



Granskningsutlåtande 2

Detaljplan för del av Järva 2:9 m.fl.

**inom stadsdelen Bagartorp, upprättad i mars 2020,
reviderad i mars 2021**

Innehåll

1. Bakgrund och planprocess
2. Sammanfattning
3. Yttranden under granskningen
4. Förändringar efter granskning
5. Yttrande under underrättelse
6. Förändringar efter granskning

1. Bakgrund och planprocess

Detaljplanens syfte är att utveckla Bagartorp centrum i anslutning till Ulriksdals pendeltågsstation. Bostäder möjliggörs genom att två befintliga byggnader rivs samt att anslutande markparkering tas i anspråk. Gångtunneln under Bagartorpsringen tas bort och ersätts med ett upphöjt övergångsställe över gatan. Detaljplanen innefattar även omgestaltning och upprustning av entrétorget mellan Bagartorpsringen och pendeltågsstationen. Sammanlagt planeras för ca 230 lägenheter i 7-17 våningar med verksamhetslokaler i bottenvåningar mot torget och i anslutning till gatan.

Byggnadsnämnden beslutade den 16 januari 2019 § 5 att ställa ut förslaget för granskning. Planförslaget var ute på granskning 1 mellan den 28 januari - 18 februari 2019. Inkomna synpunkter finns sammanställda i ett granskningsutlåtande, daterat 2020-03-11. De inkomna synpunkterna under granskningen resulterade bland annat i att buller- och riskutredningarna vidareutvecklades samt att utformningen av torget ändrades (med en hiss mellan stationsentrén och torgets större del). Till en följd av detta justerades vissa planbestämmelser och planområdets utbredning. Ändringarna föranledde att en andra granskning av detaljplanen genomfördes.

Byggnadsnämnden beslutade den 18 mars 2020 § 27 att ställa ut förslaget för en andra granskning. Planförslaget var ute på granskning 2 mellan den 26 mars - 23 april 2020. Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats i entrén till Solna stadshus.

Inkomna synpunkter under granskning 2 resulterade i förtydliganden och revideringar i risk- och bullerutredningar samt några ändringar på plankarta och i planbeskrivning. En underrättelse om dessa ändringar skickades ut till berörda under tiden 23 oktober – 13 november, 2020.

2. Sammanfattning

Yttranden i korthet - granskning 2

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att inte tillgodose riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken samt att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor och översvämning. Kommunen behöver se över buller- och riskutredningens trafikantagande och om skillnaden mot Trafikverkets basprognos för år 2040 påverkar riskbilden eller bullersituationen i området. Föreslagna bullerskyddande åtgärder och utformning med hänsyn till bullersituationen behöver säkerställas i plankartan med planbestämmelser. Kommunen ska även förtydliga hur riskbilden för området ser ut och hur effekten av föreslagna säkerhetshöjande åtgärder ser ut i relation till framtida trafik på Ostkustbanan efter utbyggnad av spåranläggningen.

Trafikverket anser att handlingarna behöver revideras. Framtida trafikering på samtliga spår ska vara öppen för alla typer av tåg och hastigheter. Risker med farligt gods ska göras utifrån att samtliga spår trafikeras utan restriktioner. Trafikuppgifterna måste vara samstämmiga i både buller- och riskutredning. Plangränsen måste hållas utanför nytt järnvägsområde (och alla de funktioner och byggnadsverk som planeras ska rymmas inom plangränsen). Dagvattenhantering är fortfarande inte tillräckligt utredd. Bullerutredningen ska visa att buller- och vibrationsnivåerna klaras inom hela planområdet utifrån basprognos 2040. Avtal om genomförandet behöver tecknas mellan Solna stad och Trafikverket.

Lantmäteriet framför att avgränsningen i höjdled mellan de olika användningarna TORG1 (allmän plats) och P2 (kvartermark) behöver preciseras, liksom vilken lagstiftning som tillämpas för planen och dess process.

Solna vatten framför att ett avtal måste tecknas om omläggning av VA-ledningar samt att exploatören måste säkerställa att dagvattenhantering sker utifrån framtagna dagvattenutredning.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF) anser att riskutredningen bör förtydligas. Beräkningarna behöver utgå från att farligt gods kommer transportera alla spår. Vidare framförs att individrisken inomhus inte är ett vedertaget mått på risknivån, samt att personantalet som används i samhällriskberäkningarna inte redovisas tydligt. Framkomligheten vid räddningsinsats behöver vidare förtydligas.

Hyresgästföreningen i Solna har noterat ytterligare några smärre förändringar av positiv karaktär i den senaste planen. Föreningen anser att den nya utformningen av kopplingen mellan pendeltågstunneln och entrétorget med både trappa och hiss är en utmärkt lösning, men är inte nöjda med planen för angöring mellan entrétorget och centrumtorget. Man vill att gångtunneln behålls då den är positiv ur trafiksäkerhetssynpunkt och inte upplevs som otrygg. Vidare framförs att kopplingen från pendeltågstunneln till gång/cykelvägen väster om Gunnarbohuset mot Agnesberg/Järvastaden behöver förbättras.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Buller- och riskutredningen har reviderats utifrån de trafikuppgifter som lämnades i Trafikverkets yttrande under granskning 2 (basprognos för 2040). De är därmed nu samstämmiga. Beräkningar i tidigare buller- och riskutredning utgick från en högre trafikering än vad som framfördes i Trafikverkets yttrande. De ändrade uppgifterna har därmed inte föranlett någon påverkan på riskbilden eller bullersituationen i området.

Konsekvensberäkningar i riskutredningen har uppdaterats utifrån i granskningen framförda förutsättningar om trafikering, d v s att farligt gods kan förekomma på samtliga spår inklusive det närmast tillkommande spåret. Tidigare känslighetsanalys i riskutredningen har därmed utgått.

Återvinningsbehållare och placering av cykelställ i närheten av spårområdet planläggs inte utan hanteras genom bygglov. Ett bevakningsavtal avses att tecknas mellan Solna stad och Trafikverket.

Planbestämmelser har utarbetats som säkerställer bullerskyddande åtgärder, t ex att enkelsidiga lägenheter i lamellhusen inte får anordnas mot Bagartorpsringen.

Dagvattenutredningen och åtaganden i denna knyts till exploateringsavtalet. Dagvattensituationen och påverkan på området utanför planområdet har förtydligats i dagvattenutredningen. Modellering har gjorts som visar att den ändrade höjdsättningen inte medför ökade översvämningsdjup i nedströms liggande områden.

Principsektionen har förtydligats med principiell avgränsning nedåt för 3D-utrymme som ska urholka Järva 2:9 (allmän plats). Mer detaljerade gränser och plushöjder uppåt och nedåt arbetas fram i projekteringskedet för att läggas till grund för ansökan om förrättning.

Avtal kommer att tecknas mellan exploatörerna och Solna Vatten. Dagvattenutredningen och de lösningar/åtgärder som presenteras i denna knyts till exploateringsavtalet.

Riskutredning har förtydligats avseende SSBF:s synpunkter. Angående utrymning planeras TR2-trapphus. Åtkomst för räddningstjänstens fordon behöver därmed inte ske över gård.

Förvaltningen bedömer att det blir en bättre stadsmiljö om gångtunneln tas bort och ersätts med passage över Bagartorpsringen i samma plan, både ur en trygghetsmen också ur tillgänglighetssynpunkt som förbättras jämfört med befintlig situation.

Yttranden i korthet – underrättelse

Som beskrivs ovan skedde efter granskning 2 förtydliganden/revideringar i utredningar och några ändringar på plankarta och i planbeskrivning. Under underrättelsen inkom ett yttrande, se nedan.

Trafikverket kan konstatera att trafikuppgifterna i buller- respektive riskutredningar överensstämmer med de trafikuppgifter Trafikverket tillhandahållit och att vi nu inte något att invända mot ingångsvärdena för beräkningarna.

