Undersökning av betydande miljöpåverkan

Detaljplan för del av kv. Stigbygeln och kv. Tömmen m.m.
inom stadsdelarna Hagalund och Järva

Avsikten med undersökning

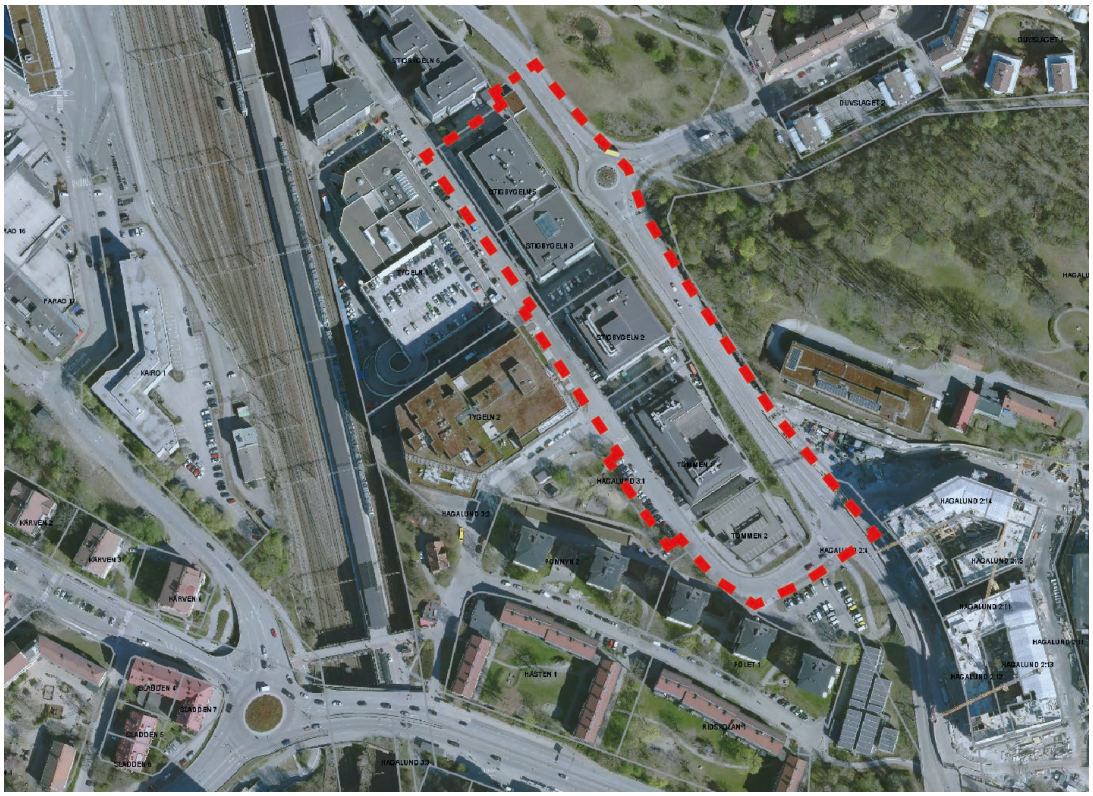
När ett förslag till detaljplan upprättas ska planen genomgå en undersökning av betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. Syftet med undersökningen är att se om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Omständigheter ska identifieras vilka talar för eller emot en betydande miljöpåverkan. Detta kan göras utifrån 5 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Sammanfattningsvis ska kommunen ta ställning till om någon enskild omständighet – eller flera aspekter sammantaget – kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Relevanta miljöaspekter beskrivs nedan under rubrikerna:

- Platsen (platsens betydelse och sårbarhet, nuvarande markanvändning m.m.)
- Påverkan (storlek och fysisk omfattning, effekter, risker m.m.)
- Planen (karaktäristiska egenskaper, ger förutsättningar, fördelar resurser m.m.)

Solna stad önskar nu samråda med Länsstyrelsen i Stockholms län som ett led i undersökningen av betydande miljöpåverkan avseende detaljplan för del av kv. Stigbygeln och kv. Tömmen m.m.

Platsen



Preliminärt planområde inom röd streckad linje på ortofoto från 2020.

