaras. Skyddsbestämmelser för träd används dock ej inom allmän plats. En större yta med vegetation avsätts runt eken för att ge trädet bättre livsförutsättningar (se gestaltningsprogram). Skyddsåtgärder under byggtiden kommer att behövas vilket ska säkerställas i exploateringsavtalet. Möjligheten att ytterligare begränsa skuggning – utöver byggnadens nuvarande höjd (cirka 25 meters byggnadshöjd) och avståndet mellan byggnad och ek på cirka 20 meter – bedöms inte vara möjligt. Byggnadens form bedöms inte heller vara möjlig att ändra, för att exempelvis minska byggnadens "barriäreffekt". Tomten är mycket begränsad i storlek och nästan all kvarteretsmark bebyggs, med undantag för möjligheten att passera och ställa upp en skylift för skötsel av den västra fasaden. Däremot utvecklas i gestaltningsprogrammet, som ska knytas till exploateringsavtalet, målsättningar för biologisk mångfald inom såväl allmän plats som uppe på kontorshusets takterrass.

Nyplantering av en ek föreslås på torget, vilket är en god kompensationsåtgärd för förlust av grova träd. Död ved bör läggas upp som depå i soligt läge i naturområdet (väster om planområdet) som öppnas och ej längre är stängslat efter plangenomförandet. En stor andel träd och annan vegetation på torget är också lämpliga kompensationsåtgärder. Dagvattenutredningen har uppdaterats inför granskning.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) förutsätter att slutsatserna i riskutredningen tillämpas. SSBF har inte kännedom om andra riskkällor som kan påverka planområdet till den grad att de behöver utredas vidare. Möjlighet till räddningsinsats ska uppmärksammas i det fortsatta planarbetet. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för utrymning krävs framkomlighet och uppställningsplatser för maskinstege, upplyser SSBF. Utrymning med hjälp av maskinstege kan utföras till och med 23 meter ovan mark. I annat fall kan byggnaden utrymmas med fler trapphus. Tillgång till brandvatten ska säkerställas med konventionellt brandpostsystem

enligt Vav P76 och P83, informerar SSBF. Detta innebär bland annat att avstånd mellan brandposter får vara maximalt 150 meter. Avstånd mellan uppställningsplats för brandfordon och närmaste brandpost ska inte överskrida 75 meter, anger SSBF.

Förvaltningens kommentar:

SSBF:s upplysningar noteras. Fler trapphus kommer att vara aktuellt för kontorsbyggnaden.

Vattenfall vill uppföra en nätstation inom planområdet för att el-ansluta planerad bebyggelse. E-området bör, enligt Vattenfall, ha en storlek om minst 6x5 meter och benämnas E- nätstation. Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Förvaltningens kommentar:

Behov av E-område finns ej i och med denna detaljplan, eftersom JM med sitt nya huvudkontor avser att bli högspänningsabonment.

Stockholm exergi har fjärrvärmeledningar i området som måste beaktas.

Förvaltningens kommentar: *Fjärrvärmeledningar i området ska beaktas.*

Hyresgästföreningen Solna menar att Solna behöver fler hyresbostäder, inte fler arbetsplatser. Hyresbostäder på denna plats skulle, enligt Hyresgästföreningen Solna, ge en mer aktiverad och attraktiv entré till staden och skapa en stadsmässig koppling mellan Stockholms innerstad och stadsutvecklingsområdet Ekelund. Hyresgästföreningen Solna anser att planen bör läggas ned och en ny process startas för att bygga hyresbostäder på platsen.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen arbetar efter planuppdraget, vilket innebär en kontorsbyggnad med inslag av centrumverksamhet i bottenvåningen inom aktuellt planområde. Men även en ny gata i förlängningen av Ekelundsvägen samt ett grönskande torg om cirka 1000 kvm, vilket bör ge en attraktiv entré till Solna.

Huvudsta socialdemokratiska förening är positiv till föreslagen byggnad och till placeringen av JM:s huvudkontor. Området kommer att få ett rejält ansiktslyft när byggnaden är klar. Det kommer att bli en fin entré till Solna och tryggheten i området kommer att öka. Övergångsställen bör utformas enligt handikapprådets rekommendationer. Detta bör beaktas i kommande upphandling.