Samtliga spår som passerar planområdet utgörs av genomgående spår. I riskutredningen och planbeskrivningen finns fortfarande skrivelser kvar om driftsspår och felaktiga antaganden om dess funktion och trafikering.

Då det har förtydligats i bullerutredning och planbeskrivning att det är PBL och Bullerlagstiftning enligt 1997 års lagstiftning som tillämpas, vill Trafikverket uppmärksamma Solna kommun på att de därmed också tar ansvar för den eventuella störningen och gör en medveten avvägning. Trafikverket förutsätter härmed att krav inte kommer att ställas på verket, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta buller-, vibrations- eller stomljudsreducerande åtgärder efter detaljplanens/bygglovens genomförande.

Området är sättningskänsligt och det finns därmed risk för påverkan på järnvägsanläggningen vid grundvattensänkning. Trafikverket kommer behöva granska och godkänna kontrollprogram för alla arbeten som kan påverka grundvattennivåerna eller på annat sätt skada järnvägsanläggningen genom schaktning, spontning eller eventuell sprängning.

Trafikverket har noterat att balkonger inte får byggas mot Bagartorpsringen vilket fått planbestämmelsen f5, men då hus IV även ligger inom detta avstånd, 50 m till befintligt närmsta spår, och man i riskutredningen bedömt att indragna balkonger ger acceptabla risker, anser Trafikverket att hus IV ska ges en bestämmelse där detta framgår; Förslagsvis f6 Indragna balkonger kan medges mot Bagartorpsringen.

Trafikverket vill också uppmärksamma Planupprättaren och Länsstyrelsen på att planbestämmelsen f4 anger "Bullerskärm om högst 2,4 meter får anordnas". Trafikverket tolkar det dock som att bullerskärmen är en förutsättning för att riktvärdena ska uppnås och i så fall bör bestämmelsen lyda; f4 Bullerskärm om högst 2,4 m ska anordnas. Trafikverket vill även upplysa om att enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska samtliga objekt som är 45 meter över mark- eller vattenytan hindermarkeras, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

Inför antagandet behöver Solna kommun teckna ett bevakningsavtal med Trafikverket. I bevakningsavtalet beskrivs att kommande genomförande ska utföras i samråd med Trafikverket och att ett genomförandeavtal ska tecknas inför byggstart. Bevakningsavtalet ska vara undertecknat av båda parter innan detaljplanen antas.

Efter inkommet yttrande har Trafikverket via Länsstyrelsen i mejl 2020-11-30 framfört att antagna hastigheter i risk- och bullerutredningen behöver justeras. Detta för att ta höjd för att vissa tåg kan komma att trafikeras i högre hastigheter.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Risk- och bullerutredningen har justerats utifrån de angivna hastigheter av tågen som Trafikverket framfört i mejl (36 tåg kommer att gå i 250 km/h och 5 godståg i 120 km/h). Riskutredningen har uppdaterats enligt denna förutsättning. Utredningen visar att risknivån höjs för ytorna närmast spåret men konsekvensavståndet är begränsat. Det krävs därmed inga ytterligare åtgärder för bebyggelsen. Tidigare rekommendationer för ytorna närmast spåren påverkas inte heller. Även

bullerutredningen har uppdaterats enligt de nya uppgifterna om hastigheter. Denna visar att antal godståg är så få att de inte påverkar bullersituationen alls. Även antalet snabbtåg är så få att det inte blir någon ökning av bullret som leder till att ytterligare åtgärder behövs.

Riskutredningen samt planbeskrivningen har justerats så att tidigare felaktiga benämningar om driftsspår har utgått.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om hindermarkering. Avsnittet om riksintressen har justerats enligt Trafikverkets förslag.

En bullerbestämmelse har införts att indragna balkonger tillåts på hus IV och bestämmelsen om plank har justerats så att det framgår att ett sådant skall uppföras. Vidare har formuleringen av höjden på planket justerats, så att en lägsta höjd av detta regleras. Kryssmarken har kompletterats med att bullerskydd (plank) får uppföras.

Ett bevakningsavtal kommer att tecknas med Trafikverket.

3. Yttranden under granskningen

Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att inte tillgodose riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken samt att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor och översvämning.

Inför antagande behöver kommunen se över buller- och riskutredningens trafikantagande och om skillnaden mot Trafikverkets basprognos för år 2040 påverkar riskbilden eller bullersituationen i området. Vidare behöver föreslagna bullerskyddande åtgärder och utformning med hänsyn till bullersituationen säkerställas i plankartan genom utförliga planbestämmelser. Kommunen ska även förtydliga hur riskbilden för området ser ut och hur effekten av föreslagna säkerhetshöjande åtgärder ser ut i relation till framtida trafik på Ostkustbanan efter utbyggnad av spåranläggningen.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, Ostkustbanan
Kommunen har i planförslaget förtydligat att avståndet från tillkommande bebyggelse till Ostkustbanans närmaste spår efter utbyggnad är 25 meter, mätt från spårmittpunkt.

Trafikverket har i sitt yttrande (2020-04-22) uppmärksammat att trafikuppgifterna som ligger till grund för utredningarna skiljer sig åt och att varken bullerutredningen eller riskutredningen utgår från Trafikverkets basprognos år 2040. Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkt att buller- och riskutredningar bör utgå från samma trafikantaganden för att en enhetlig bedömning ska kunna göras utifrån riskbilden och bullersituationen på platsen.

Riskutredningen utgår från att det framtida spåret närmast planområdet inte kommer att trafikeras med godståg, vilket Trafikverket inte håller med om. I riskutredningen finns dock en känslighetsanalys som studerat bland annat scenariot att alla transporter med farligt gods kommer att ske på det närmaste spåret. Hur detta scenario har påverkat bedömningen av risknivån för bebyggelsen närmast spåret framgår dock inte. För bedömning av påverkan på riksintresset är det viktigt att antaganden om den framtida risknivån och förslag till säkerhetshöjande åtgärder baseras på att samtliga spår kan komma att trafikeras av samtliga tågtyper. Länsstyrelsen efterfrågar därför ett förtydligande av planförslagets påverkan på Ostkustbanan med hänsyn till transporter med farligt gods på det planerade spåret närmast planområdet.

Vidare gäller att för att bebyggelsen inte ska bli olämplig ur ett hälsoperspektiv avseende buller behöver kommunen innan antagande av planen klargöra att trafikeringssuppgifterna stämmer överens med Trafikverkets bedömning. Därefter ska kommunen visa att bullerkraven är möjliga att uppfylla samt säkerställa nödvändiga åtgärder på plankartan (se nedan under rubriken Hälsa). Mot bakgrund av ovanstående anser Länsstyrelsen att det finns en risk att anläggningens utnyttjande eller utveckling påtagligt kan försvåras. Länsstyrelsen bedömer därför att föreslagen utformning av planen riskerar att inte tillgodose riksintresset enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Hälsa och säkerhet

Buller

Sedan granskningsskedet 2019 har kommunen förtydligat vissa beräkningsförutsättningar och redovisat beräknade maxbullernivåer, vilket Länsstyrelsen efterfrågat. Det framgår nu av planbeskrivningen till granskningsskede 2 att de höga ekvivalenta och maximala ljudnivåerna från omgivande väg- och tågtrafik kan dämpas vid fasad i det västra punkthuset till högst 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Detta genom ny utformning av skärmande burspråk kombinerat med täta räcken och absorbenter. Det östra punkthuset kan utformas med bullerdämpning genom indragen balkong. En bättre lägenhetslösning redovisas jämfört med tidigare förslag. Vidare har redovisats att maximal ljudnivå kan innehållas på uteplatser med hjälp av två skärmar som medges i planen (f4). Hänvisning sker också till närliggande större rekreationsyta med lekpark mitt i det befintliga bostadsområdet.