Planområdet och dess nuvarande markanvändning

Planområdet omfattar cirka 2,7 hektar och utgörs av del av kvarteret Stigbygeln samt kvarteret Tömmen med omgivande gatumark på Gårdsvägen och Kolonnvägen. Området är idag bebyggt med hus i 5 till 6 våningar med användningen kontor, småindustri och hantverk. Förutom bebyggelse, dominerar parkering stadsbilden i planområdet: dels i form av markparkering tvärställd mot husen längs Gårdsvägen liksom i mellanrummen mellan husen, dels i form av ett parkeringsgarage i 2 till 3 plan i söder. Även en del av Fröparken, längs Gårdsvägen, är planlagd för parkering. Invid Fröparkens p-platser finns en återvinningsstation (ÅVS). En pumpstation tillhörande Solna Vatten ligger i planområdets norra del mot Kolonnvägen.

Planområdet utgörs dels av fastigheter som ägs av Fabege: Stigbygeln 5, Stigbygeln 3, Stigbygeln 2, Tömmen 1 och Tömmen 2, dels av mark i kommunal ägo: del av Hagalund 3:1 (planområdets del av Gårdsvägen och parkerings- och ÅVS-del av Fröparken), del av Hagalund 2:4 (Kolonnvägen mot söder) samt del av Järva 4:11 (Kolonnvägen mot norr).

Planområdet är - om än långsmalt - relativt begränsat till sin yta och ligger helt inom redan ianspråktagen mark. Området används främst för kontor, småindustrier och parkering. Planområdets naturinslag är mycket begränsade. En allé har dock identifierats (se rubriken ”Grönstruktur och parker” nedan)

Tidigare ställningstaganden: gällande detaljplaner och planuppdrag

Planområdet är detaljplanelagt sedan tidigare. Genomförandetiden har gått ut för alla gällande detaljplaner i området. Följande planer gäller:

- 0414/1963 (gäller för Fröparken inklusive dess tvärställda parkering)
- P85/1125 (gäller för större delen av Kolonnvägen längs planområdet)
- P00/0614/1 (gäller för del av Kolonnvägen där cirkulationsplatsen ligger)
- P02/0912 (gäller för kv. Tömmen och kv. Stigbygeln förutom Stigbygeln 2)
- P05/0302 (gäller för Stigbygeln 2)

Kommunstyrelsen gav den 16 november 2020 (§ 139) byggnadsnämnden i uppdrag att påbörja detaljplanearbete för aktuellt område. Planarbetet betraktas som påbörjat vid denna tidpunkt.

Enligt beslutet ska området planläggas för ny total bebyggelse om cirka 13 000 m^2 bostäder och cirka 59 000 m^2 ljus BTA kontor samt lokaler i bottenvåningarna. Idag finns cirka 36 000 kvm BTA bebyggelse på markområdet, vilket innebär att tillkommande yta preliminärt ungefär ger en fördubbling av ljus BTA.

I planuppdraget nämns också att behovet av förskola ska utredas, men efter att avstämning skett med barn- och utbildningsförvaltningen bedöms inte längre något förskolebehov finnas i aktuell detaljplan. Eventuellt kan ett LSS-boende om 6 lägenheter, 1 personallägenhet samt gemensamhetsutrymmen komma att uppföras i bostadskvarteret. Det södra kvarteret, Tömmen 2, planeras preliminärt för bostäder, eftersom det dels ligger invid Fröparken och dels närmast angränsar till såväl befintliga bostäder som bostadskvarter under uppförande.

Byggnadsnämnden gav i sin tur miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja planarbetet den 3 februari 2021 (§ 3).

Tidigare ställningstaganden: översiktsplan, FÖP, riksintressen

Solna stads gällande *Översiktsplan 2030*, antagen av kommunfullmäktige 2016 och aktualitetsförklarad 2020, anger aktuellt planområde som ”framtida blandad stadsbebyggelse”. Detaljplanen bedöms i huvudsak vara förenlig med översiktsplanen. Ett undantag är dock att aktuellt detaljplaneförslag kommer att avvika från *Fördjupad översiktsplan* (FÖP) *för Solna stationsområde* ifrån 2007, och därför även kan anses avvika från översiktsplanen, vilket gör att ett utökat planförfarande blir tillämpligt för aktuell detaljplan.

I denna FÖP, som anges vara aktuell i översiktsplanen, beskrivs att området vid Gårdsvägen inte är lämpligt för bostäder på grund av trafikbuller. Sedan FÖP:en togs fram har dock trafikbullerförordningen tillkommit, och med dess riktvärden bedöms det vara möjligt med bostäder i aktuellt område. För att få till en mer funktionsblandad stad, som är aktiverad under större delar av dygnet, bedöms det också lämpligt att inte enbart uppföra kontor och andra lokaler för centrumändamål i området. Att utreda hur bostäderna lämpligast ska utformas för att minska störningar från buller, för att skapa en god boendemiljö, blir en viktig del i planarbetet.

