



Programsamrådsredogörelse

Program för Norra delen av Hagastaden

inom stadsdelen Haga, upprättad i oktober 2016

Innehåll

1. Bakgrund
2. Sammanfattning
3. Yttranden
 - remissinstanser
 - sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende
 - övriga

1. Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 september 2015, § 108, att programförslaget skulle ligga till grund för samråd.

Programmets syfte är att omvandla östra Karolinskas sjukhusområde, kallat Norra Hagastaden, till en blandad stadsbebyggelse som en fortsättning på Stockholms del av Hagastaden. Inriktningen är att området ska innehålla i första hand bostäder, därutöver kontor samt lokaler för Astrid Lindgrens barnsjukhus och Radiumhemmet. Programförslagets struktur bygger vidare på områdets befintliga gatunät, offentliga rum, bebyggelse och topografi. Planen innebär näst intill en fördubbling av bebyggelsevolymen och ger plats till cirka 3000 nya lägenheter, förskolor och 100 000 kvm BTA tillkommande kontor. En tät stadsstruktur med nya kopplingar till omgivningen skapas. Förslag till utformning av en stadsstruktur kring Uppsalavägen har arbetats fram tillsammans med Stockholms stad.

Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats i entrén till Solna stadshus och på stadsbiblioteket i Solna centrum (Solnarummet) under tiden 28 september – 20 november 2015.

2. Sammanfattning

Yttranden i korthet

Remissinstanser:

Länsstyrelsen i Stockholms län

Ser positivt på att de två städerna Solna och Stockholm fortsätter sitt samarbete kring utvecklingen av Hagastaden. Länsstyrelsen vill lyfta fram konsekvenserna av mötet med Nationalstadsparken och riksintressen, kulturmiljövård, klimatanpassning, kommunikationsanläggningar, energidistribution, mellankommunal samordning, miljö kvalitetsnormer, strandskydd, hälsa och säkerhet samt projektets genomförbarhet.

Trafikverket

Trafikverket är positivt till förtätning men det finns frågor som behöver analyseras vidare; lämplighet av gång- och cykeltrafik, regionala framkomligheten, riskavstånd till anläggningar, förstärkningsåtgärder, Värtabanan, omledningsvägnät, risker och avstånd, buller och luftkvalité, beskrivning av ett nollalternativ samt dagvatten och grundvatten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Solna Stad

Bedömer att förslaget innebär ett mer resurseffektivt nyttjande av marken än idag. Dock finns frågor kvar att lösa; påverkan på Kungliga nationalstadsparken, Brunnsvikens vatten, luftkvaliteten, trafikbuller och helikopterbuller.

Socialnämnden, Solna Stad

Lyfter fram att ett antal lägenheter bör reserveras för individer med behov av stöd.

Stockholms stad

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till programförslaget som stämmer väl överens med det som tagits fram av stadsbyggnadskontoret. Understryker vikten av fortsatt samarbete. Ämnen för fortsatt arbete som tas upp; ny kommungräns, stadsmiljö, trafik, skola/idrott, park och grönytor, luft och buller, dagvatten, risk och genomförande. Exploateringskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret ser mycket positivt på programförslaget genom de förstärkta kopplingarna mellan kommunerna. Understryker vikten av fortsatt samarbete. Ämnen för fortsatt arbete som tas upp; ny kommungräns, stadsmiljö, trafik, skola/idrott, park och grönytor, luft och buller, dagvatten, risk och genomförande. Norrmalms stadsdelsnämnd lyfter fram bristen på tillgängliga friytor i området runt programområdet. Behov av skolor och idrottsanläggningar finns.

TeliaSonera Skanova Access

Ger information om flytt/förändring av befintliga teleanläggningar i området.

Vattenfall Eldistribution AB

Har elanläggningar inom och i närheten av planområdet. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören.

Norrvatten

Norrvatten tillstyrker förslaget. Lämnar synpunkter angående sammankoppling av ledningssystem mellan Stockholm Vatten och Norrvatten. Allmänna anvisningar bifogas till yttrandet.

Solna Vatten

Uppmärksammar förutsättningar för utbyggnad av den allmänna va-anläggningen inom programområdet. Lyfter även att dagvattenhanteringen, spillvatten och översvämningar behöver utredas vidare.

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga ledningar. Åtgärder utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt avtal. Det finns gasledningar inom planområdet och eventuella omläggningar får studeras senare.

Storstockholms brandförsvär

Positiv till förslaget och vidare riskanalyser. Möjligheter till räddningsinsatser behöver arbetas vidare med. Lämnar rekommendationer för fortsatt arbete.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende:

Stockholms läns landsting (SLL)

Är positiva till planprogrammets innehåll och inriktning.

Solna församling

Har bland annat synpunkter på bullerfrågor och hastighetsgränser. Lyfter fram att det är glädjande att cirkulationsplatsen är borta samt att befintliga verksamheter finns kvar.

Solnadals värdshus

Belyser tankarna kring att bilda en stadsfront i norr. Har synpunkter på höjden för föreslagen bebyggelse runt värdshuset.

Övriga yttranden:

Socialdemokraterna, Solna

Lyfter fram följande perspektiv; behovet av blandade upplåtelseformer, skolverksamhet, fritid, idrott och kultur, buller och cykelstråk.

Haga-Brunnsvikens Vänner

Positiv till utfört arbete. Lyfter fram frågor kring och påverkan på landskapet, kulturlandskapet, områdets storlek, bebyggelseutvecklingen i och runtom programområdet, ekologisk spridning, Brunnsviken och dess vattenkvalité samt parkeringsytor, Hagaparken och Nationalstadsparken och buller. I övrigt framförs synpunkter på Stockholms stads programförslag.

Centrum för Molekylär Medicin

Lyfter fram behovet av klusterbyggande för att uppnå Vision 2025 och möjligheter-na med att samordna en gemensam strategi för omkringliggande klusterområden.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik har invändningar mot att ett antal av Karolinska sjukhusets kulturhistoriskt värdefulla byggnader kommer att rivras eller skymmas av föreslagen bebyggelse. I övrigt framförs synpunkter på Stockholms stads programförslag.

Yimby

Positiv till förslaget. Lyfter fram att det finns möjligheter till en högre bebyggelse och mer varierat våningsantal. Trafikplats Haga södra bör kunna förenklas och förminska. I östra Hagastaden finns möjligheter att integrera vägnätet med stenstaden.

Hagastaden fastighetsägare

Menar att förslaget bidrar till en naturlig stadsfront norrut och att det är viktigt med kopplingar i nord-sydlig riktning, cykelförutsättningar, trivsamt miljö mellan husen, blandad bebyggelse samt att främja etablering av life science-företag och att planen i detalj lever upp till intentionerna i Vision 2025.

Neuroradiologiska kliniken, Karolinska Universitetssjukhuset

Invänder mot planen och föreslår att Akademiska stråket ändras så att en paviljong med värdefullt innehåll inte behöver rivras.

Lennart Carlsson

Lämnar förslag på utvecklingen av området samt problematiken kring gentrifiering.

Christopher Wrigfeldt

Lyfter fram variation i utformningen som mål samt hur det går att genomföra. Även en överdäckning av E4:an som kan möjliggöra bebyggelse belyses.

Miljö- och byggnadsförvaltningens ställningstagande i korthet

Inkomna synpunkter speglar flertalet av de frågor som också Stockholms stad har fått på sitt program för Östra Hagastaden. De båda kommunerna har haft ett nära samarbete under hela programarbetet, och har också hanterat de inkomna synpunkterna, som berör båda programmen, tillsammans. Bland annat genom en tät dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket.

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan bebyggelsens visuella möte med riksintressena Nationalstadsparken, Stockholms innerstad och kulturmiljöerna norr om programområdet, påverkan på Trafikverkets anläggningar, riskfrågor, buller, luft, påverkan på Brunnsviken samt plats för skola, idrott och rekreation kunnat identifieras.

Förvaltningen anser att det är möjligt att förena riksintressena med ny bebyggelse genom att vidare studera bebyggelsens utformning och placering. Under delar av programområdet ligger Norra länkens tunnlar. Föreslagen bebyggelse måste kunna grundläggas utan att Trafikverkets anläggningar påverkas. Diskussioner har hållits med Trafikverket och det bedöms möjligt att hitta lösningar som inte påverkar anläggningarna.

Riskfrågor, bl.a. transporter med farligt gods på E4/E20, Värtabanan och i tunnlar, är viktiga att studera vidare i detaljplanarbetet.

Uppsalavägen kommer att ha hög trafik även i framtiden. I och med att rummet kring vägen sluts ökar koncentrationen av luftföroreningar. Detta blir en viktig fråga att arbeta vidare med i detaljplanen. Likaså hur bebyggelsen ska utformas med tanke på helikoptertrafiken till Nya Karolinska Solna.