För att planutformningen vad gäller punkthusen och uteplatserna ska bedömas vara godtagbar ur ett hälsoperspektiv, behöver klargöras inför antagandet att

bullerutredningen utgår från och tar höjd för de trafikuppgifter som Trafikverket tar upp i sitt yttrande (2020-04-22), så att inte bullerpåverkan underskattas.

Förutsatt att ljudemissionerna från järnvägen inte visar sig överskrida de som redovisas i planbeskrivningen kan Länsstyrelsen konstatera att planförslaget, som det är redovisat i planbeskrivningen, har förutsättningar att vara godtagbart ur ett hälsoperspektiv avseende omgivningsbuller.

För att Länsstyrelsen ska kunna godta planen behöver dock utformningen säkerställas genom planbestämmelser kopplat till bestämmelseområden på plankartan. Det är bland annat inte tillräckligt att burspråkslösningen med täta räckan och absorbenter medges. Lösningen behöver säkerställas på lämpligt sätt, så att maxbullernivån utanför fönster inte kommer att överskrida 70 dBA.

Länsstyrelsen ser en brist i att balkonger skulle kunna vara möjliga att uppföra mot den bullerutsatta sidan, då planbestämmelsen som reglerar den ekvivalenta ljudnivån utanför fönster möjliggör för att eventuellt förlägga enkelsidiga bostäder mot den bullerutsatta sidan, främst för de föreslagna lamellhusen. För att hindra möjligheten att enkelsidiga lägenheter inrättas i lamellhusen med hjälp av bullerdämpning i balkong, behöver lägenheternas orientering säkerställas på lämpligt sätt.

På nedre planet i högsta punkthuset finns bullerutsatta lägenheter där avsteg från bullerreglerna föreslås. Länsstyrelsen anser att avsteg från bullerreglerna bör undvikas. Om kommunen ändå väljer att bygga bostäder i dessa lägen, behöver det regleras i en särskild bestämmelse, som reglerar lokal dämpning med lämplig åtgärd.

Länsstyrelsen har gjort en helhetsbedömning av bulleranpassningen av planen och därvid utgått ifrån att arbetet påbörjats före år 2015 och att bland annat 2 kap. 6 a § och 4 kap. 33 a § PBL samt att förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (Trafikbullerförordningen) inte är direkt tillämpliga för planen. Detta behöver anges i planbeskrivningens inledning och på plankartan.

På nuvarande underlag, med otillräcklig reglering av bulleråtgärder i planen, finns dock risk för att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa.

Risker förknippade med transporter på järnväg

Enligt Trafikverket bör utgångspunkten vara, när det gäller Ostkustbanans framtida trafik, att alla spår kan antas trafikeras av alla slags tågtyper. Kommunen behöver därför innan planen antas, ta ställning till om den anser att detta påverkar slutsatserna i detaljplanens riskutredning (Riskutredning – Bagartorp, del av Järva 2:9 m.fl., Brandskyddslaget 2020-03-03) och de krav som ställs däri på bebyggelsens utformning. Detta eftersom kraven på säkerhetshöjande åtgärder och avstånd till järnvägen i nuvarande planförslag utgår från att det är en skillnad mellan trafiken på spåret närmast planområdet och spåret innanför det.

I riskutredningen finns en känslighetsanalys som studerat bland annat scenariot att alla transporter med farligt gods sker på det närmaste spåret. Denna känslighetsanalys behöver dock kompletteras med en bedömning av hur ovan nämnda förhållande påverkar riskbilden och det eventuella behovet av att justera plankartans nuvarande reglering av säkerhetshöjande åtgärder.

Planen reglerar att fasader och fönster som vetter mot Ostkustbanan ska utföras med brandteknisk klass. Länsstyrelsen efterfrågar att riskunderlaget tydliggör hur detta skydd fungerar mot olyckor med brännbara gaser eftersom de också kan utsätta bebyggelsen för övertryck. Då olyckor med brännbara gaser enligt riskutredningen utgör en av de främsta orsakerna till förhöjd samhällsrisknivå inom planområdet anser Länsstyrelsen att det är särskilt viktigt med tydlighet kring hur planens skydd fungerar mot denna olyckskategori.

På nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte bedöma om planen tar tillräcklig hänsyn till risken för olyckor på Ostkustbanan.

Översvämningsrisker vid kraftiga skyfall

Kommunen har tagit fram en dagvattenutredning (PM Bagartorp centrum - dagvattenutredning, Tyréns 2020-03-13) som bland annat utrett risken för översvämning vid skyfall. Utifrån dagvattenutredningen är bedömningen att situationen blir bättre efter planens genomförande bland annat på grund av minskade hårdgjorda ytor. Länsstyrelsen ser positivt på att planområdet bidrar till att förbättra situationen i planområdet och dess närhet. Dagvattenutredningen utgår dock från ett 10-årsregn med klimatfaktor. Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen ska beakta ett 100-årsregn, och att kommunen utifrån detta bedömer risken för översvämning och det eventuella behovet av säkerhetshöjande åtgärder.

Förvaltningens kommentar:

Trafikuppgifterna har reviderats i buller- och riskutredningen, i enlighet med uppgifter i Trafikverkets yttrande. Beräkningar i tidigare buller- och riskutredning utgick från fler trafikuppgifter än trafikuppgifter som framfördes i Trafikverkets yttrande. De ändrade uppgifterna har därmed inte föranlett någon påverkan på riskbilden eller bullersituationen i området.

Konsekvensberäkningar i riskutredningen har uppdaterats utifrån gällande förutsättningar om trafikering, bl a att farligt gods kan förekomma på samtliga spår, inklusive driftsspår. Känslighetsanalysen har därmed utgått i rapporten. Förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen att planförslaget inte påverkar Ostkustbanan negativt avseende risk.

Bullerkraven som beskrivs i bullerutredningen är möjliga att säkerställa. På plankartan införs planbestämmelse att för lamellhusen får inte enkelsidiga lägenheter anordnas mot Bagartorpsringen. För punkthusen har bestämmelse infört att enkelsidiga lägenheter får anordnas med bullerdämpning som burspråk och/eller balkonger med exempelvis täta räcken, lokalt bullerskydd på en sida och ljudabsorbenter. Dessvärre går det ej av gestaltningsmässiga skäl att utföra burspråk/balkong på plan 1 mot centrumtorget, då dessa kommer för nära torgnivån.

Planbestämmelse har därför införts att i undantagsfall accepteras specialfönster för att uppfylla riktvärden. I planbeskrivningen har det utvecklats att detta undantagsfall gäller för tre lägenheter.

Planbestämmelse avseende buller har även kompletteras även så att det framgår att maxbullernivån utanför fönster inte får överskrida 70 dB(A).

Plankarta har kompletterats med informationen att detaljplanen följer PBL i sin lydelse före 1/1 2015. I planbeskrivningen anges detta också samt att detaljplanen följer den bullerlagstiftning som var aktuell då (Riksdagens riktvärden samt avstegsfall).

I riskutredningens bilaga C redogörs sedan tidigare hur föreslagna åtgärder påverkar risken, i form av dess reducerande effekt på konsekvenserna inom aktuella byggnader.

Dagvattenutredningen har gjorts utifrån Länsstyrelsens lågpunktskartering som gäller för ett 100-årsregn med klimatafaktor 1,25. Detta har förtydligats i den reviderade dagvattenutredningen samt i planbeskrivningen.

Trafikverket

Trafikverket är generellt sett positiv till förtätning av bostäder i kollektivtrafikförsörjda områden där goda möjligheter till nyttjande av redan befintlig infrastruktur för att nå viktiga målpunkter är god, i enlighet med de transportpolitiska målen. Men det gäller under förutsättning att den tillkommande bebyggelsen inte på något sätt försvårar eller hindrar möjligheten att utveckla infrastrukturen, vilken i sig är en viktig förutsättning för planområdet.