Solna station beskrivs i de översiktliga planerna som den viktigaste kollektivtrafiknoden i staden, och den ska utvecklas med kommande tunnelbaneutbyggnad och ambition om framtida regionaltågsstation. Cykelvägnätet ska förbättras. En utpekad utmaning för planområdet är att knyta det till omkringliggande stadsdelar.

Väster om planområdet ligger järnvägen och riksintresset Ostkustbanan. Närmaste spårmitt ligger nästan 90 meter från närmaste planerade (kontors-)byggnad i aktuell detaljplan, varefter avståndet successivt ökar. Bostadskvarteret spås få en placering cirka 150 meter från spåren. Skärmande bebyggelse mellan planområdet och järnvägen finns redan idag och planeras bli högre, och därmed få en större skärmande effekt, i angränsande pågående detaljplan (för Tygeln 1 och 3, del av Järva 4:11 m.fl.) som nyligen varit på samråd.

Bromma flygplats hinderytor berör, liksom övriga kommunen, planområdet. Dock ligger planområdet relativt långt ifrån flygplatsen vilket medför att högsta totalhöjd med hänsyn till flygplatsen ligger över +70 meter för i princip hela planområdet, en totalhöjd som ändå inte bedöms vara aktuell att sträva efter i denna detaljplan.

Detaljplanen bedöms inte skada något riksintresse.

Planen

Detaljplanen avser att skapa förutsättningar för en högre exploatering med främst kontor, ett utåtriktat utbud av handel och service i bottenvåningarna, bostäder i det södra kvarteret samt utveckling mot mer stadsmässig allmän platsmark. Det goda kollektivtrafikläget motiverar en högre täthet i och med närheten till Solna station, och den planerade tunnelbanestationen på andra sidan järnvägen. Planen utnyttjar befintlig infrastruktur i form av bland annat Kolonnvägen och Gårdsvägen vilka kommer att ligga kvar i ungefär samma läge som idag, men troligtvis få en förändrad utformning med mer utrymme för framtida gång-, cykel- och kollektivtrafik än idag. En återvinningsstation avses preliminärt bli kvar i sitt befintliga läge, medan många av dagens synliga och ytkrävande parkeringsplatser i området tas bort eller flyttas till underjordiska parkeringsgarage.

Planen anger inte förutsättningar för några störande verksamheter eller särskilda åtgärder som kan tänkas inverka negativt på människors hälsa eller miljön. De miljöfrågor som har betydelse för planen bedöms kunna studeras och hanteras inom det ordinarie planarbetet.

Påverkan

Planförslagets markutnyttjande och förening med andra projekt
Planen ska ge förutsättningar för ett bostadskvarter med cirka 13 000 m^2 bostäder. Cirka 59 000 m^2 ljus BTA planeras preliminärt för kontor och lokaler i bottenvåningarna. Tillkommande yta ger i så fall en fördubbling av ljus BTA jämfört med dagsläget. Planen ska samordnas med pågående planarbete för Tygeln 1 och 3 m.fl.

Buller och vibrationer
Planområdet är utsatt för höga bullernivåer, främst från Kolonnvägen. Även Gårdsvägen bidrar med förhöjda bullernivåer för planområdet. Järnvägen ligger minst 90 meter bort, men kan ändå ha en viss påverkan på kontorsbebyggelsen. Frösundaleden ligger minst 125 meter bort och E4 Uppsalavägen ligger minst 350 meter bort. En bullerutredning ska tas fram för att visa hur en god ljudmiljö ska skapas för bostäderna i kvarteret samt hur bland annat gällande riktvärden enligt bullerförord-

ningen (2015:216, med ändring 2017:359) ska klaras. Någon form av slutet bostadskvarter blir förmodligen aktuellt i den södra delen av planområdet. Det ska även utredas vilka övriga akustiska utmaningar som området medför, såsom vibrationer, industribuller etc. De tänkta bostädernas närhet till återvinningsstationen i Fröparken kan exempelvis vara en bullermässig utmaning.

Kartutsnitt där planområdet ingår, med beräknad ekvivalent bullernivå (sammanlagd för vägtrafik, flyg och järnväg), Tyréns 2008. På Kolonnvägen finns högsta nivåer, över 70 dBA på själva vägen.