Frågan hur miljö kvalitetsnormer ska klaras gällande dagvatten är väsentlig i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Synpunkter har kommit på behovet av grön- och friytor i programområdet, samt eventuellt framtida slitage på Hagaparken. Det är mycket viktigt att en grön- och friytestruktur av hög kvalitet skapas när tät stad skapas. Nationalstadsparken kan inte ersätta dessa ytor, men är ett komplement.

3. Yttranden

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter återfinns nedan i sin helhet:

Länsstyrelsen ser positivt på att Solna stad och Stockholm stad utifrån fördjupningarna av respektive översiktsplan fortsätter sitt samarbete kring utvecklingen av Hagastaden.

Planområdets läge medför komplexa avvägningar och ställningstaganden som kommunen behöver beakta i det fortsatta planarbetet. Det gäller bland annat att tydliggöra planprogrammets hantering av närheten till Nationalstadsparken, riksintressen som Solna kyrkogård och de historiskt värdefulla tullhusen vid Norrtull.

Länsstyrelsen bedömer att de sammantagna effekterna av hur bebyggelsen möter Nationalstadsparken och riksintresset samt hur den förändrar förståelsen av tullhusplatsen, är av sådan omfattning att påtaglig skada inte kan uteslutas.

Kommunen behöver i den fortsatta planeringen arbeta med bättre anpassning och fördjupad analys på strategisk nivå av påverkan på Nationalstadsparken och tullhusplatsen. Programförslagets påverkan på Nationalstadsparken behöver utvecklas inom tre områden: visuell påverkan, grönstruktur samt bullerpåverkan.

För tullhusplatsen behöver kommunen ta i beaktning hur den nya bebyggelsestrukturen ska ta hänsyn till upplevelsen av tullhusens historia och avläsbarheten av landsvägskopplingarna norrut. I det fortsatta arbetet krävs ett tätt samarbete mellan Solna stad och Stockholms stad för att lösa de övergripande strategiska frågorna.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en av utmaningarna i fortsatt planering är att lösa dagvattenhanteringen i området, även i förhållande till redan befintlig och omgivande bebyggelse. Den fråga som kommunen behöver beakta är hur tät struktur är möjlig för att stadsbebyggelsen på lång sikt ska klara att hantera ett förändrat klimat, med exempelvis fler och kraftigare skyfall, samtidigt som programområdet behöver minska belastningen på vattenförekomsten i Brunnsviken. Kom-

munen bör lyfta in mångfunktionella ytor såsom grönytor i samband med dagvattenhanteringen för att både minska belastningen på dagvattenssystemet samt bidra både med ett estetiskt såväl som pedagogiskt värde för de boende samt till ekosystemtjänster.

En annan fråga kommunen behöver studera i fortsatt planering är miljö kvalitetsnormen för luft. Där krävs en fördjupad luftutredning för att finna lämpliga boendemiljöer. Det krävs också förtydliganden om strandskydd, buller och förorenad mark.

Programförslaget är påverkat av flera riskkällor både inom och utanför området. Kommunen har tagit fram en översiktlig riskanalys som har identifierat relevanta riskkällor i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen är positiv till inriktningen av fortsatt studie av riskhanteringen, med bland annat ökad risk för suicid, risker förknippade med byggskedet samt bland annat gasledningar. Därutöver vill Länsstyrelsen framhålla betydelsen av att kommunen behöver ha ett helhetsperspektiv i det fortsatta riskhanteringen i samarbete med Stockholms stad, där samma riskkälla kan påverka båda kommunernas programområden.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att kommunen i den fortsatta planeringen behöver studera hur föreslagna exploatering ska kunna tillgodose riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, samordningen av mark- och vattenområden som angår en annan kommun, uppfyllelsen av miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken, exploateringens förenlighet med strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken, samt hur bebyggelsen kan bli lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintresse - Kommunikationsanläggningar

Programområdet berör E4 Uppsalavägen, E4/E20, Norra Länken med tunnlar samt Värtabanan. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att stor risk finns för att planprogrammets genomförande kan leda till skada på riksintresset genom att bilköer växer ut på det övergripande vägnätet och försvårar framkomligheten. Länsstyrelsen anser att det krävs ytterligare trafikanalyser för att visa hur trafikflödena kommer att fungera under och efter ombyggnationen.

Riksintresse - Nationalstadsparken

Programområdet angränsar mot riksintresset Nationalstadsparken i öster. Länsstyrelsen har en vård- och utvecklingsplan för Nationalstadsparken från 2012 som tydligt redovisar principerna för utvecklingen av Nationalstadsparken och som kan vara till stor nytta i det kommande planarbetet.

Grönområden

Länsstyrelsen ser positivt på att planområdet inbjuder till att ströva i Nationalstadsparken samt även förbättrar åtkomsten till densamma. Det är dock viktigt att belysa att Nationalstadsparken inte ska användas som substitut för avsaknad av grönområden inom planområdet. Länsstyrelsen anser därför att det är viktigt att

tillräckligt med grönytor tillgodoses inom planområdet så att delar av Nationalstadsparken inte får en karaktär av stadsdelspark till Norra Hagastaden.

Länsstyrelsen stämmer in med miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) analys om att den föreslagna bebyggelsen kan skapa så pass stora barriärer att några nya spridningsvägar inte skapas. Genom att, som planprogrammet föreslår, rama in Eugeniaparken med slutna eller delvis slutna kvarter med högre bebyggelse, skapas en barriär mellan det grönstråk som förbinder Nationalstadsparken med övriga grönområden i både Solna och Stockholm. Länsstyrelsen vill därför erinra om att Nationalstadsparken ingår i Stockholmsområdets grönstruktur och att planprogrammet frångår de principer gällande fungerande grönstråk från Eugeniaparken ner mot Norrtull och Brunnsviken som framställs i FÖP för Nationalstadsparken (2008). Det finns risk för att en ökad exploatering mot Nationalstadsparken innebär en försämrad ekologisk spridningsmöjlighet i nord/sydlig riktning. En barriär mellan Nationalstadsparken och övriga grönområden kan innebära en negativ påverkan för både parken och övriga områden.

Visuell påverkan

Från landskapsbildssynpunkt resulterar den planerade bebyggelsen i en utökad bebyggelsefront mot Nationalstadsparken. Länsstyrelsen vill framhålla att det är viktigt att trädridån fortsätter utgöra en gräns mellan parken och staden. Den föreslagna bebyggelsen riskerar dock att dominera Brunnsvikenlandskapet i vyerna från Kräftriket genom att den kommer bli väl synlig över trädtopparna.

Den föreslagna bebyggelsefronten hanteras vidare under rubriken Riksintresse — Kulturmiljövård för att sättas i samband med riksintressena Solna (AB 37), med Solna sockencentrum, Norra begravningsplatsen och Haga, samt Stockholms innerstad (AB 115).

Buller

Delar av Nationalstadsparken är idag bullerutsatta, främst Tingshuslätten. Det är viktigt att den planerade bebyggelsens utformning inte förstärker buller från främst E4:an genom att husfasaderna reflekterar ljudet mot parkområdet. Länsstyrelsen har gjort en utredning om bullerstörningar i Nationalstadsparken och hur de kan åtgärdas. Detta material kan hjälpa kommunen i det kommande planarbetet.

Riksintresse - Kulturmiljövård

Programområdet ansluter mot riksintressena Solna (AB 37), med Solna sockencentrum, Norra begravningsplatsen och Haga, samt Stockholms innerstad (AB 115). Programmets mindre delområde B2, och till viss del B3, vid Solnadals värdshus ligger inom riksintresset Solna/Norra begravningsplatsen.

Tullhusen

Delområde H, området kring Uppsalavägen och tullplatsen, får en från FÖP (2012) avvikande disposition som inte tar hänsyn till den historiska axeln norrut från de bevarade tullhusen från 1730-talet. FÖP:ens öppna plats kring tullhusen har ersatts av en storskalig kvartersstad som försvårar förståelsen av stadens historiska gräns. Detta är problematiskt ur riksintressesynpunkt då stenstadens yttre gräns är ett värdebärande uttryck, där tullhusplatsen utgör en central punkt. Den föreslagna bebyg-

gelsen söder om tullhusen reducerar tullhusplatsen ytterligare och medför att den viktiga visuella kopplingen mellan tullhusen och innerstaden skadas allvarligt.