Synpunkter på planförslaget

Trafikverket har i tidigare yttranden framfört att den nya bebyggelsen måste förhålla sig till och anpassas efter den riksintresseprecisering som tagits fram för Ostkustbanan. Tyvärr har detta inte hörtsammats fullt ut. I de reviderade handlingarna som nu granskats, har man förvisso anpassat planområdesgränsen till det avstånd som preciseringen anger som nytt spårområde, men man har i de utredningar som ligger till grund för planförslaget, Riskutredning (Brandskyddslagets riskutredning ver. 2020-01-10, utgåva 1) och Bullerutredning (Rapport B 2020-01-20, Åkerlöf Hallin akustik AB) gjort felaktiga antaganden.

Genomgående i handlingarna redovisas det spår som ligger närmast planområdet som ett driftspår in till Hagalunds bangård och som att det efter en utbyggnad kommer förskjutas närmare planområdet men fortsatt endast trafikeras av tomma persontåg i max 100 km/h, och därmed inte tagits med i beräkningarna. Istället har samtliga beräkningar utgått från att närmsta genomgående spår, som enligt planhandlingarnas antaganden kommer ligga kvar i driftspårets läge. Trafikverket har inte tillhandahållit dessa uppgifter, utan har även tidigare påpekat att detta spår idag främst trafikeras av godståg. Framtida trafikering på samtliga spår ska dock vara öppen för alla typer av tåg och hastigheter inom den riksintressepreciserade spårkorridor som tagits fram. Detaljplanehandlingarnas utredningar och planområdets utformning kan därför inte baseras på riskbedömningar och bullerberäkningar där andra antaganden än de uppgifter som Trafikverket anser relevanta och korrekta använts.

Även de trafikuppgifter som ligger till grund för utredningarna skiljer sig åt väsentligt. Dessa behöver ensas och utgå från Trafikverkets basprognos 2040. Om andra trafikuppgifter redovisas behöver det tydligt framgå hur dessa beräkningar gjorts.

Se sammanställning nedan för de trafikuppgifter som förekommer i utredningarna och i tidigare yttranden från Trafikverket.

| | Riskutredning | Bullerutredning | Trafikverkets prognos |
|----------------------|---------------|-----------------|-----------------------|
| Snabbtåg | 327 | 258 | 42 |
| IC (Arlanda express) | 128 | | 172 |
| Natttåg | 9 | | 6 |
| Pendeltåg | 435 | 296 | 296 |
| Godståg | 10 | 10 | 5 |
| Regionaltåg | | 90 | 132 |
| Summa | 909 | 654 | 653 |

Hur dessa skillnader påverkar respektive risk- eller bullerberäkning har vi inte bedömt, mer än att vi kan konstatera att olika tågtyper, hastigheter och godsnehåll naturligtvis har betydelse för resultaten.

Trafikverket anser att både riskutredning och bullerrapport behöver justeras så att de samstämmigt utgår från samma prognostiserade trafikuppgifter och inte låsa fast en viss trafikering till något spår då Trafikverket inte har projekterade handlingar som stödjer sådana antaganden i nuläget.

Synpunkter på Bullerutredningen

I planhandlingarna framgår att planärendet påbörjades i april 2015 vilket innebär att Förordning 2015:216 ska tillämpas. I bullerutredningen anger man dock att det är tidigare riktlinjer enligt Boverket och Sveriges Riksdag som tillämpas, eller en kombination. Trafikverket har inga synpunkter på om man tillämpar den ena eller andra lagstiftningen om det tydligt framgår vilken som tillämpas.

De trafiksiffror som redovisas i bullerutredningen stämmer antalet tåg väl överens med den basprognos för år 2040 som nu gäller, dock skiljer fördelningen av tågtyper, detta borde påverka utfallet. Trafikverket anser att samtliga utredningar som ligger till grund för planförslaget ska baseras på samstämmiga trafikuppgifter varpå antingen buller- eller riskutredningen behöver justeras och att justeringen ska förklaras om den avviker från de trafikuppgifter Trafikverket har i basprognos 2040.

Av bullerutredning framgår även att det endast är lamellhusen som faktiskt klarar bullernivåerna genom en tyst sida. Medan för punkthusen har man bara tagit fram exempel på bland annat lägenhetsutformning och kreativt utformade balkonger, men att dessa sedan inte behöver utföras. Man menar istället att detta ska prövas i bygglovskedet. Trafikverkets erfarenhet är att detta ofta missas i bygglovskedet och att det därför är viktigt att det tydligt framgår av plankartan vilka skyddsåtgärder som ska utföras.

Bullerutredningen behöver således visa att det är möjligt att klara dessa nivåer för samtliga av de planerade bostäderna, med utgångspunkt i den basprognos 2040.

Synpunkter på riskutredningen

Riskutredningen föreslår en rad byggnadstekniska åtgärder för att nå en acceptabel risknivå vilka vi inte har i uppdrag att bedöma annat än att vi kan konstatera att de är beräknade utifrån felaktiga antaganden gällande trafikering av spåren.

Men utredningen föreslår även alternativ till byggnadstekniska åtgärder, se sidan 32, i form av exempelvis urspårningsräl eller förhöjd kantbalk. Trafikverket kommer inte medge att detaljplanen antas med förutsättningen att åtgärder ska vidtas i spårområdet. I övrigt har vi inga synpunkter på de skyddsåtgärder som föreslås inom planområdet under förutsättning att de är dimensionerade utifrån rätt antaganden om trafikering och avstånd till nya spår. Om de är rätt dimensionering av riskhänsyn är länsstyrelsens sak att bedöma. Trafikverket är dock måna om att dessa tydligt kan läsas som planbestämmelser i detaljplanen.

Trafikverket kan inte medge att ny bebyggelse utformas på annat sätt än att planområdet blir lämpligt för bostäder och centrum m.m. med de förutsättningarna som kommer med en utbyggnad av Ostkustbanan.

Dagvatten

Dagvattenutredningen, Tyréns 2020-03-13, rev 7, Slutrapport, anger att den nya utformningen av torgytorna inkluderar ny höjdsättning av denna del av Bagartorpsringen, ramper och stödmurar och att dagvattnet ska ledas längs med Bagartorpsringen mot sydost om planområdet. Utredningen beskriver planområdet i 8 s.k. delavrinningsområden där torgytorna och gatan ska förses med bland annat regnbäddar, se s.13 figur 8. Dessa åtgärder framgår inte av plankartans planbestämmelser. Dagvattenutredningen redogör även för att det finns en annan lågpunkt vid järnvägen, i anknytning till bron för Enköpingsvägen över järnvägen, se s. 19, figur 12. Detta visar på att dagvattenfrågan inte är tillräckligt utredd då man kan ha löst problemet genom att förvärta ett annat utanför planområdet. Åtgärderna för att hantera dagvatten inom planområdet måste säkerställas genom planbestämmelser och det måste även säkerställas att föreslagen lösning inte resulterar i ökade flöden till andra lågpunkter med kritiska funktioner.

Plankartan

Delar av planområdet som enligt illustrationerna och figurerna i riskutredningen hamnar utanför plangränsen, som cykelställ och sopkassuner, anser Trafikverket ska rymmas inom planområdet för att på så sätt säkerställa att de får en lämplig placering och kan genomföras. På illustrationerna har de hamnat utanför planområdet. Inte heller dagvattenlösningen finns med i plankartan som bestämmelse vilket behöver förtydligas när frågan är fullständigt utredd.