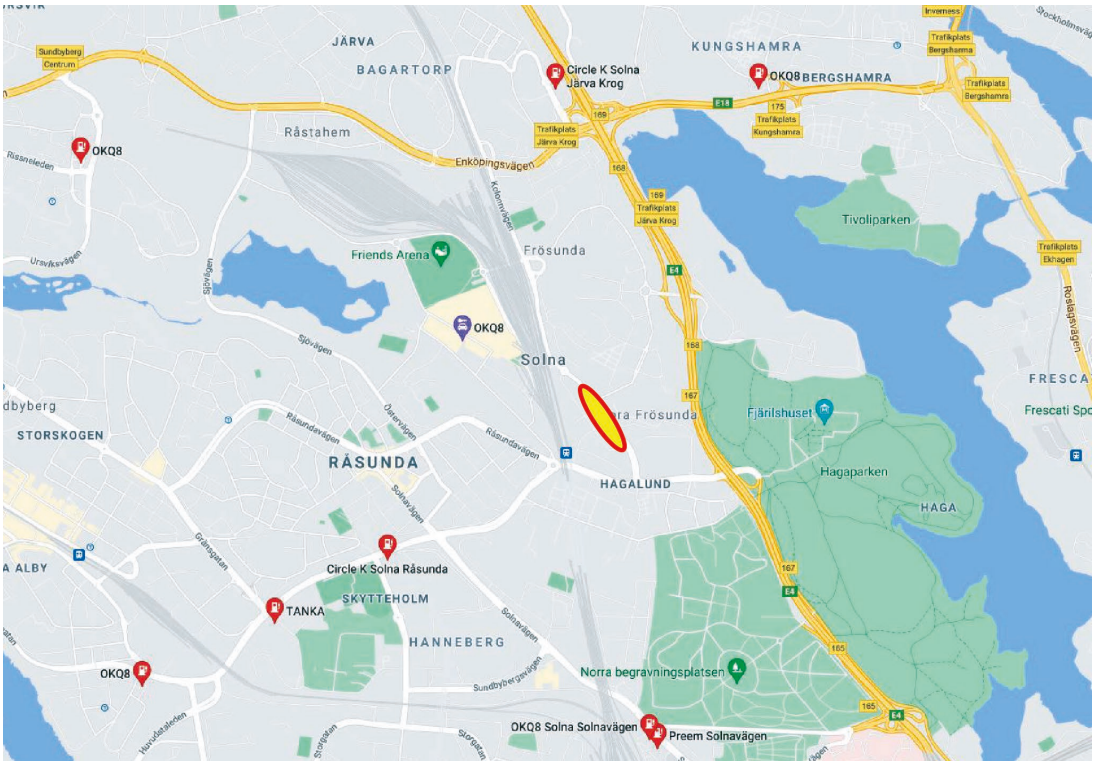
Risk med hänsyn till farligt gods

Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län ska riskerna beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. Mellan 75–150 meter behöver det dock vanligtvis inte tas fram någon riskutredning. Inom detta skyddsavstånd räcker det ofta att *beskriva* avståndet till vägen/järnvägen för att Länsstyrelsen ska anse att riskerna har blivit beaktade. Närmaste avstånd till Ostkustbanan är i detta fall nästan 90 meter (Bostadskvarteret spås få en placering cirka 150 meter från spåren). På andra sidan Gårdsvägen, närmast järnvägen, finns redan skärmande bebyggelse och framtida kontorshus planeras få betydligt högre höjd inom ramen för angränsande pågående detaljplan för Tygeln 1 och 3 m.m.

E4 är en primär transportled för farligt gods och Frösundaleden är en sekundär transportled för farligt gods. Avståndet från planområdet till E4 är minst 330 meter och till Frösundaleden är avståndet cirka 125 meter.

Enligt uppgift finns inga identifierade farliga verksamheter i området. Bensinstationer saknas i närheten av planområdet (se karta nedan). I brist på möjliga målpunkter bör farligt godstransporter invid planområdet inte vanligen förekomma.

Någon riskutredning bedöms mot bakgrund av ovanstående inte behövas för planen.



Bensinstationer vid röda knappnålar. Aktuellt planområde ligger vid gul ellips med röd kantlinje.