Den föreslagna bebyggelsefronten påverkar även byggnadsminnet Stallmästargården som ligger inom Nationalstadsparken. I kombination med ovan nämnda problematik kring tullhusen anser Länsstyrelsen att det är viktigt att kvarteren norr om tullhusen disponeras och utformas så att tullhusens historia med den historiska landsvägskopplingen norrut och mot Stallmästargården ges en tydlig avläsbarhet. Länsstyrelsen anser att kvarterens möte med Stallmästargården måste bearbetas i fråga om skala och utformning för att bättre respektera byggnadsminnesmiljön. Länsstyrelsen anser även att förändringen av området norr om tullhusen kräver en djupare antikvarisk analys till grund för det fortsatta planarbetet, och att en konsekvensbeskrivning tas fram.

Bebyggelsefront

Precis som den framflyttade bebyggelsefronten leder till att stadsbebyggelsen flyttar närmare Nationalstadsparkens landskapsrum möter den också riksintresseområdena för kulturmiljövård. Även om bebyggelsen till viss del kommer att läsas ihop med övriga staden behöver förslaget bearbetas med avseende täthetsgrad, höjder, avtrappning samt färg och fasadmateriell, för att i högre grad kunna respektera både Brunnsvikens landskapsbild samt riksintresseområdet kring Solna kyrkogård och Norra begravningsplatsen. De föreslagna mindre kvarteren vid Solnadals vårdshus, som direkt berör riksintresset, är en känslig del som kräver särskild uppmärksamhet.

Ersättningsbebyggelsen för försörjningskvarteret föreslås få en större skala än det befintliga med påverkan på lokala värden och riksintresset, varför Länsstyrelsen anser att detta behöver analyseras och konsekvensutredas i det fortsatta planarbetet.

Riksintresse - Energidistribution

I planprogrammet anges en möjlig framtida dragning av naturgasledning som riksintresse inom kommunen. Detta riksintresse är inte längre aktuellt, vilket Länsstyrelsen har meddelat i dialog kring stadens nya översiktsplan.

Mellankommunal samordning

Programförslaget kräver ett tätt samarbete med Stockholms stad som även samtidigt arbetar med program för Östra Hagastaden, Norrtull. Länsstyrelsen hanterar ärendet under dnr: 4021-33674-2015.

Planförslaget innebär även krav på att kommungränsen mellan Solna och Stockholms stad justeras. Detta behöver göras i kommande planarbete.

Miljö kvalitetsnormer

Dagvatten

Miljö kvalitetsnormer för vatten är bindande för kommuner. Områden som förväntas öka utsläppen, eller fortsätta släppa ut samma mängder av förorenande ämnen, motverkar en förbättrad vattenkvalitet och därmed att miljö kvalitetsnormen uppnås.

Det är också viktigt att betona att stadsbebyggelsen även långsiktigt behöver klara av att hantera ett förändrat klimat med bland annat fler och kraftigare skyfall.

Enligt Dagvattenutredningen kapitel 4.4 sidan 16 jämförs de modulerade värdena av förorenande utsläpp med föreslagna riktvärden framtagna av Regionala dagvattennätverket i Stockholm. Riktvärden ska fastställas utifrån påverkan på recipient och följa miljö kvalitetsnormerna. För det krävs ett kontrollprogram och alternativa åtgärder ifall planerade åtgärder inte ger önskad effekt (så som möjlighet att leda på dagvatten till avloppsnätet) och ifall kraven på rening ökar ytterligare.

Enligt en dom från Europadomstolen angående miljö kvalitetsnormer (Miljömål beträffande ytvatten, Mål C-461/13) ska inte verksamhet tillåtas som kan försämra enskilda kvalitetsfaktorer och vid sämsta klass innebär varje försämring en försämring av kvalitetsfaktorn. Det medför ny striktare praxis i domstolar i Sverige och domen har redan referats till av Mark- och miljödomstolen i Vänersborg (Mål nr M3591-14 R8).

I planprogrammet förefaller endast mindre ytor vara avsatta för dagvattenrening i form av till exempel trädrader. Då kommunen diskuterar gröna tak som en del av dagvattenhanteringen vill Länsstyrelsen erinra att vid användning av gröna tak kan gödsling krävas varför dagvattnet kan innehålla till exempel förhöjda fosforhalter. Tillräcklig mark för dammar, vassbäddar och andra reningsåtgärder behöver planeras tidigt för att nå miljö kvalitetsnormerna.

Grundvatten

Det planerade området ligger inte inom någon grundvattenförekomst. Däremot ligger det inom tillrinningsområdet via ytvatten för grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Haga-SE658456-162644. Då det är mycket svårt att sanera förorenade grundvattenmagasin måste stor försiktighet beaktas när grundvattenförekomsten används som recipient. Det är positivt att behov av skydd lyfts fram för reservvattentäkten i skyddsrummet. Vid nivåändringar av grundvattenytan bör extra försiktighet beaktas med hänsyn till de flertaliga markföroreningar som finns i området. Vid nivåändringar av grundvattenytan kan markkemin komma att ändras och föroreningar frigöras.

Luft

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ytterligare utredning av luftkvalitén inom programområdet behöver göras och då speciellt längs Uppsalavägen som uppges ha höga halter av PM10. Länsstyrelsen vill dock förtydliga att bostäder med enbart ventilationstekniska lösningar inte kommer att accepteras. Kommunen behöver därför utreda luftkvalitetsfrågan ur ett vidare perspektiv.

Strandskydd

Planprogrammet berör inte strandskyddat område. Länsstyrelsen anser dock att kommunen kan behöva förtydliga huruvida strandskyddat område kan beröras inför den exploatering som kommer ske i närheten av Stallmästargården i områdets östra delar. Frågan kan bli aktuell i och med kommungränsjusteringen som planprogrammet kommer innebära. Länsstyrelsen erinrar även att strandskyddet gäller åter

om en detaljplan eller områdesbestämmelse ersätts med ny detaljplan (7 kap. § 18 g MB).

Hälsa och säkerhet

Risker med transporter av farligt gods på väg

Programmet föreslår att ny bebyggelse ska uppföras ovanpå tunnarna för väg E4/E20 där stora trafikflöden med många transporter av farligt gods finns. Länsstyrelsen bedömer att det kommer krävas mycket omfattande riskåtgärder för att detta ska vara möjligt. Ett förslag till förbud för vissa farligt godsklasser i tunnelsystemet under Hagastadens detaljplan 1 har varit ute på remiss under sommaren 2015. Förslaget bereds av Länsstyrelsen och kan påverka förutsättningarna inför kommande planering.

Länsstyrelsen anser att markanvändningen behöver vara anpassad till riskbilden som följer av tillåtna transporter av farligt gods tillsammans med de tekniska säkerhetsåtgärder som vidtas. Länsstyrelsens utgångspunkt är att det inte ska tillåtas bebyggelse som kan skadas allvarligt av de olycksscenarioer som kan förutses i tunnarna under bebyggelsen. Länsstyrelsen kan inte på nuvarande underlag ta ställning till om programförslagets kvartersstruktur är lämplig innan riskbilden klarlagts närmare.

Programmet innebär ett tydligt avsteg från Länsstyrelsens rekommendationer om skyddsavstånd från väg för transport med farligt gods. Programmet föreslår bebyggelse i närheten av väg E4 utanför tunnel på ett avstånd på omkring 25 meter enligt figur 3.1 i riskanalysen. Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd för bebyggelse är däremot 75 meter från rekommenderade vägar för transport av farligt gods, tät kontorsbebyggelse bör placeras 40 meter bort medan 25 meter bör hållas helt bebyggelsefritt. Avsteg från rekommendationen kan dock vara möjligt beroende på hur de specifika förutsättningarna ser ut och vilken risknivå som gäller för planområdet. Då trafikområdet är komplext är det viktigt att kommande detaljplanearbete med tillhörande riskanalyser klargör eventuella skillnader avseende transportflöden med farligt gods på de olika av- och påfarterna till tunnelsystemet. Det råder också relativt stora höjdnivåskillnader mellan programområdets kvartersmark och väg E4 inklusive av- och påfarter, vilket bör beaktas i det fortsatta riskhanteringsarbetet.

Länsstyrelsen efterfrågar även att riskbilden kring tunnelmyningarna tydliggörs. Särskilda krav på riskhänsyn kan krävas för markanvändning kring myningarna eftersom även olyckor i tunneln i vissa fall skulle kunna påverka området kring myningen. Det gäller exempelvis olyckor med utsläpp av giftig gas. Detsamma gäller markanvändningen kring avluftningstornen till tunnelsystemet.

Att få fram tillförlitliga uppgifter om antalet transporter av farligt gods är generellt svårt. Länsstyrelsen känner till att Trafikverket och Stockholms stad har genomfört försök att kartlägga flöden av transporter med farligt gods. Kommunen bör undersöka möjligheterna att använda detta som en kunskapskälla till det fördjupade riskanalyset.