Förvaltningens kommentar:

Övergångsställen utformas i Solna stad vanligen enligt Stockholm stads standard.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad
- Svenska Kraftnät
- Norrvatten
- Norrenergi
- Skanova
- Ellevio

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Luftfartsverket

- **Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen**
- **Stockholm gas**
- **Stokab**
- **Polismyndigheten Region Stockholm**
- **Solna Hembygdsförening**
- **Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg**
- **FTI AB, förpacknings- och tidningsinsamlingen**

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

Se **Fortifikationsverkets** yttrande ovan (både myndighet och sakägare).

Övriga

Boende (A.M.) välkomnar att området, som idag är dåligt utnyttjat, tråkigt och skräpigt, får ett ansiktslyft. Bättre vore dock, anser den boende (A.M.) om kontorshuset placerades längs Ekelundsvägen och skapade plats för bostäder vid Ekelundsbron (och upp mot AIK:s träningsbyggnad), på liknande sätt som gjorts på Kungsholmssidan. Boende (A.M.) menar dock att det bästa vore om kontorsbebyggelse längs hela Ekelundsvägen bildade en skärm med möjlighet till bostäder bakom. Ekelundsvägen skulle enligt boende (A.M.) vinna på att bli mer av stadsgata och inte bara tråkig smitväg.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen arbetar efter nuvarande planuppdrag. Bedömningen är att föreslagen användningen och placeringen med ett visst avstånd till Essingeleden är lämpligt p.g.a. risk, buller, luft, landskapsbild och kulturmiljöer.

K.L. undrar hur detaljplanen påverkar Försvarets verksamhet och hur planen påverkar den träningsanläggning AIK använder. Varför bygga på en av dom sista grönytor som finns kvar?

Förvaltningens kommentar:

Se ovan Försvarmaktens synpunkter och förvaltningens kommentarer avseende dessa. AIK bedöms inte påverkas, förutom att de får en ny tillfart i och med den föreslagna nya gatan. Försvarmaktens verksamhet bedöms inte påverkas negativt i någon större utsträckning. Till stor del består planområdet av markparkering. Inga höga naturvärden finns i planområdet.

Anonym pekar på vikten av träd för att behålla gröna miljöer. Området som det ser ut idag har inget större värde, varför det är en bra placering av byggnaden, menar Anonym. Anonym anser att tydligare information bör ges hur cykelstråket ska förbättras och säkerheten bör höjas för gående och cyklister. En återplacering av låncyklarna bör ske på strategisk plats i Solna, anser Anonym. Fasadkulörerna smälter inte in i omgivningen, menar Anonym. Träd är enligt Anonym viktiga för att byggnaden inte ska bli för dominerande sett från Karlbergskanalen. Önskemål framförs även att JM bygger miljömedvetet, har sedumtak och främjar biologisk mångfald.

Förvaltningens kommentar:

Cykelstråket ingår inte i aktuell detaljplan, men det har i torgets utformning säkerställts att gång- och cykelstråket ska gå att bredda. En sådan förbättring av det angränsande cykelstråket kan alltså tänkas ske i framtiden. Angående fasadkulörer, så fastställs slutlig kulör i bygglovskedet. Träd kommer att rama in och ta ned skalan på byggnaden. Se t.ex. gestaltningsprogrammets föreslagna utformning av det

grönskande torget framför kontorsbyggnaden. Ett miljömedvetet byggande med en hög grad av rening och fördröjning av dagvatten, grönskande torg m.m. är ett av målen för projektet. Mycket av detta kan utläsas i framtaget gestaltungsprogram, dagvattenutredning, MKB, m.fl. utredningar. Ett miljöprogram kommer att tas fram inför godkännande. Ekologiska aspekter utvecklas i naturvärdesutredning och MKB.

4. Samrådsmöte

Ett samrådsmöte hölls den 21 november 2018 kl. 17:30 i Solna stadshus. En handfull personer närvarade på mötet, förutom representanter för detaljplan, miljökonsekvensbeskrivning (MKB), byggaktör (JM) och arkitekt (Wingårdhs). Från Solna stad deltog planarkitekt Erik Nordenstam samt byggnadsnämndens ordförande kommunalrådet Torsten Svenonius (M). Helen Segerstedt från Structor, ansvarig för detaljplanens MKB, deltog också på samrådsmötet. Från byggaktören JM deltog Simon Backe och Kalle Wendel. Ansvarig arkitekt Niklas Carlén från Wingårdhs deltog också på mötet. En öppen inbjudan till samrådsmötet gick ut genom kungörelse i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet, via kvartssidesannons i Solnas två lokaltidningar, samt i inbjudan till samråd skickad till remissinstanser och sakägare enligt fastighetsförteckning.