Planbeskrivningen redogör för att balkonger mot järnvägen kan vara acceptabla ur risksynpunkt trots att riskutredningen inte drar denna slutsats. Planbestämmelserna i plankartan är i denna del otydliga då bestämmelsen fl anger att balkonger kan kraga ut upp till 2 m över allmän plats och kvartersmark. Detta innebär att även lamellhusen närmast järnvägen också skulle kunna förses med balkonger som kragar ut mot järnvägen och därmed skulle skyddsavståndet minska med samma avstånd. Bullerutredningens föreslagna planlösningar visar inte detta men det bör förtydligas i plankartan om balkonger mot järnvägen är tillåtna eller inte utifrån ett riskperspektiv.

Frågor kring genomförandet

Det är också viktigt att fundera över hur denna ombyggnad ska kunna göras utan att påverka järnvägen eller trafikeringen med pågående trafik under byggskedet. Inte minst hur kollektivtrafikresenärerna ska kunna nå stationen eller byta till buss under den tidsperiod torget byggs om? Genomförandebeskrivningen nämner inte detta. Det nämns heller inget om hur den remsa som utgör reservat för nytt järnvägsområde enligt riksintressepreciseringen ska hanteras vid genomförandet rent praktiskt. Är det möjligt att omdana torget enligt föreslagen utformning och samtidigt lämna området närmast järnvägen orörd? Även sopkassuner och cykel-parkering finns i området som omfattas av riksintressepreciseringen vilket är olyckligt. Trafikverket kommer inte medge att permanenta byggnadsverk tillkommer inom detta område då de senare kommer komplicera utbyggnaden av järnvägen.

Avtal

För omdaning av torget vid Ulriksdal station kommer det att behövas ett genomförandeval mellan Solna kommun och Trafikverket där byggskedets praktiska genomförande regleras. Detta ska vara undertecknat av båda parter innan detaljplanen antas.

Trafikverket anser att ovanstående punkter vara hanterade innan detaljplaneförslaget kan gå till antagande.

Förvaltningens kommentar:

I detta planprojekt har vi försökt att få till stånd ett möte/dialog med Trafikverket för att diskutera de aktuella frågorna som uppkom efter granskning 1 men inte fått gensvar i denna fråga. Förvaltningen vill uppmuntra Trafikverket till att ha en bra dialog under planprocessen, så går denna smidigare för båda parter.

Buller- och riskutredningen har reviderats utifrån trafiksiffror i basprognos 2040 och antagandet att farligt gods transporteras på samtliga spår, se även svar till Länsstyrelsen.

Planuppdrag för ärendet beslutades innan 2015, varför äldre bullerlagstiftning tillämpas, ej den nya förordningen. Angående förtydligande av detta i planhandlingar, se svar till Länsstyrelsen.

Planbestämmelse har införts att balkonger inte får anordnas mot Bagartorpsringen för lamellhusen i söder. Bestämmelse har också införts att utskjutande balkonger inte får anordnas på övriga hus mot Bagartorpsringen.

Åtgärder i spårområdet planeras inte, riskutredningen har förtydligats avseende detta. Angående riskfrågan, se även svar till Länsstyrelsen.

Plankartan möjliggör anläggande av regnbäddar inom planområdet, någon specifik planbestämmelse att detta ska ske är inte nödvändig. Dagvattenutredningen och åtaganden i denna knyts till exploateringsavtalet. Dagvattensituationen och påverkan på området utanför planområdet har förtydligats i dagvattenutredningen. Modellerings har gjorts som visar att den ändrade höjdsättningen inte medför ökade översvämningsdjup i nedströms liggande områden.

Cykelställ och sopkassuner planläggs inte. Funktioner som dessa hanteras med bygglov.

Ett bevakningsavtal avses att tecknas, som hanterar ombyggnation och ev påverkan på Trafikverkets anläggning.

Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Av planhandlingarna framgår inte vilken lagstiftning som tillämpas för planen och dess process. Beslut om att påbörja planarbete fattades av kommunen i juni 2010 vilket pekar mot att det är den äldre plan- och bygglagen som gäller för planarbetet, medan ärendet har ett diarienummer som för tankarna till 2015 då den nu gällande plan- och bygglagen gällde. Lantmäteriet har hur som helst granskat planhandlingarna utifrån plan- och bygglagen i dess nuvarande lydelse. Vidare har Lantmäteriet inte haft tillgång till befintliga planer och bestämmelser varför detta yttrande inte tagit hänsyn till dessa, inkl. den tomtindelning som enligt fastighetsregistret gäller för Bagartorp 3-5.

Plankarta och bestämmelser

Ett område har utlagts med användningsbestämmelserna TORG1 (allmän plats) och P2 (kvartersmark) gemensamt på så sätt att TORG1 gäller från en höjd och uppåt och P2 från samma höjd och nedåt. Lantmäteriet kan inte utläsa var avgränsningen i höjddled mellan de olika användningarna går, varken i plankartan, bestämmelserna i sig eller sektionen på plankartan, vilket ska göras enligt 4 kap. 5 § plan- och bygglagen (PBL). Detta har, enligt Lantmäteriet, följande komplicerande följder för genomförandet av planförslaget:

- Avgränsningen av allmän plats mot kvartersmark är enligt Lantmäteriet väsentlig bland annat på grund av reglerna om inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Då en tydlig avgränsning saknas dyker oklarheter upp redan då man ställer sig frågan ”vilken mark/utrymme kan lösas in?”. Detta förhållande leder i princip oundvikligen till frågor och problem vid genomförandet av detaljplanen genom inlösen eller tredimensionell fastighetsbildning.
- Tredimensionell fastighetsbildning inte kan ske på det sättet som sektionen förutsätter, dvs att torg- och parkeringsfastigheterna endast kommer att vara avskilda i endast en nivå. En tredimensionell fastighet eller ett tredimensionellt fastighetsutrymme måste vara avgränsat i höjddled, dvs både uppåt och nedåt.

Otydligheterna med användningsbestämmelserna enligt ovan innebär att det är oklart vilka fastighetsrättsliga åtgärder som krävs/är möjliga för att genomföra detaljplanen och följaktligen att planbeskrivningen därmed inte bedöms vara förenlig med 4 kap. 33 § tredje stycket PBL.

Planbeskrivning

Lantmäteriet noterar att planen avses genomföras med stöd av olika genomförandeavtal men vill ändå framföra följande för det fall att planen av någon anledning inte genomförs fullt ut med stöd av avtalen.

- Det framgår inte att inlösen av allmän plats är en möjlig konsekvens av planförslaget.
- Det framgår inte vilka kostnader kan komma att belasta nya fastighetsägare eller kommunen ifall de nu tänkta exploatörerna inte genomför planen som det är tänkt. Kommer till exempel gatukostnadsersättning att tas ut från en ny exploatör?

Även det ovan angivna innebär att planbeskrivningen inte bedöms vara förenlig med 4 kap. 33 § tredje stycket PBL.

Förvaltningens kommentar:

Principsektionen har förtydligats med principiell avgränsning nedåt för 3D-utrymme som ska urholka Järva 2:9 (allmän plats). Mer detaljerade gränser och plushöjder uppåt och nedåt arbetas fram i projekteringsskedet för att läggas till grund för ansökan om förrättning. Som princip kommer den övre gränsen för 3D-utrymmet gå ovanför garagets tätskikt. Till vilken fastighet 3D-utrymme för garage ska knytas, kommer att avgöras i dialog med exploatörerna. Detta sker i samband med att de projekterar underlaget för framtida 3D-fastighet och gemensamhetsanläggning för hela sitt garage.

Tecknade exploateringsavtal ska föreligga innan detaljplanen samt exploateringsavtal antas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Exploatörerna är skyldiga att genomföra projektet enligt antagen detaljplan och i enlighet med exploateringsavtalet. Om respektive exploatör överlåter sina respektive projekt på annan aktör måste de även överlåta exploateringsavtalet och alla de skyldigheter och förpliktelser det innebär. Nya exploatörer blir på det sättet förpliktigade gentemot kommunen på samma sätt som tidigare exploatör när det kommer till genomförande av detaljplanen i fråga om kostnadsfördelning, överlåtelse av mark m.m.