Risker med trafik på järnväg

Bebyggelse föreslås enligt programmet på endast 15 meters avstånd från Värtabanan som korsar planområdet. Länsstyrelsen delar bedömningen i riskanalysen; riskerna förknippade med urspårning och farligt gods-olyckor behöver utredas närmare där hänsyn tas till de speciella omständigheter som råder med bro och urspårningsskydd längs spåren. Länsstyrelsens generella utgångspunkt är att bebyggelse inte bör uppföras inom 25 meter från järnväg och att ännu större avstånd kan behövas beroende på vilken slags markanvändning som föreslås. På Värtabanan råder särskilda förutsättningar för järnvägstrafik med endast godstrafik i nuläget. I det fortsatta riskanalysarbetet är det viktigt att se till vilket behov av transporter av farligt gods som kan finnas på sikt, hur banan kan komma att användas i övrigt samt att klargöra eventuella begränsningar som påverkar riskbilden.

Nya Karolinska Solna

I det nya sjukhusområdet som byggs väster om programområdet, Nya Karolinska Solna, ska en ny helikopterplatta uppföras. Denna är identifierad som en möjlig riskkälla att beakta i det fördjupade riskanalysarbetet. För helikopterplattan har en ansökan om nytt tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken lämnats in till Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. I programmets riskanalys framgår att befintligt underlag för helikopterplattan är relativt gammalt. Till det fortsatta riskanalysarbetet om helikopterplattan bör staden kunna använda underlaget som tagits fram i tillståndsansökan.

I sjukhusverksamheten ingår viss hantering av farliga ämnen som även ger upphov till transporter av farligt gods. Både hantering och transporter till sjukhusområdet behöver belysas och hanteras i det fortsatta riskanalysarbetet.

Översvämning och anpassning till förändrat klimat

Länsstyrelsen bedömer att programhandlingarna har belyst riskfrågor gällande översvämning på ett tillfredsställande sätt och att staden bör fortsätta den kommande detaljplaneringen i enlighet med dessa riktlinjer.

Buller

Delar av de planerade bostäderna utsätts för höga bullernivåer från spår- och vägtrafik, men även från helikopterplattan. Länsstyrelsen erinrar att helikopterplattan är att betrakta som flygplats. I trafikbullerförordningen (2015) står att det är viktigt att buller från flygplatser inte överskrider 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid bostadsbyggnads fasad. I den fortsatta planeringen behöver kommunen säkerställa uppfyllelsen av gällande förordning och riktvärden.

Förorenad mark

Inom programområdet har flera miljöstörande verksamheter legat som kan ha orsakat föroreningar i mark och grundvatten. Dessa objekt tillhör bland annat branscherna brandövningsplats, skjutbana, förbränningsanläggning och verkstadsindustri. Det kan även ha funnits andra miljöstörande verksamheter som Länsstyrelsen inte har någon kännedom om.

Länsstyrelsen instämmer med MKB:s förslag till fortsatt arbete beträffande föroreningsproblematiken. Det är viktigt att föroreningssituationen utreds i ett tidigt skede

i planprocessen för att undvika att detaljplaneprocessen försenas samt för att minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markingrepp. Vidare undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Rådgivande synpunkter

Grönplan

Solna stad arbetar med en ny grönplan, remissutgåva 2014, som anges vara en fördjupning av kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen har ännu inte haft planen inne på samråd i enlighet med bestämmelserna i PBL. Grönplanen kan dock oavsett fungera som ett planeringsunderlag vid detaljplanering.

Grönstruktur

Planen bör lyfta ett resonemang kring storleken på planerade grön- och parkområden för att få ett grepp om huruvida önskade funktioner ryms inom dessa i relation till förväntat antal boende och arbetande i området. Storleken på parkområdena, och kopplingarna dem emellan, har stor betydelse för dess funktion som mötesplatser, plats för vila och lek etcetera. Frågor som bör uppmärksammas är ifall det exempelvis finns riktlinjer till storlek på park- och grönytor samt biologisk mångfald, spridningsvägar och miljöeffekter i kommande grönplan.

Utöver parkområdenas storlek behövs även ett resonemang kring hur stora bostadsgårdarna minst behöver vara för att ge möjlighet till lek och plats för ro och vila. Om exempelvis förskolegårdar förläggs på innegårdar medför detta en ökad konkurrens om marken och minskad möjlighet till övrig aktivitet.

Länsstyrelsen vill även lyfta vikten av mångfunktionalitet kring offentliga rum och vikten av att i så stor utsträckning som möjligt integrera exempelvis dagvattenlösningar och ekosystemtjänster i dessa. Lösningarna kan både ge estetiska och pedagogiska värden. Kommande skötsel och drift är av yttersta betydelse för att uppehålla den mångfunktionalitet och de ekosystemtjänster som bevaras och skapas.

Lokala kulturmiljövärden

Karolinska sjukhusområdet är av kommunen betecknat som en kulturhistorisk värdefull helhetsmiljö. De första delarna byggdes på 1930-talet. Sjukhuset utformades efter det funktionalistiska planeringsidealet "hus-i-park", med en luftig terräng- och väderstrecksanpassad bebyggelsestruktur. Programmet förändrar denna karaktär genom att det redovisar en sammanhållen stadsbebyggelse med kvartersstruktur. Detta förutsätter flera rivningar, där rivningen av försörjningskvarteret som har värderats lägst ur kulturhistorisk synvinkel är att betrakta som omfattande. Befintliga byggnader får genom förtätning även en svagare roll i stadsbilden, till exempel sjukhusets huvudbyggnad vars entréfasad mot norr till stor del kommer skymmas av ett nytt kvarter. Eugeniaparken får en inträngd och reducerad roll. Fortsatta planarbeten bör studera närmare hur tillägg kan anpassas till kulturhistoriska värden i bebyggelse, parkmiljö och stadsbild. Länsstyrelsen anser därför att antikvariska konsekvensanalyser tas fram som beaktar området höga kulturhistoriska värden.

Naturmiljö

Länsstyrelsen konstaterar att planprogrammets direkta påverkan på naturmiljön i området sker genom ianspråktagande av mindre ytor med befintlig grönstruktur, där äldre träd kan ha vissa naturvärden. Eventuellt kan det finnas trädrader/alléer inom området som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § MB, vilket bör uppmärksammas vid fortsatt planering.

Länsstyrelsen anser att MKB:n inte beskriver de naturvärden som finns i området idag då den hänvisar till äldre naturinventeringar samt saknar en spridningsanalys som visar hur befintliga spridningssamband ser ut idag. Den fortsatta planeringen bör framför allt inriktas på att förstärka naturvärden och spridningssamband i områdets öst-västliga respektive nord-sydliga riktning för att på sikt förbättra situationen jämfört med idag. Länsstyrelsen instämmer också med att befintliga träd ska sparas i största möjliga utsträckning, vilket framgår i MKB:n, eftersom äldre träd har ett större värde för både biologisk mångfald och ekosystemtjänster än yngre träd. Länsstyrelsen vill dock framhålla att inte bara ädellövträd utan också tall kan bidra till att förstärka spridningssambanden i området. Det kan alltså vara positivt att både spara och plantera tall. Enligt Artdatabankens Artportal finns exempelvis en notering om tallticka i området. Detta är en indikatorart som växer på äldre tallar i skog med lång kontinuitet. Inom planområdet behöver den dock betraktas som en kvarstående rest från tidigare skogsmiljöer.

Barnperspektiv

Som MKB:n anger är barnperspektivet en förutsättning för att uppnå social hållbarhet. Länsstyrelsen förutsätter att konsekvensbeskrivningens resonemang kring barnperspektivet fungerar som riktlinjer när områdets mer exakta utformning växer fram i planarbetet. Som stöd i fortsatt planering vill Länsstyrelsen lyfta den vägledning som Boverket tillsammans med Movium tagit fram för barns och ungas utemiljö, med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar. Boverket har även tagit fram allmänna råd till 8 kap. 9 § andra stycket samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI). Det vore i detta sammanhang önskvärt att Solna stad anger riktlinjer kring minsta storlek för förskole- och skolgårdar, så att barnens ytor säkras i fortsatt planering.

Bostadsförsörjning

Länsstyrelsen saknar en förankring till kommunens strategi för bostadsförsörjning i kommunen (2015). Denna tar upp riktlinjer för att bygga levande stadsdelar genom att blanda bostäder, service och arbetsplatser. Länsstyrelsen vill framförallt påminna om strategins uttalade mening om vikten av att planera för en mångfald av bostäder beträffande upplåtelseform, storlek och utförande för att matcha olika hushålls sammansättning, levnadsvanor och individuella önskemål. Bostäderna behöver också matcha olika behov och preferenser för att stämma överens med olika skeden i livet.