Risk för markföroreningar

Marken kan visa sig vara förorenad. En miljöteknisk markundersökning (MMU) ska tas fram för att, i förekommande fall, ge underlag för åtgärdsmetoder avseende eventuella markföroreningar. Både mark och grundvatten behöver undersökas. Förvaltningen har inte funnit någon information om tidigare utförd mark- eller grundvattenprovtagning inom planområdet.

Inom planområdet bedrivs och har bedrivits diverse mindre icke-anmälningspliktiga miljöfarliga verksamheter. Inom Tömmen 1 finns grafiker, fordonsverksamhet och verkstadsindustri. Inom Tömmen 2 finns ett parkeringshus med installerad oljeavskiljare. Inom Stigbygeln 3 och 5 bedrivs verksamheter med metallavfettning respektive läkemedelstillverkning. Det har tidigare påträffats PCB i fogmassor inom fastigheterna Stigbygeln 2, 3 och 5. Inventering samt sanering har utförts och inga PCB-haltiga fogmassor ska enligt slutrapporter ha lämnats kvar.

Det finns eller har funnits miljöfarliga verksamheter inom flera fastigheter kring aktuellt planområde. Inom Tygeln 1 och 3 på andra sidan Gårdsvägen bedrivs samt har det bedrivits fordonsverksamheter. Även Tygeln 2 huserar sedan sommaren 2020 en fordonsverksamhet. Ett antal miljötekniska markundersökningar samt avhjälpandeåtgärder har utförts inom olika delar av dessa fastigheter mellan 2016–2020 till följd av påträffade föroreningar eller byggnadsarbeten. Vid bygget på grannfastigheten Tygeln 2 påträffades olja i fri fas (dvs mycket höga halter) liksom klorerade lösningsmedel i grundvatten samt metallföroreningar i mark. I Arenastaden väster om järnvägen har metallföroreningar i mark och klorerade lösningsmedel i grundvatten påträffats.

Inom nuvarande Hagalund 2:2 bedriver Bilia fordonsverksamhet med bland annat drivmedelshantering, bilvårdsanläggning och bilverkstad. Två olyckor med utsläpp av drivmedel skedde 2019. MMU och avhjälpandeåtgärder har gjorts 2018 och 2021. Provtagning vid provpumpning av grundvatten har skett 2018 vilket visat på förekomst av PFAS samt PFOS. Inom Hagalund 2:1 har det tidigare bedrivits en handelsträdgård.

Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet består idag nästan helt av hårdgjorda markytor. I samband med ny exploatering ska det utredas hur åtgärder kan bidra till att gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten kan följas. Planområdet ligger inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Brunnsviken, vars ekologiska status är otillfredsställande och vars kemiska status inte uppnår god enligt de senaste bedömningarna. En dagvattenutredning ska tas fram för planområdet. Solna stad har en dagvattenstrategi som anger att 20 millimeters renande fördröjning ska ske av dagvatten. Förmodligen kan dagvattenåtgärder inom planområdet leda till en förbättring av situationen i området. Dagvatten kan exempelvis fördröjas och renas med hjälp av växtbäddar, för att säkerställa att detaljplanen inte leder till någon försämring av MKN för vatten.

Skyfall

Delar av Gårdsvägen är känsliga för marköversvämning. Vid ett skyfall påverkas främst lågpunkten nordväst om aktuellt planområde (lågpunktsområdet inom den angränsande pågående detaljplanen för Tygeln 1 och 3 m.fl.) relativt kraftigt av översvämning. Därför är det viktigt att aktuell detaljplan dels stödjer de skyfallsåtgärder som utreds och avtalas inom ramen för angränsande plan, dels att aktuell plan varken förvärrar skyfallssituationen inom eller utanför planområdet. Aktuell plan behöver snarare troligtvis ge utrymme för skyfallsåtgärder som underlättar situationen i lågpunktsområdet norr om aktuellt planområde.

Möjliga skyfallsåtgärder kommer att utredas. Åtgärder behöver säkerställas för att minska risken för skador orsakade av översvämning. Exempel på åtgärder kan vara t.ex. att våningsplan under marknivå byggs vattentätt, att entréer eller andra öppningar placeras över en viss nivå (preliminärt får detta eventuellt någon effekt i planområdets norra del, som ligger mer låglänt), att skyfallsmagasin och/eller att avrinning till sådana magasin möjliggörs. Det kan även vara positivt om tänkta dagvattenåtgärder kan utformas för att även kunna hantera skyfall i någon grad.