Solna vatten

Förslag på utförande av ledningsomläggning har tagits fram av Exploatören utifrån synpunkterna vid föregående granskning. Ett avtal måste tecknas om omläggning av VA-ledningar.

Exploatören måste säkerställa att dagvattenhantering sker utifrån framtagna dagvattenutredning. Till exempel ska alla hårdgjorda ytor ledas till grönytor/växtbäddar, grönytor förses med tjockare lager matjord av dränerande karaktär och grönytor ska vara relativt flacka för att möjliggöra en jämn infiltration över ytan.

Förvaltningens kommentar:

Avtal kommer att tecknas mellan exploatörerna och Solna Vatten. Dagvattenutredningen och de lösningar/åtgärder som presenteras i denna knyts till exploateringsavtalet.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

Allmänt om riskutredningen:

Riskutredningen har en del brister som gör att resonemanget är svårt att följa. Följande punkter bör förtydligas för att detta ska vara ett fullgott beslutsunderlag:

- Det går ej att utesluta att farligt gods även kommer gå på det tillbyggda driftspåret som byggs närmast planområdet. Beräkningarna bör därför utgå från att farligt gods kommer transporteras alla spår.
- Individrisken inomhus är inte ett vedertaget mått på risknivån.
- Personantalet som används i samhällriskberäkningarna redovisas inte tydligt och det är svårt att följa beräkningen.
- För scenariot som gäller ”stor pölbrand” bör det vara fler omkomna utifrån samhällriskberäkningarna.

Dessa punkter förklaras mer genomgående nedan.

Transport av farligt gods

I denna plan är det 25 meter mellan planerade bostäder till spårmit, där farligt gods transporteras, vilket är ett absolut minimum som Länsstyrelsen kan rekommendera. För bostäder rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 50 meter från närmaste spårmit. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs så att risknivåerna blir tillräckligt låga. SSBF vill poängtera att skyddsavstånd är att föredra framför andra riskreducerande åtgärder.

Vid korta avstånd än 50 meter lägger Länsstyrelsen större vikt vid konsekvensen av en olycka än frekvensen av olyckan. I riskanalysen har inte detta varit fokus utan antaganden har gjorts utefter att sannolikheten är låg.

Trafikverket planer på att utöka den aktuella sträckan med 2 nya spår gör att avståndet mot planerad bebyggelse krymper. *Som Trafikverket har nämnt i tidigare yttranden så kan farligt gods komma att trafikera även det närmaste spåret (nya driftspåret). Beräkningarna bör därför utgå från att farligt gods kommer transporteras på det närmaste spåret.* I riskutredningen redovisas detta som en känslighetsanalys vilket blir missvisande då det bör vara en förutsättning i beräkningarna.

Individrisk

Vid beräkning av individrisken ska risknivån baseras på att individen är kontinuerligt närvarande och befinner sig utomhus. Individrisken inomhus är inte ett vedertaget mått på risknivån. Att det gjorts på detta vis i riskbedömningen kan leda till att risken underskattas.

Personantal

I riskutredningen framgår det inte vilket sammanlagda personantal som har antagit för den aktuella kvadratkilometern vilket gör det svårt att ta ställning till rimligheten i beräkningarna. Det framgår heller inte om omgivande planer har tagits med i sammanställningen över personantalet eller vilket personantal som har använts i känslighetsanalysen.

Det antas i riskutredningen att hela det nedre torget i den planerade utformningen är ytor som inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse. Detta är inget som visas i plankarta utan där finns endast en gräns vid 25 meter från spåret. SSBF bedömer att för den markanvändningen är det inte lämpligt att ha planbestämmelse 'inte

stadigvarande vistelse' på nedre torget då det kontinuerligt kommer finnas mycket personer där.

Riskutredningen utgår från att det kommer vara en generellt låg personbelastning utomhus. SSBF anser att detta kan leda till att det ger en missvisande bild av risknivåerna.

SSBF vill påpeka att om en yta inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse så innebär det dock inte att det inte kommer befinna sig personer där under en större del av dygnet. Mellan planerad bebyggelse och spår går Bagartorpringen som troligtvis kommer trafikeras regelbundet. Idag parkerar bilar längs denna väg vilket ej kan uteslutas i framtiden. Det finns också planer på 2-3 busshållplatser samt gång- och cykelbana mellan den planerade bebyggelsen och spår. SSBF vill framhålla att personer som vistas där kan komma att omkomma till följd av ett urspårat tåg eller en olycka med farligt gods.

Antal omkomna

Riskanalysen bör tydligare motivera hur antal omkomna för respektive scenario har beräknats. För scenariot som gäller "stor pölbrand" är det väldigt lågt antalet omkomna utifrån samhällriskberäkningarna vilket SSBF inte anser vara rimligt. I annat fall behövs ett förtydligande varför så inte är fallet.

Möjlighet till räddningsinsatser

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler² bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-093 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Planbeskrivningen anger att det kommer finnas ett garage under delar av innergården. Det behöver utredas om de delar av innergården som ligger ovanför garaget behöver vara körbart för tyngre räddningsfordon för att räddningstjänsten ska kunna komma åt byggnaderna. I så fall så behöver garagetaket dimensioneras för detta. Om garagetaket inte dimensioneras för tyngre räddningsfordon så bör de delar av innergården som berörs markeras, genom tydlig skyltning, eller utformas på ett sådant sätt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Stegutrymning/Åtkomlighet

I planbeskrivningen anges det att för byggnader som överstiger åtta våningar har byggnaderna dimensionerats för att innehålla Tr2-trapphus och därmed utrymning utan räddningstjänstens hjälp. Baserat på illustrationsbilderna i planbeskrivningen ser det ut som att räddningstjänstens stegutrustning inte kommer kunna användas för majoriteten av den övriga bebyggelsen på grund av placeringen av träd, grönytor, uteplatser, mm. Om så är fallet är det bra om detta finns med som information i planbeskrivningen. Tänk på att utrymningslösningar ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-094.

Enligt underlaget som SSBF tagit del av ska den översta våningen vara indragen för det lägre punkthuset samt lamellhusen. Det står i planbeskrivningen att den översta våningen vara indragen minst 2 m från underliggande fasadliv, mot gata och gavlar

för dessa hus. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa våningsplan bör det säkerställas att våra höjdfordon kan nå dessa. Inskjutna våningsplan kan ibland omöjliggöra åtkomlighet, beroende på vinkel.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-125.

Förvaltningens kommentar:

Angående trafikering med farligt gods på spår, se svar till Länsstyrelsen.

Individrisken inomhus används som ett komplement för att få en tydligare bild av riskbilden inom området. Detta är dock inte den primära bedömningsgrunden för värdering av risk.

Bilaga B, avsnitt 3 har förtydligats avseende dimensionerande personantal som underlag till riskutredningen. Konsekvensberäkningarna för bl.a. "stor pölbrand" (samt urspårning och tågbrand) har reviderats för att bättre beakta olycksrisker med begränsade skadeområden. Beräkningsmetodiken redovisas i bilaga B, avsnitt 3.

Angående utrymning planeras TR2-trapphus. Åtkomst för räddningstjänstens fordon behöver därmed inte ske över gård. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information.

Personer måste förflytta sig till och från pendeltågsstationen då detta är en viktig målpunkt. Men ytorna ska inte uppmuntra till att man stannar en längre tid på dessa.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen

- Stockholm Exergi
- Swedavia Bromma Stockholm Airport
- Trafikförvaltningen
- Vattenfall Eldistribution

Sakägare enligt fastighetsförteckningen, boende och övrigt

Hysesgästföreningen i Solna

Inledningsvis vill vi framföra att vi noterat ytterligare några smärre förändringar av positiv karaktär i den senaste planen.