Cykel

Länsstyrelsen ser positivt på redovisningen av cykelvägarna inom och genom området. Det är dock otydligt huruvida cykel ska framföras i trafikseparerade körbanor (gång- cykel och biltrafik) eller om cykel ska framföras i blandtrafik.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Frågor av betydelse för programmets genomförbarhet

Flyghinder

Programområdet är beläget inom Transportstyrelsens kartering över höjdbegränsningar för byggnader och anläggningar för Bromma flygplats. I fortsatt planering behöver kommunen låta LFV göra en utredning av eventuell påverkan på flygplatsens influensområde och tekniska system, för byggnader och objekt över 20 meter. Vidare behöver kommunen göra en flyghinderanmälan till Försvarsmakten, enligt SFS 2010:700.

Tillståndspliktig vattenverksamhet

Området för programmet berör miljödomarna för projekten Norra länken med mål nr. M 2838-07 och Intunnling Norra Station med mål nr. M 1874-10. För båda dessa projekt finns kontrollprogram för att övervaka påverkan på grundvatten. För planprogrammet bör det säkerställas att inte resultaten i mätningarna för kontrollprogrammen påverkas.

Länsstyrelsen erinrar om att vid anläggningsfas och vid drift av garage kan det behöva ledas bort grundvatten, vilket är en tillståndspliktig vattenverksamhet. Likaså finns en vattenanläggning med bäckfåra och dammar i Sjukhustomten som föreslås utvecklas till del av dagvattensystemet. Även detta kan innebära tillstånds- eller anmälningspliktig vattenverksamhet.

Behov av samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken

Det är oklart om utbyggnaden av planprogrammet innebär avverkningar eller grövre beskärningar på värdefulla träd inom den del som berör Nationalstadsparken. I ett pågående arbete som syftar att ge parkens naturmiljöer ett starkare skydd föreslås bl.a. att avverkning på värdefulla träd (<40 cm diameter) ska föregås av samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Länsstyrelsen vill därför uppmärksamma kommunen på att om någon av nedanstående åtgärder planeras inom Nationalstadsparken så bör samråd ske med Länsstyrelsen:

1. fällning av levande eller döda skyddsvärda träd,
2. kraftig beskärning av levande skyddsvärda träd genom att grenar över 10 centimeter i diameter tas bort,
3. bortforsling eller upparbetning av stam av döda träd eller vindfällen större än 125 centimeter i omkrets vid stammens bas, annat än vid frakt till ved depå med naturvårdssyfte inom Kungliga nationalstadsparken,
4. grävning som påverkar rotzonen, upplägning av massor eller hårdgörning av mark som inte tidigare varit hårdgjord inom två meter från ytterkanten på kronan hos levande skyddsvärda träd,

5. körning med tunga fordon eller uppställning av bodar eller maskiner inom två meter från ytterkanten på kronan hos levande skyddsvärda träd. Det gäller dock inte träd i anslutning till vägar, parkeringsplatser eller liknande.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar:

Riksintresse – Kommunikationsanläggningar

Solna stad har tillsammans med Stockholms stad efter programsamrådet träffat Trafikverket vid ett flertal tillfällen. Mötena har handlat om påverkan på Trafikverkets anläggningar och riksintresset, gemensamma trafiksiffror m.fl. frågor som Trafikverket yttrat sig om. Kommunerna vill tillsammans med Trafikverket få en gemensam ambition för området, vilken inte ska riskera kommunikationsanläggningarna och erforderliga trafikanalyser kommer att tas fram i samråd med Trafikverket under fortsatta detaljplanarbeten.

Riksintresse - Nationalstadsparken

Förvaltningen anser att den MKB som upprättats till planprogrammet lyfter Nationalstadsparkens värden och förslagets övergripande konsekvenser avseende visuella, rekreativa, kulturhistoriska och naturmiljövärden på ett tydligt sätt och på en strategisk nivå. I det fortsatta detaljplanarbetet kommer eventuellt behov av kompletteringar eller förtydliganden att ses över.

Förvaltningen anser, likt Länsstyrelsen, att det är viktigt med tillräckliga grönytor när en ny stadsdel utvecklas. Inom området finns idag sjukhusparken, och här föreslår programförslaget att befintlig bebyggelse inom parken rivs för att skapa en tydlig offentlig stadsdelspark. Även Eugeniahemmet omges av en parkmiljö som kan nyttjas inom den nya stadsdelen. Utöver dessa grönytor så uppmuntrar strukturen till platsbildningar, som också skulle kunna utgöra så kallade mindre pocket parks. Trädkantade gaturum kommer delvis att utgöra en del av de inre gröna sambanden. Efter samrådet har en strategisk analys av övergripande och inre spridningssamband tagits fram samordnat med Stockholm. Resultatet av denna har arbetats in i MKBn och planprogrammet och kommer att ligga till grund för kommande detaljplanarbeten.

Mot Nationalstadsparken skärmas trafikbullret delvis av genom ny kontorsbebyggelse. Skillnaden mot idag blir dock en liten förbättring.

Riksintresse - Kulturmiljövård

I det fortsatta arbetet kommer såväl kopplingar som bebyggelse kring Stallmästaregården och Tullhusen studeras vidare. Bebyggelsefronten kommer i detaljplaneskedet att bearbetas med avseende på täthetsgrad, höjder, avtrappning mfl frågor, för att få ett bra möte med Brunnsvikens landskapsbild samt riksintresseområdet kring Solna kyrkogård och Norra begravningsplatsen.

Föreslagna byggnader närmast tullhusen utgår och den så kallade Tullhusplatsen har omarbetats för att bättre förtydliga platsens historiska funktion och koppling till stenstaden. Idag omgärdas tullhusen av höga trafikflöden. I och med programförslaget styrs de stora trafikflödena om till den södra och västra sidan. Trafikmängderna kommer även i framtiden att vara höga vilket ställer stora krav på utformningen av platsen så att den blir attraktiv. I det kommande planarbetet kommer en kulturmiljöanalys att tas fram för att ge riktlinjer på för-

hållningssätt för ny bebyggelse i koppling till tullhusen och den historiska stadsgränsen. Skyddsbestämmelser för tullhusen kommer att arbetas in i planen.

Riksintresse – Energidistribution

Förvaltningen noterar Länsstyrelsens information kring framtida dragning av naturgasledning.

Mellankommunal samordning

Solna och Stockholm kommer att fortsätta samarbetet under fortsatt planarbete.

Vattenmiljöer och MKN

En särskild arbetsgrupp arbetar för närvarande med en strategi och ett åtgärdsprogram för förbättring av Brunnsvikens vattenkvalitet. Både Solna och Stockholm stad medverkar i gruppen, som undersöker vad som behöver göras för hela avrinningsområdet.

I den dagvattenutredning som tagits fram till planprogrammet föreslås en kombination av lösningar. Bland annat diskuteras växtbäddar, damm/dagvattenmagasin, infiltrationsstråk, eventuella gröna tak. Bebyggelsestrukturen kommer att kräva en kombination av dessa. I det fortsatta arbetet kommer fördjupade studier kring dagvattenhanteringen göras. Bland annat för att säkra upp att erforderliga ytor avsätts samt anpassas till att hantera och rena dagvattnet innan det når Brunnsviken.

I övrigt pågår diskussioner om hur de två stora utbyggnadsprojekten vid kommungränsen mellan Stockholm och Solna kommer att påverka vattenkvalitén i Brunnsviken.

Idag är Brunnsviken kraftigt påverkad av föroreningar som i första hand kommer norrifrån. För närvarande arbetar en kommunövergripande arbetsgrupp med ett åtgärdsprogram för att förbättra Brunnsvikens vattenkvalitet. Det är viktigt att ha en helhetssyn på problemen med Brunnsvikens vattenkvalitet. Omsättningen av vatten i Brunnsviken är också dålig, vilket ytterligare försvårar situationen. I och med exploateringen av området på Stockholmsidan kommer flera åtgärder att kunna avhjälpa en del av dagens brister. Främst gäller det tillflödet av vatten till Brunnsviken. Idag leds dagvattnet bort i ett kombinerat ledningssystem till Henriksdals reningsverk, vilket innebär att Brunnsviken inte alls får del av dagvattnet. Sjön har alltså förlorat en del av den naturliga tillrinningen. När man bygger nytt idag undviker man att avleda dagvatten och spillvatten i samma ledningsnät, eftersom det ökar risken för översvämningar och bräddning i ledningsnätet (i det här fallet till Brunnsviken).