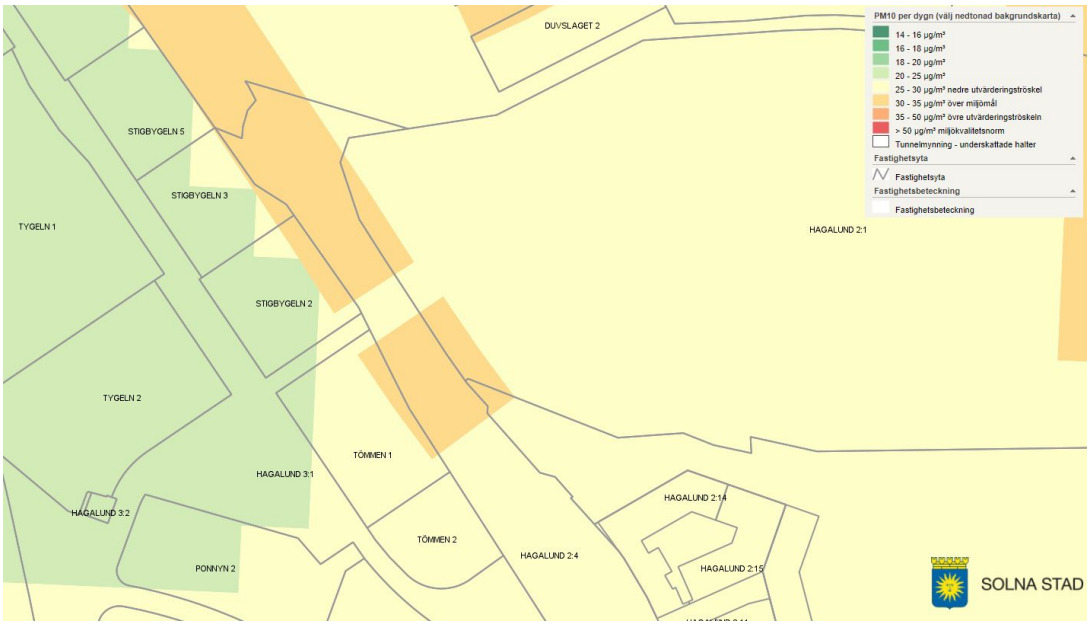
Miljökvalitetsnormer för luft

Bebyggelsen i planområdet blir till större delen enkelsidig mot Kolonnvägen, vars östra sida kommer att utgöras av befintlig stadspark, Gustav III:s Boulevard och en sprängkant. Halterna för kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10) utomhus i planområdet ligger enligt de mätningar och beräkningar som finns under gällande MKN för luft. Halterna bedöms preliminärt inte heller överskridas till följd av planens genomförande. En luftkvalitetsutredning behöver dock tas fram för att säkerställa detta. Haltkartorna nedan ger en översiktlig bild av halterna. För aktuell plan behövs förfinade beräkningar som mer detaljerat tar hänsyn till effekter på luftomblandningen av till exempel byggnader och speciella topografiska förhållanden. Eftersom högre exploatering planeras i detta område med relativt höga halter måste kompletterande utredning ske med hänsyn till ny bebyggelse och förändrad trafiksituation.