Under mötet uppkom frågor, synpunkter och diskussion rörande bland annat Solna stads behov av fler arbetsplatser eller ej, hur och när den nya gatan är tänkt att koppla till Ekelund m.m. De närvarande ombads inkomma med synpunkter skriftligen. Inkomna synpunkter kan läsas sammanfattade och kommenterade ovan. Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen.

5. Förändringar efter samrådet

Efter inkomna synpunkter under samrådet har planen reviderats enligt följande.

Planhandlingar och underlag:

- Ett gestaltungsprogram har tagits fram.
- PM Geoteknik har uppdaterats.
- En grundläggningsutredning har tagits fram.
- Preliminära konstruktionsritningar för grundläggning mot t-banan har tagits fram.
- En riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten har tagits fram.
- Riskbedömning avseende farligt gods o.d. har uppdaterats.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats.
- Naturvärdesutredning med konsekvensanalys har uppdaterats.
- MKB har uppdaterats.
- En parkeringsutredning har upprättats.
- Plankarta med bestämmelser har reviderats.
- Planbeskrivning har uppdaterats.
- Denna samrådsredogörelse har upprättats.

Förändringar av planförslaget:

Torget storlek har utökats i söder, och därmed planområdet, efter förprojektering av gator och korsning. Torgets storlek medger nu en framtida avsmalning av Ekelundsvägen till 7 meters körbana samtidigt som gång- och cykelbanor kan utökas till totalt 6,5 meter i framtiden. (En sådan ombyggnad med omfördelning körbana/gc-bana längs Ekelundsvägen ingår inte i genomförandet av denna detaljplan, men utrymme finns i gällande detaljplan).

Torget och gatans karaktär utvecklas i gestaltningsprogrammet. Torget gestaltas som ett välkomnande och grönt torg, en offentlig plats längs Karlbergskanalen. Grönytorna ger vistelsemöjligheter, biologisk mångfald och blickfång samt fungerar som regnträdgårdar som fördröjer och renar dagvatten. I den sydöstra delen av torget planteras ett vårdträd, en skogsek som med tiden blir en viktig, större volym. Träden och grönskan på torget bäddar in kontorshuset och bidrar till att ta ned byggnadens skala samt koppla ihop grönskan på Dianas kulle i öst med det grönområde som, i och med detaljplanens genomförande, kommer öppnas i väst, mot Essingeleden till.

Eken i östra fastighetsgränsen mot Fortifikationsverket bedöms kunna sparas. Särskild utformning föreslås kring eken (se gestaltningsprogram), där befintlig mark så långt möjligt sparas för att ge eken bästa möjliga livsförutsättningar.

Korsningen har modifierats något efter förprojektering av gata, förprojektering av landskap samt underhandssamråd med Fortifikationsverket och Forsvarsmakten.

Kvartersmarken har utökats marginellt i väst efter en översyn från landskapsarkitekterna i syfte att hela slänten ska ligga inom kvartersmarken och skötas härifrån.

Lägsta schaktningsnivå har modifierats i enlighet med de konstruktionsritningar som framtagits för grundläggning mot tunnelbanetunneln. Tunneln har mätts in. Lägsta garageplanet föreslås uppföras lite inskjutet för att så långt möjligt ta hänsyn till tunnelbanans skyddszon. Ett flertal geotekniska och grundläggningsutredningar har tagits fram (se rubrik *Planhandlingar och underlag* ovan) Förslaget har kommunicerats med Trafikförvaltningen och fått preliminärt godkänt.

Några garageplatser försvinner p.g.a. denna garageutformning, varför en parkeringsutredning tagits fram. Med närheten till tunnelbana (Stadshagen ligger 400 meter bort) etc. bedömer JM att fullgod parkering för deras ändamål kan ordnas. Riktvärde bilparkeringstal är 11+1 och planen bedöms rymma cirka 9+1 platser.

Totalhöjd regleras i plankartan efter Trafikverkets och Länsstyrelsens synpunkt.

Nockhöjd revideras för ett mindre område för att medge en hisstopp.

Planbestämmelser har förtydligats och reviderats inför granskning.

Gestaltungsprinciperna för kontorsbyggnaden har konkretiserats (se gestaltningsprogram), liksom kvartersmarkens möte med omgivande allmän platsmark och den nya gatans möte med Fortifikationsverkets fastighet, byggnadens taklandskap, inklusive metoder för omhändertagande av dagvatten (se gestaltningsprogram och uppdaterad dagvattenutredning).

Ann-Christine Källeskog
Plan- och byggchef

Erik Nordenstam
Planarkitekt