Efter utbyggnaden kommer allt dagvatten från Hagastaden ledas till Brunnsviken. Trafikdagvattnet från de hårt trafikerade vägarna i området leds i ett separat dagvattensystem till en reningsanläggning i form av ett avsättningsmagasin. Lokalgator och allmän platsmark leds via LOD-lösningar (t ex skelettjordar och perkolation i fyllningsmassor) och ett fördröjningsmagasin vidare till Brunnsviken att ledas till Brunnsviken sedan det först renats i ett dagvattenmagasin med dubbelt LOD-system, dels för mer trafikerade gator, dels för kvarters- och allmän platsmark. Dagvattenmagasinet kommer att innebära såväl utjämning som fördröjning av dagvattnet. Därtill har alla byggherrar LOD-åtgärder på sina ytor för kvartersmark. Från lokalgatorna kommer vattnet att filtreras ner genom ren lättfyllning, innan det rinner vidare mot dagvattenmagasinet och därefter når Brunnsviken

Man räknar med att öka tillflödet av vatten med cirka 45.000 kbm per år (från dagens 18.000 kbm) – vatten som Brunnsviken behöver för att ha en chans till förbättring. På

Solnasidan arbetar man på liknande sätt med LOD-lösningar och ställer också krav på kommande byggherrar i området. Möjligheten att anlägga dagvattendammar i Hagaparken har diskuterats, men det är osäkert om en sådan lösning kan accepteras i parken.

Luft

I programmets MKB har resonemanget kring luftföroreningshalterna reviderats och förtydligats. Kompletterande luftutredning kommer att tas fram till detaljplanearbetet då struktur, volym och innehåll är tydligare.

Hälsa och säkerhet

Stadsdelens användning och funktioner kommer att anpassas till rådande höga luftföroreningar i vissa gaturum utmed Uppsalavägen, inte minst för att beakta människors hälsa.

Helikopterbuller kommer att studeras vidare.

Risakanalysen revideras inte inför programmets godkännande. Fördjupade och kvantitativa riskanalyser tas dock fram i kommande detaljplanearbeten.

Strandskydd

Strandskyddet och eventuellt intrång kommer att hanteras i kommande detaljplan.

Svar på Länsstyrelsens rådgivande synpunkter:

Grönstruktur

Se svar till rubriken "Riksintresse – Nationalstadsparken".

Lokala kulturmiljövärden

Fortsatta planarbeten kommer att studera närmare hur tillägg kan anpassas till kulturhistoriska värden i bebyggelse, parkmiljö och stadsbild.

Naturmiljö

Fortsatta planarbetet kommer att utreda påverkan på naturmiljön, där exempelvis äldre träd kan ha vissa naturvärden.

Barnperspektiv

Konsekvensbeskrivningens resonemang kring barnperspektivet ska fungera som riktlinjer när områdets mer exakta utformning växer fram i kommande planarbete.

Bostadsförsörjning

Strategin för Solnas bostadsförsörjning är under arbete, ej ännu antagen.

Cykel

Huvudstråken för cykel d.v.s. Hälsingegatan, Visionsgatan, Norra torget; Karolinska vägen och Solna Kyrkväg kommer att utrustas med separata cykelbanor. På övriga gator kommer cykling att ske i blandtrafik.

Svar på Länsstyrelsens frågor av betydelse för programmets genomförbarhet:

Flyghinder

I fortsatta detaljplanarbeten kommer en flyghinderanalys att tas fram samt en flyghinderanmälan till Försvarsmakten.

Tillståndspliktig vattenverksamhet

Förvaltningen noterar informationen om tillståndspliktig vattenverksamhet.

Behov av samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken

Förvaltningen noterar Länsstyrelsens information kring processen vid eventuella avverkningar eller grövre beskärningar av träd inom Nationalstadsparken.

Trafikverket

Trafikverkets synpunkter återfinns nedan i sin helhet

Riksintresse för kommunikationsanläggningar

De riksintressen som berörs av programmet är E4 Uppsalavägen, E4/E20, Norra länken med tunnlar samt Värtabanan. En risk som finns om programförslaget genomförs som kan leda till skada på riksintresset, är att bilköer växer ut på det övergripande vägnätet och därmed försvårar den regionala framkomligheten. Programmet innebär att bebyggelse föreslås där riksintressen finns idag. Om detta ska kunna accepteras av Trafikverket måste det verifieras att samma funktion som idag erhålls efter genomförandet.

Programförslaget berör arbetsplanen för Norra länken och arbetsplanen för ombyggnad av E4/E20-Tomtebodavägen södra. För byggandet och ombyggnaden av dessa vägar finns också ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och Stockholms stad respektive Solna stad som berörs av förslaget.

Programområdet berörs också av den hinderbegränsade ytan för Bromma flygplats. Den kommer att förändras i januari 2016 och i kommande detaljplaner ska istället den nya ytan redovisas. Redovisningen på kartan i stycket om riksintressen är i höjdsystemet RH70 och inte RH2000. På kartan nedan [se i yttrandet inlagd kartbild, red. anm.] redovisas maximala höjder för objekt som gäller från nästa år (RH2000).

Allmänt om planförslaget

Planförslagets intentioner bygger vidare på den fördjupade översiktsplanen för Karolinska-Norra station, där Stockholms innerstad växer norrut och binds samman med Solna stad. Hagastaden är Solnas och Stockholms gemensamma stadsutvecklingsprojekt.

I programmet vidareutvecklas intentionerna genom att pröva exploateringen inom de områden som ännu inte blivit detaljplanlagda. En bärande idé är att istället för den stora cirkulationsplats som redovisades vid Norrtull i fördjupningen av översiktsplanen, föreslå en ljusreglerad korsning. Uppsalavägen föreslås flyttas västerut och vägens karaktär bli mer stadsmässig med bebyggelse på bägge sidor.

Området beräknas kunna inrymma 50 000 arbetsplatser och 6000 bostäder.

Övergripande synpunkter

Förslaget innebär en utbyggnad av innerstaden och Trafikverket ser positivt på att städerna Solna och Stockholm förtätar i området. En bärande del är att flytta den del av E4 som Trafikverket är väghållare för. Den berörda sträckan är huvudförbindelse mellan innerstaden och huvudvägnätet. Vidare utredningar måste genomföras innan Trafikverket kan ta ställning vilka delar i programmet kan accepteras.

En viktig aspekt som inte går att komma ifrån är att området idag och i framtiden kommer att vara mycket hårt trafikbelastad, infarten från E4 Uppsalavägen till Norrtull trafikeras idag av ca 56 000 fd/ dygn (år 2014). Få platser i landet har en så hög belastning. Stockholms innerstad kommer att även i framtiden vara en attraktiv målpunkt för resenärer av olika kategorier. En utgångspunkt i det vidare planarbetet måste vara att trafikfrågorna får sin lösning och att den regionala framkomligheten inte påverkas negativt.

Programmets intention är att omgestalta miljön genom att skapa en stadsmiljö. Trafikverket önskar framhålla att området närmast Uppsalavägen mot Norrtull är sammantaget inte en lämplig miljö för gång- och cykeltrafikanter. Det är höga partikelhalter och bullernivåer. Detta påverkar framför allt planeringen och förutsättningar för gång- och cykeltrafik i trafikledens närområde. Den nya Uppsalavägen kommer inte att bli en "normal" stadsgata. Entréer och gångytor måste vändas från Uppsalavägen.

Trafikflödena måste fungera efter ombyggnaden och Trafikverkets uppfattning är att det krävs kompletterande trafikanalyser som kan visa detta. Detta beskrivs i stycket om Trafik PM nedan.

Förslaget påverkar Trafikverkets anläggningar, tunnlar m.m. vilket redovisas under synpunkter på det tekniska PM som har bilagts programmet. Ett antal av Trafikverkets anläggningar finns idag i det område Uppsalavägen planeras att flyttas till och därmed krävs ett antal åtgärder för att säkerställa hela väg-/tunnelfunktionen.

Det illustreras byggnader/kvarter på tunneltak och i mycket nära anslutning till tunnlar i både Solna och Stockholm. Tunneltaken är inte dimensionerade för ytterligare laster och grundläggning måste således ske utanför tunnelkonstruktionen. Generellt är skyddszonen runt Trafikverkets vägtunnlar 15 meter. Detta avstånd gäller även för grundläggning som ligger utanför tunnelkonturen. Hänsyn måste även tas till säkerhets- och riskavstånd bl.a. kopplat till transporter med farligt gods.

I programhandlingarna anges ett minsta avstånd om endast 2 meter vilket är alldeles för lite. Särskilt delarna D2, H1, H3 (N1 i Stockholm), G4 (mindre del) och G6 i Solna omöjliga att genomföra som det har illustrerats. I Stockholm är områdena N2, N3, N7 och N8 redovisade mycket nära tunnelrören, närmare än de 15 m som gäller. Förstärkningsåtgärder kommer att behövas på Stallmästartunneln om Uppsalavägens flytt ska vara möjlig. Detta måste utredas närmare tillsammans med Trafikverket.