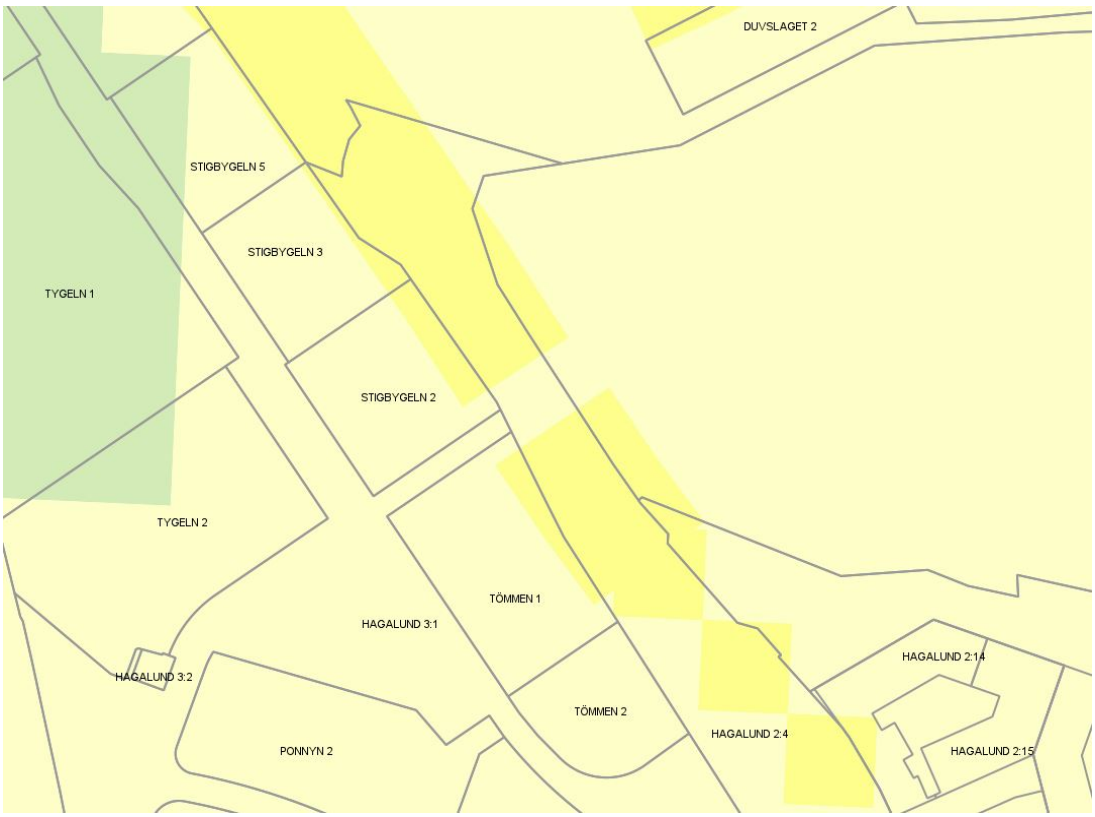
På kartorna nedan visas halter i utomhusluften av partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO_2. Kartläggning år 2020 har gjorts med spridningsberäkningar i kombination med mätningar av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.

Halter kan jämföras med miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål till skydd för människors hälsa. Vad gäller normvärden (MKN) för både PM10 och NO_2 är dygnsmedelvärdet svårast att klara och detta klaras såsom kan utläsas av kartorna, med god marginal.

För målvärden är årsmedelvärdet svårast att klara för PM10 och timmedelvärdet för NO_2. Nivåer för dygns- och timmedelvärdet avser skydd vid korttidsexponering av höga halter medan årsmedelvärdet avser skydd vid långtidsexponering vid till exempel bostäder. Miljökvalitetsmålen klaras inte längs Kolonnvägen i dagsläget.



PM10 per dygn ligger längs Kolonnvägen, i planområdet, idag som högst på 30–35 µg/m³ (mikrogram per kubikmeter), vilket ligger precis över miljökvalitetsmålet på 30 men under miljökvalitetsnormen som är 50 µg/m³. (Underlag av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.)



Beräknad halt av kvävedioxid (NO_2) för det 8:e värsta dygnet för ett normalt utsläppsår 2020. Normvärdet som ska klaras är 60 µg/m³ (mikrogram per kubikmeter). Det finns inget miljömål definierat för dygnsmedelvärdet av NO_2. Längs Kolonnvägen är halterna i planområdet idag som högst 36–48 µg/m³, vilket är den nedre utvärderingströskeln. (Underlag framtaget av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.)

Grönstruktur och parker

Cirka 100 meter norr om planområdet ligger Lilla Frösunda gård. Parken mellan Lilla Frösunda gård och Kolonnvägen är utpekad som stadsdelspark i Solna stads grönplan. Stadsdelsparken kopplar även till andra grön- och promenadområden i Frösunda. Detaljplanen bedöms inte påverka denna park, förutom att fler arbetsplatser och bostäder i området kan leda till ett högre nyttjande av parken.

I planområdets sydvästra del ligger idag tvärställda parkeringsplatser mot den lilla Fröparken. I detaljplanen ska det studeras om dessa parkeringar kan tas bort och ersättas med park och/eller en mer attraktiv gatumiljö med bättre möjligheter för gång- och cykeltrafik.

En allé med fem oxlar, som planterades omkring år 2005, finns längs parkeringsgaraget i söder, utmed Gårdsvägens södra anslutning mot Kolonnvägen. Det främsta naturvärdet ligger i att oxel har blommor och bär, vilket gynnar fåglar och pollinerande insekter. (Grova träd, från cirka 40–50 cm stamdiameter för oxel, kan också ha värden för vedinsekter.) Räknat från Kolonnvägen har dessa oxlar följande diameter: 21, 22, 21, 19 och 21 cm.