Att även den tredje byggnaden på torget rivs är positivt ur estetiskt perspektiv men eftersom byggnaden i dag innehåller en samlingslokal för boende anser vi att det i planen bör anges var en ersättningslokal är tänkt att inrymmas.

Att sträckan som är kopplingen mellan Bagartorpsringen och tunneln under järnvägen gjorts genare ser vi som positivt. Vi anser också att det skulle vara bra om alla bussar hade hållplats där.

Den nya utformningen av kopplingen mellan pendeltågstunneln och entrétorget med både trappa och hiss är en utmärkt lösning. Vad vi däremot inte är nöjda med är planen för angöring mellan entrétorget och centrumtorget. Att ersätta befintlig gångtunnel med ett övergångsställe över gatan och en trappa ner mot entrétorget är en dålig lösning som vi motsätter oss. Den befintliga gången under Bagartorpsringen är betydligt säkrare än en passage över vägen (allra helst med tanke på att stråket är gångväg för skolbarn till Ulriksdalsskolan). Inte heller är den på något sätt otrygg. Man har god sikt genom gången oavsett om man befinner sig nere på entrétorget eller uppe på centrumtorget. En uppfräschning av gången behövs däremot och för ökad tillgänglighet bör den kompletteras med en rulltrappa eller hiss.

För de fall vi inte får gehör för vår synpunkt bör åtminstone den trappa som beskrivs i planen kompletteras med hiss eller rulltrappa för ökad tillgänglighet. På illustrationen i handlingarna ser trappan inte så brant ut men vi befarar att den inte klarar tillgänglighetskraven enl BBR:ALM.

I vårt förra yttrande påtalade vi att kopplingen från pendeltågstunneln till gång/cykelvägen väster om Gunnarbohuset mot Agnesberg/Järvastaden behöver förbättras så att den ansluts direkt från tunnelmynningen. Vi ser inget om detta i planen och inte heller kommenterades denna synpunkt i samrådsredogörelsen. Planen bör kompletteras med en sådan lösning före antagandet.

Avslutningsvis vill vi framhålla att erbjudande om garageplatser i Agnesberg för de 85 boende i Bagartorp som blir av med sin utomhusparkering inte är en acceptabel lösning.

Förvaltningens kommentar:

Signalisten planerar att ersätta samlingslokalen med en annan i området.

Förvaltningen bedömer att det blir en bättre stadsmiljö om gångtunneln tas bort och ersätts med passage över Bagartorpsringen i samma plan, både ur en trygghetsmen också ur tillgänglighets och orienterbarhetsaspekt. I nuläget finns ingen tillgänglig möjlighet att ta sig mellan "centrumtorget" och entrétorget då det är trappor ned i tunneln (samt upp till gatan). I förslaget kommer man från centrumtorget tillgängligt ut på Bagartorpsringen och kan följa den en bit och sen gå ner längs angörings- och gångväg bakom busshållplatsen till entrétorget. Denna del kommer att luta 3-4%.

Koppling mellan pendeltågstunneln till gångpassage väster om Gunnarbohuset är inte möjlig att åstadkomma då ytor för detta saknas (för trappa/ramp), dock kan passage ske mot norr efter att man tagit hissen från pendeltågstunneln upp till torgnivån.

4. Förändringar efter granskning

Inkomna synpunkter har inneburit att planhandlingarna reviderats enligt följande:

Plankartan:

- Information har skrivits in på plankartan vilken lydelse av PBL som detaljplanen följer.

- Planbestämmelse avseende buller har kompletterats. Utöver tidigare skrivning att minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet ska innehålla högst 55 dB(A) ekvivalent trafikbullernivå (frifältsvärde) ska även högst 70 dB(A) maximal trafikbullernivå utanför fönster innehållas. Planbestämmelser har också lagts till att enkelsidiga lägenheter inte får anordnas mot Bagartorpsringen i lamellhusen. För punkthusen har bestämmelse införts att enkelsidiga lägenheter får anordnas med bullerdämpning som burspråk och/eller balkonger med exempelvis täta räcken, lokalt bullerskydd på en sida och ljudabsorbenter. I samma planbestämmelse för punkthusen regleras att i undantagsfall accepteras specialfönster för att uppfylla riktvärden.
- Planbestämmelse har införts att balkonger inte tillåts mot järnvägen för lamellhuset i söder samt att utskjutande balkonger inte får ske för övriga hus mot Bagartorpsringen.
- Principsektionen för avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats har förtydligats.

Planbeskrivning:

- Information har skrivits in i planbeskrivningen vilken lydelse av PBL som detaljplanen följer samt vilken bullerlagstiftning som tillämpas.
- Prognosticerade fordonsmängder i form av antal tåg har uppdaterats enligt Trafikverkets remissvar (som buller- och riskutredningen baseras på)
- Förtydligande har gjorts i planbeskrivningen att planförslaget inte påverkar Ostkustbanan negativt avseende risk- och buller.
- Avsnittet om buller och risk har uppdaterats avseende de nya bullerbestämmelserna.
- Dagvattensituationen och påverkan på området utanför planområdet har förtydligats i dagvattenutredningen.
- Information har förts in att TR2-trapphus planeras och att åtkomst för räddningstjänstens fordon därmed inte behöver ske över gård.

Övrigt:

- Bullerutredning har uppdaterats/förtydligats med antal tågpassager i enlighet med Trafikverkets yttrande.
- Riskutredning har uppdaterats/förtydligats med antal tågpassager i enlighet med Trafikverkets yttrande samt att farligt gods kan komma att transporteras på det närmaste nytillkommande spåret. Förtydliganden har även gjorts i Bilaga B, avsnitt 3 avseende dimensionerande personantal som underlag till riskutredningen. Konsekvensberäkningarna för bl.a. ”stor pölbrand” (samt urspårning och tågbrand) har vidare reviderats för att bättre beakta olycksrisker med begränsade skadeområden.
- Dagvattenutredning har uppdaterats med förtydliganden avseende att den har gjorts utifrån 100-årsregn och med klimatfaktor 1,25. Vidare har kompletterade modellering gjorts som visar att den ändrade höjdsättningen inte medför ökade översvämningsdjup i nedströms liggande områden.

7. Yttrande under underrättelse

Trafikverket

Trafikverket kan konstatera att trafikuppgifterna i buller- respektive riskutredningar överensstämmer med de trafikuppgifter Trafikverket tillhandahållit och att vi nu inte något att invända mot ingångsvärdena för beräkningarna.

Samtliga spår som passerar planområdet utgörs av genomgående spår. Även efter en utbyggnad av Ostkustbanan med tillkommande spår kommer samtliga spår att utgöras av genomgående spår som kommer att kunna trafikeras av samtliga tågtyper och i full hastighet, inklusive godståg med farligt gods. I riskutredningen och planbeskrivningen finns fortfarande skrivelser kvar om driftsspår och felaktiga antaganden om dess funktion och trafikering. Det är det av största vikt att tillkommande bebyggelse anpassas utifrån att alla tågtyper, inklusive farligt gods, kommer fraktas på samtliga spår och att samtliga spår troligtvis utformas för att kunna trafikeras i högsta tillåtna hastighet. Risk- och bullerutredningen måste baseras på detta.

Då det har förtydligats i bullerutredning och planbeskrivning att det är PBL och Bullerlagstiftning enligt 1997 års lagstiftning som tillämpas, vill uppmärksamma Solna kommun på att de därmed också tar ansvar för den eventuella störningen och gör en medveten avvägning. Trafikverket förutsätter härmed att krav inte kommer att ställas på verket, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta buller-, vibrations- eller stomljudsreducerande åtgärder efter detaljplanens/bygglovens genomförande. Överskridanden av normer och riktvärden för både buller-, vibrationer och stömljud kan annars leda till en försämrad regional tillgänglighet i form av restriktioner såsom nedsatt hastighet, begränsningar för godstrafik eller annan reglering av trafiken, vilket Trafikverket inte kan medge på Ostkustbanan.