Trafikverket efterlyser en tydligare redovisning av var tunnelrören går i förhållande till föreslagna byggnadskvarter samt på vilka sträckor tunnelrören förslås förlängas.

För tunnlar längre än 500 m ska antal körfält på huvudkörbanan vara lika många inne i som utanför tunneln. Det är alltså inte möjligt att ha en vävning från två till ett

körfält i en tunnel. Vävning måste ske före tunnelmynningen och bör ha avslutats på det avstånd som ett fordon tillryggalägger på 10 sekunder vid högsta tillåtna hastighet (Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:27). Detta innebär att den tunnelför-längning som föreslås vid infarten till Klarastrandsleden inte är möjlig att genom-föra.

Värtabanan

Värtabanan går på bro genom programområdet. Banan utgör en del av TEN-T-nätet med förbindelser till kontinenten och Finland. Banan utgör en transportled av farligt gods vilket måste tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet. Det har förts diskussioner om utbyggnad med ett ytterligare spår och i Albano byggs överdäckningstunneln så att dubbelspår möjliggörs. Normalt är byggnadsfritt avstånd till järnväg 30 m vilket också framgår av genomförd riskutredning. Byggnader illustreras på ett mycket närmare avstånd än så. Hänsyn måste också tas till att banan huvudsakligen trafike-ras nattetid.

Omledningsvägnät

Ett avtal finns mellan Stockholms stad, Solna Stad och Trafikverket om omled-ningsvägnät för Norra länken delen Norrtull och Tomtebodan. Det finns också ett avtal som berör detta område med koppling till drift- och underhållsavstängningar av Essingeleden.

Vid planerade drifts- och underhållsåtgärder i Norra länkens tunnlar delen Norrtull-Tomtebodan samt på Essingeleden måste framkomligheten säkerställas.

Risker och farligt gods

I avtalet för omledningsvägnät för Norra länken finns även omledningsvägnät för ADR-transporter som måste säkerställas. Omledningsvägen för ADR-transporterna går via Norra länken upp mot E4 norrgående vilket är under planerad bebyggelse. I detta omledningsvägnät finns inga begränsningar vad gäller ADR-klass.

En översiktlig riskutredning har genomförts. Fördjupad analys behöver göras i det fortsatta planarbetet enligt utredningen. Det gäller framför allt de byggnader /kvarter som föreslås ovanpå tunnlarna men även de byggnader/kvarter som föreslås nära Vär-tabanan och E4. Enligt denna kommer det att krävas byggnadstekniska åtgärder på hus i närheten av och på Värtabanan och E4. Avseende denna fråga hänvisar Trafik-verket till Länsstyrelsens yttrande.

Buller och luftkvalitet

Både Värtabanan och vägtrafiken på Uppsalavägen m.fl. vägar utgör bullerkällor vilket måste tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet liksom halten av partiklar.

Synpunkter på Trafik PM/trafikanalyser med bilagor

Trafikverket har tagit del av Trafik PM inklusive bilagor. Trafikverket efterlyser en beskrivning av ett nollalternativ. Situationen när Norra länken är i full drift och in-

nan förslaget genomförs bör beskrivas/analyseras så att en jämförelse kan göras med målbilden. Trafiksituationen ska inte försämrats efter förslagets genomförande i förhållande till 0-alternativet.

Analyserna baseras på prognosåret 2030. Trafikmängderna är dock reducerade i förhållande till Trafikverkets prognos. För närvarande är prognosåret 2030 men när detaljplaner upprättas bör analyserna uppdateras till prognosåret 2040.

I Trafik PM hänvisas till Norrtull PM upprättat av Ramböll vilken Trafikverket inte har haft tillgång till för bedömning.

För att undvika skada på riksintresset E4 Uppsalavägen är Trafikverkets uppfattning att trafik från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden måste flyta.

I Trafik PM står på sid 14 att målsättningen är att den nya utformningen inte ska försämrats dagens kölage och att det är av stor vikt att kunna påvisa att trafiken in mot Norrtull inte köar ut på E4:an och skapar låsningar i det nationella vägnätet. Detta instämmer Trafikverket till fullo i. Det står vidare: "Den viktigaste åtgärden för att detta inte ska inträffa är att en fri högersväg (bypass) från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden ska skapas." .. "Bypassen ska vara så lång som möjligt för att inte riskera att köer bygger ut på E 4:an." Detta är också Trafikverkets uppfattning. Trafiken på Uppsalavägen och Klarastrandsleden måste flyta utan hinder vilket den troligen inte kommer att göra utan nämnda bypass. På sid 7 under rubriken Trafikfunktioner står däremot att det på Uppsalavägen kommer att finnas trafiksignaler vid in- och utfarten till Norra länkens tunnlar. De trafikanalyser som har genomförts, baseras på det senare lösningsförslaget.

Sammanfattningsvis beskrivs två olika lösningar, bypass respektive signalreglerad styrning vid infarten norrifrån till tunnlarna. Lösningen genom en bypass kommer att fungera enligt Trafikverkets preliminära bedömning och är det alternativ som Trafikverket förordar. Det krävs dock analyser i VISSIM för att verifiera detta.

Dagvatten

Som framgår i rapporten om dagvatten ansvarar olika aktörer för olika delar av systemet inom programområdet. Lokalt omhändertagande föreslås för de mindre regnen. Sekundära avrinningsvägar måste finnas vid större regn. Systemet måste planeras så att Trafikverkets anläggningar inte påverkas negativt.

Grundvatten

Inför upprättande av detaljplaner krävs att konsekvenserna på grundvattennivåerna utreds. Det gäller både genomförandeskedet och efter färdigställande. Det måste visas att om det sker förändringar i nivåerna, att inte Trafikverkets anläggningar påverkas negativt.

Synpunkter på tekniskt PM med bilagor

Generella synpunkter

Under hela byggtiden måste all befintlig funktionalitet säkerställas, så även framkomligheten för trafikanterna. Efter byggtiden måste all befintlig funktionalitet och tillgänglighet till alla Trafikverkets anläggningar finnas kvar och inte heller vara försämrade. Trafikverket ska heller inte drabbas av några extra kostnader, varken i genomförande- eller driftsskede.

När en ny tillfartsväg till Eugeniamaagasinet ska byggas, behöver tillträdet till magasinet säkerställas under hela byggtiden.

Enligt bilaga 1.3 är det tre körfält in mot Norrtull. Trafikverket och Stockholms stad har en överenskommelse om trimning i detta område och där finns fyra körfält redovisade. Detta kommer att skyltas upp och börja gälla från 1 januari 2016 och ska gälla även i framtiden.

Trafikverket efterlyser en analys av hur grundvattennivåerna kommer att påverkas under byggtiden och efter färdigställandet.

2.1 Eugeniamaagasinet

De nya betongtunnlarna under Hagastaden sammanbyggda med Eugeniattunnlarna avvattnas via VA-station Eugeniamaagasinet där vägdagvattnet renas genom sedimentering. Detta kan ligga kvar enligt förslaget men infarten måste flyttas. Illustrerat läge för ny infart ställer sig Trafikverket mycket tveksamt till och bör utredas vidare. I anslutning till magasinet krävs minst två parkeringsplatser för serviceentreprenörers fordon.

Avluftningen från magasinet måste säkerställas eftersom olyckor i tunneln med brandfarliga vätskor skapar en explosionsfarlig miljö i magasinsdelen som måste ventileras ut till det fria utan riks för omgivningen.

På kartan i avsnitt 1 Inledning är läget på avluftstornet för luft från västergående trafikunnel (Norrmalmstunneln) markerat på fel plats, det ligger längre västerut än det markerade läget (röd punkt). På samma karta finns en vattenledning redovisad. I änden på den finns en gul cirkel och gul fyrkant redovisade. Trafikverkets gissning är att det är den brunn där vattnet som kommer från Eugeniamaagasinet rinner vidare ner till Brunnsviken. Det saknas en redovisning av den ledning som kommer norrifrån fram till denna brunn och vidare ner till magasinet. Detta är en dagvattenledning från E4:an, från tunnelmynningen fram till Solna Kyrkväg. Ledningarna kan inte förläggas mitt i vägbanan i och med att underhållet i detta fall skulle försvåras och fördyras.

Trafikverket önskar upplysa om att det finns ett flertal kablar som går ner till magasinet som måste tas hänsyn till. Dessa saknas i kartredovisningen.

Slamtömning av Eugeniamaagasinet sker vart tredje år och då måste det finnas plats för uppställning av container och tankbilar utanför nedfarten till magasinet. Trafikverket önskar poängtera att slamtömningen är en mycket bullrande verksamhet och

som måste genomföras nattetid om avstängning av körfält krävs. Tömningen tar tre nätter i anspråk.