Oxelallé längs Gårdsvägens anslutning mot Kolonnvägen

Oxlarna ser fina och friska ut, men eftersom de står i en slänt kan det bli svårt att ha dem kvar och samtidigt få till en bra gatumiljö så att marken kan ansluta mot planerad ny fasad utan slänter.

Allén har ett generellt biotopskydd. Ansökan om dispens från biotopskyddsbestämmelserna behöver göras till Länsstyrelsen i Stockholms län, som kan ge dispens från det generella biotopskyddet om det finns särskilda skäl. Kompensationsåtgärder, såsom plantering av nya gatuträd i skelettjordar, kommer att bli aktuellt här. Förutom allén finns inte någon nämnvärd grönska inom planområdet, bara lite ”överbliven” släntad mark väster om Kolonnvägen med gräs och sly. Denna slänt bedöms inte hysa några naturvärden.

Planområdet kan anses ligga inom ett bristområde för biologisk mångfald och spridningsvägar. En ytterst svag spridningsväg i planområdet går längs Rättarvägen, mellan byggnaderna här, mellan Stora Frösunda park och över till Dalvägens parkstråk, via Fröparken. Här skulle en viss förstärkning kunna göras med exempelvis trädplantering längs Fröparken och/eller Rättarvägen.

Förutsättningar för kollektivtrafikresande

Planområdet är mycket välförsörjt ur ett kollektivtrafikperspektiv. Planområdet ligger inom 200 till 400 meters gångavstånd från Solnas viktigaste kollektivtrafikknutpunkt med pendeltåg, stombusstrafik, tvärbana samt tunnelbana under utbyggnad. Gula linjens slutstation Arenastaden kan förmodligen öppnas för trafik år 2028 med två entréer som båda är planerade cirka 400 meter från planområdet. För att gynna kollektivtrafikresande är det positivt att bebygga planområdet med en hög exploateringsgrad.

Samlad bedömning

Planförslaget avviker endast marginellt från gällande översiktsplan. Avvikelsen består i att bostäder, i gällande FÖP från 2007, inte bedömts lämpligt på grund av buller. Sedan trafikbullerförordningens (2015:216 rev. 2017:359) tillkomst så bedöms det numera möjligt att bygga bostäder i planområdet. På grund av avvikelsen gentemot gällande FÖP (som aktualitetsförklarats i gällande översiktsplan) kommer ett utökat förfarande att tillämpas, med bland annat kungörelse vid samrådets start.

Bostadsbebyggelsen bedöms kunna utformas och placeras för att uppfylla kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om buller. Planen bedöms preliminärt inte heller innebära några övriga risker, för människors hälsa och säkerhet, som inte kan hanteras med lämpliga åtgärder. De miljöfrågor som har betydelse för planen kommer att studeras och beskrivas under planarbetet. Dessa bedöms vara

- Buller
- Markföroreningar
- Dagvatten
- Skyfall
- Luftkvalitet
- Alléträdens naturvärde, och eventuell funktion för spridningssamband, samt hur dessa oxlar lämpligast ersätts med nya träd.

Dagsljus och solljus kan, utöver ovanstående miljöfaktorer, bli aktuellt att utreda för att se att gällande krav och rekommendationer kan uppnås, samt för att se planförslagets konsekvenser på omgivningen. Geoteknik behöver också utredas, men bedöms preliminärt inte vara kopplat till någon miljöfråga. Den negativa miljöpåverkan som planen ger upphov till bedöms preliminärt vara begränsad.

Den positiva miljöpåverkan som planen skulle kunna ge upphov till grundar sig främst i en markanvändning som skapar förutsättningar för kollektivtrafikresande. Att nyttja hårdgjord mark i utmärkta kollektivtrafiklägen till en högre exploatering är ett miljömässigt bättre alternativ än att ta exempelvis naturområden i anspråk. Såväl dagvattensituation, skyfallssituation som markföroreningssituation har stora möjligheter att förbättras genom att åtgärder säkerställs i detaljplanen och/eller i tillhörande exploateringsavtal.

Miljö- och byggnadsförvaltningen bedömer i nuläget att aktuellt planförslag, som innebär en utökad exploatering och en mer attraktiv miljö inom redan ianspråktagen mark, inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning därför inte behöver göras för denna detaljplan. Beslut härom ska fattas av byggnadsnämnden i samband med beslut om plansamråd.

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Erik Nordenstam
Planarkitekt