Trafikverket bedömer att gångtunneln under järnvägen i dagsläget är känslig för översvämning, även mindre nederbörd kan skapa viss vattenyta i gångtunneln. Vid kraftigare nederbörd bildas djupare vattenytor i gångtunneln som gör att pendlare inte kan ta sig upp mot Bagartorpsringen. Då denna gångtunnel och stationsentré är den enda utgången från Ulriksdals pendeltågsstation är det av största vikt att man säkerställer att planerade höjdsättningar och LOD-lösningarna fungerar så att vattenansamlingar bildas på kalkylerat sätt, särskilt för delområde 6,7 och 8 som angränsar till gångtunneln.

Området är sättningskänsligt och det finns därmed risk för påverkan på järnvägsanläggningen vid grundvattensänkning. Det är därför av stor vikt att sättningskänsligheten utreds inför genomförandet, särskilt som man ämnar schakta under grundvattenytan för att bygga källarplan och garage. Då Trafikverkets spår, spårområde och station angränsar till planområdet så är det av vikt att man tar hänsyn till dess känslighet för sättningar vid planerad byggnation. Trafikverket kommer behöva granska och godkänna kontrollprogram för alla arbeten som kan påverka grundvattennivåerna eller på annat sätt skada järnvägsanläggningen genom schaktning, spontning eller

eventuell sprängning. Detta kommer behöva regleras i avtal med Solna kommun.

Trafikverket har noterat att balkonger inte får byggas mot Bagartorpsringen vilket fått planbestämmelsen f5, men då hus IV även ligger inom detta avstånd, 50 m till befintligt närmsta spår, och man i riskutredningen bedömt att indragna balkonger ger acceptabla risker, anser Trafikverket att hus IV ska ges en bestämmelse där detta framgår; Förslagsvis f6 Indragna balkonger kan medges mot Bagartorpsringen.

Trafikverket vill också uppmärksamma Planupprättaren och Länsstyrelsen på att plan-bestämmelsen f4 anger ”Bullerskärm om högst 2,4 meter får anordnas”. Trafikverket tolkar det dock som att bullerskärmen är en förutsättning för att riktvärdena ska uppnås och i så fall bör bestämmelsen lyda; f4 Bullerskärm om högst 2,4 m ska anordnas.

Trafikverket utgår ifrån att plangränsen inte justerats sedan tidigare granskning (II), då den överensstämde med den riksintressepreciseringen som tagits fram för en breddad spårkorridor för Ostkustbanan. Trafikverket kan inte medge att den riksintressepreciserade marken för nytt spårområde ingår i förslaget till ny detaljplan.

Trafikverket noterar att det i Planbeskrivningen på s. 5 under rubriken Riksintressen tydligare borde redogöras för de olika trafikslagen som är utpekade riksintressen så att flygtrafiken får ett eget stycke och sedan ett separat stycke för riksintressepreciseringen för Ostkustbanan med planerad utbyggnad och breddat spårområde, så att de beskrivs var för sig.

Trafikverket vill även upplysa om att enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska samtliga objekt som är 45 meter över mark- eller vattenytan hindermarkeras, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

Inför antagandet behöver Solna kommun teckna ett bevakningsavtal med Trafikverket. I bevakningsavtalet beskrivs att kommande genomförande ska utföras i samråd med Trafikverket och att ett genomförandeavtal ska tecknas inför byggstart. I Bevakningsavtalet utses också en bevakningsledare/kontaktperson som blir kommunens samrådspart för det kommande genomförandeavtalet. Bevakningsledaren blir också Kommunens motpart när de byggtekniska detaljerna som kontrollprogram, granskning av bygghandlingar m.m. ska göras samt den person som utför platsbesök/syner i de delar där Trafikverkets anläggning berörs. Bevakningsavtalet ska vara undertecknat av båda parter innan detaljplanen antas.

Efter inkommit yttrande har Trafikverket via Länsstyrelsen i mejl 2020-11-30 framfört att antagna hastigheter i risk- och bullerutredningen behöver justeras. Detta för att ta höjd för att vissa tåg kan trafikeras i högre hastigheter.

Förvaltningens kommentar:

Risk- och bullerutredningen har justerats utifrån de angivna hastigheter av tågen som Trafikverket framfört i mejl (36 tåg kommer att gå i 250 km/h och 5 godståg i 120 km/h). Riskutredningen har uppdaterats enligt denna

förutsättning. Utredningen visar att risknivån höjs för ytorna närmast spåret men konsekvensavståndet är begränsat. Det krävs därmed inga ytterligare åtgärder för bebyggelsen. Tidigare rekommendationer för ytorna närmast spåret påverkas inte heller. Även bullerutredningen har uppdaterats enligt de nya uppgifterna om hastigheter. Denna visar att antal godståg är så få att de inte påverkar bullersituationen alls. Även antalet snabbtåg är så få att det inte blir någon ökning av bullret som leder till att ytterligare åtgärder behövs.

Planförslaget innebär att det blir en bättre avrinningsituation på entrétorget jämfört med dagens situation. Detta beskrivs i både dagvattenutredning och planbeskrivning.

Plangränsen har inte justerats sedan granskning 2.

Riskutredningen samt planbeskrivningen har justerats så att tidigare felaktiga benämningar om driftsspår har utgått.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om hindermarkering. Avsnittet om riksintressen har justerats enligt Trafikverkets förslag.

Enligt förslaget planeras inte indragna balkonger mot Bagartorpsringen i hus IV. En bullerbestämmelse har ändå införts att endast indragna balkonger tillåts på hus IV och lamellhuset in norr. Bestämmelsen om plank har justerats så att det framgår att ett sådant skall uppföras, samt höjd har justerats. Vidare har kryssmarken kompletterats med att bullerskydd (plank) får uppföras.

Ett bevakningsavtal kommer att tecknas med Trafikverket.

8. Förändringar efter underrättelse

Inkomna synpunkter har inneburit att planhandlingarna reviderats enligt följande:

Plankartan:

- Att bullerskärm får anordnas har införts för bestämmelsen för kryssmark.
- Bestämmelse om bullerskärm har formulerats om till en skyddsbestämmelse och en lägsta höjd av planket regleras.
- Bestämmelse har lagts till att endast indragna balkonger får anordnas mot Bagartorpsringen på det lägre punkthuset och lamellhuset i norr.
- Information har skrivits in att mindre revideringar enligt ovan har gjorts efter granskning

Planbeskrivning:

- Information har skrivits in att revideringar på plankartan beskrivna ovan gjorts efter granskning.

- Tidigare felaktiga benämningar om driftsspår har utgått.
- Genomförandedelen har kompletterats med information om hindermarkering.
- Avsnittet om riksintressen har justerats enligt Trafikverkets förslag.
- Förtydligande har gjorts kommunen bedömer (utifrån studier av antal tåg enligt basprognos 2040 samt av Trafikverket framförda framtida hastigheter) att planförslaget inte medför någon negativ påverkan på transporter på Ostkustbanan eller försvårande av nyttjande av anläggningen.

Övrigt:

- Risk- och bullerutredningen har justerats utifrån de angivna hastigheter av tågen som Trafikverket framfört i mejl 2020-11-30 (36 tåg kommer att gå i 250 km/h och 5 godståg i 120 km/h). Riskutredningen beskriver visar att risknivån höjs för ytorna närmast spåret men konsekvensavståndet är begränsat. Det krävs därmed inga ytterligare åtgärder för bebyggelsen. Tidigare rekommendationer för ytorna närmast spåren påverkas inte heller. Även bullerutredningen har uppdaterats enligt de nya uppgifterna om hastigheter. Denna visar att antal godståg är så få att de inte påverkar bullersituationen alls. Även antalet snabbtåg är så få att det inte blir någon ökning av bullret som leder till att ytterligare åtgärder behövs.