Den utrustning för räddningstjänsten som finns innanför den befintliga porten måste vara tillgänglig och i drift under byggtiden och måste flyttas till ett nytt läge.

Den nya tunneln som föreslås från magasinet blir betydligt längre än idag. Det får stora konsekvenser för utrymnings- och insatsmöjligheter. Detta är en viktig fråga som kräver vidare utredningar.

Vattenservis från Solna Vatten ansluter till befintlig tunnel i nedre delen. Denna måste säkerställas under byggtiden. Bland annat så förser denna servis Trafikverkets brandbekämpningssystem (BBS) i tunnelarna med vatten.

2.2 Eldriftsutrymmet

Blir sprängningsarbeten aktuella i byggskedet måste en riskanalys genomföras. Sprängning medför trafikavstängning av E4:an och detta tillåts endast vid två tillfällen per dag, kl. 10.00 och 14.00. Det är mycket tveksamt om Trafikverket kan tillåta stämp [stödkonstruktioner, red. anm.] i eldriftsutrymmet. Ventilation till eldriftsutrymmet måste finnas under byggtiden och även ha full funktion efter byggtiden. Under byggtiden och efter färdigställandet måste det finnas fullt access till utrymmet för en lastbil med släp för reservkraftsutrustning inklusive parkeringsplats. Se foto nästa sida [se i yttrandet inlagd bild, red. anm.].

Reservkraften består av ett dieselaggregat vilket kan medföra både buller och utsläpp vid användande.

Vad gäller befintliga konstruktioner skall full funktion under byggtiden säkerställas och de ska vara tillgängliga för inspektioner. Det gäller bland annat det luftintag som enligt utredningen måste flyttas. Den får inte under några omständigheter tas bort. Ytan för luftintaget som finns idag får inte bli mindre.

2.3 Uppsalavägens profil

Avseende Uppsalavägens profil (bilaga 3.1) måste redovisade höjder analyseras närmare av Trafikverket. Avvattning ner till Trafikverkets anläggning tillåts inte. Ritningen måste justeras från 3 till 4 körfält.

2.4 Förlängning av Bellmansterrassen

Norra länkens tunnelmynningar föreslås byggas över för att ge Uppsalavägen en mer stadslig karaktär, en förlängning med 35-40 m. Under dessa föreslagna överbyggnader löper Gärdes- och Norrtullstunnelarna. I och med att det krävs en bypass norrifrån samt att regelverket säger att ingen vävning får ske i tunnel, faller förslaget med en förlängning av Bellmansterrassen. Detta gäller infarten. Om en förlängning av terrassen vid utfarten (Gärdestunneln) fortfarande blir aktuell, påverkas hela säkerhetskonceptet och i stort sett alla tekniska system i tunneln behöver revideras. Ljud från de fläktar som finns i tunnelmynningar kan upplevas som störande på omgivningen och måste tas hänsyn till i den fortsatta planeringen.

2.5 Kvarter över Stallmästartunneln

Ett byggnadskvarter illustreras ovanpå Stallmästartunneln. Det är mycket osäkert om det är byggnadstekniskt möjligt att genomföra. Det går inte att grundlägga byggnader på tunneltaken. Skyddszonen är 15 meter runt om tunneln.

2.6 Kvarter som grundläggs intill tunnlar

Ny grundläggning får inte påverka befintlig anläggning. Skyddszonen är 15 meter runt om tunneln.

2.8 Utrymningsväg 154 och 2.9 Utrymningsväg 158

Hur utrymningsvägarna ska utformas, hur befintliga måste byggas om/kompletteras måste utredas närmare. En ny riskanalys kan behöva tas fram.

2.10 Stallmästartunneln

Bilaga 10.1 redovisar Karolinertunneln och inte Stallmästartunneln. Bilagan 10.2 är inte läsbar. Det är oklart vad som menas med trafikklaster, om det är dagens eller en prognos.

Avlufttorn som betjänar Norrtullstunneln

Detta torn [se i yttrandet inlagd bild, red. anm.] saknas i redovisningen. Det är till för att ventilera ut rök vid brand samt tunnelluft.

Väghållarskap

Trafikverket är idag väghållare på Uppsalavägen fram till Norra Stationsgatan samt Norra länken och tunnelsystemet. Detaljplaneprogrammet innebär att gränsen för väghållarskapet behöver förändras. Exakt gräns mellan det kommunala och statliga väghållarskapet behöver utredas närmare men bör läggas något söder om Haga Södra trafikplats. Trafikverkets uppfattning är att det kommunala väghållarskapet bör tillfalla Stockholms stad. Detta får till konsekvens att också kommungränsen behöver justeras. Det framgår av programhandlingarna att kommungränsen justeras i samband med kommande detaljplanläggning. På nedanstående karta [se i yttrandet inlagd kartbild, red. anm.] är det statliga vägnätet markerat med rött och det kommunala med blått.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: *Vägutformningen i anslutning till Norrtull kommer att förändras vid genomförandet av de båda planprogrammen. Flytten av Uppsalavägen påverkar såväl Trafikverkets vägnät som vägar i Solna stad och Stockholms stad. Ambitionen från Solna är att det planerade vägnätet ska ha tillräcklig kapacitet för att klara den framtida trafikbelastningen utan att framkomligheten försämras i jämförelse från idag.*

I den fördjupade översiktsplanen som togs fram för Karolinska-Norra station (2008) fanns en utformning av korsningen vid Norrtull som en cirkulationsplats. I samband med utarbetande av planprogrammen för Östra Hagastaden i Stockholm och Norra Hagastaden i Solna förändrades utformningen till en signalreglerad tre-

vägskorsning. Den trafik som belastar Uppsalavägen på sträckan mellan Trafikplats Haga södra och Norrtull är dels flöden mot Stockholms norra innerstad och dels flöden från E4 mot Klara strandsleden.

Trafikmängden på länkar mot Norrtull begränsas i första hand av de flöden som kan tillföras norrifrån på E4 och avsikten är att trafikaneläggningarna på Uppsalavägen ska dimensioneras med utgångspunkt från de flöden som är möjliga på gatorna. Utformningen ska utgå från att köerna begränsas till ramperna och inte kommer att sträcka sig till E4:ans huvudväg.

Diskussioner har efter programsamråden förts och förs också för närvarande mellan Stockholm, Trafikverket och Solna i syfte att skapa en gemensam uppfattning beträffande dimensioneringsgrunder för trafikaneläggningarna. Målsättningen är att utformningen av vägsystemet, i det kommande detaljplaneskedet, ska tillfredsställa parternas gemensamma anspråk beträffande framkomlighet, kapacitet, trafiksäkerhet m.m. Frågan om förändrat väghållarskap har också diskuterats på mötena med Trafikverket.

Ett nytt reviderat Tekniskt PM (2016-06-23) har tagits fram efter diskussioner mellan kommunerna och Trafikverket, vilket redogör och ger bättre svar på de tekniska synpunkter som Trafikverket framhåller i sitt yttrande. TrafikPM har inte reviderats inför programmets godkännande.

I den MKB som upprättats till planprogrammet redovisas höga buller- och partikelhalter utmed Uppsalavägens gaturum. I denna, liksom i programmet, anges därför att Uppsalavägen inte ska utformas eller gestaltas för att människor ska vistas utmed denna. Gång- och cykeltrafik, entréer och gårdar m.m. förläggs därför i bakomliggande gaturum och inte utmed Uppsalavägen. På sikt, om förutsättningarna ser bättre ut, kan sådana stråk och vistelseytor vara möjliga i stadsrummet. Förslaget omöjliggör inte en sådan framtida användning, förutsatt att bullernivåerna och luftföroreningshalterna långsiktigt förbättras.

Dagvatten och grundvattennivåer ska utredas närmare i kommande detaljplanarbeten.

Fortsatta planarbete kommer att drivas i samarbete med väghållare Trafikverket.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Solna stad

Förslaget innebär ett mer resurseffektivt nyttjande av marken än idag.

Viktigt att beakta påverkan på Nationalstadsparken, Brunnsviken, luftkvalitén och boendes utsatthet för buller från trafik och helikoptrar.

Buller och vibrationer

- Bedömningen av bostädernas bullersituation bör kompletteras med additionsmetoden, (trafiksida+mindre bullrig sida) för att ge en starkare indikation om bostädernas ljudmiljö.
- MKB:n ska belysa att bullerstörningarna riskerar att bli betydligt svårare av att programområdet störs av buller från flera olika typer av bullerkällor.

- Helikopterbullret behöver utredas mer ingående i den fortsatta planeringen och frågan om hur en god boendemiljö ska kunna skapas med avseende på störningar från helikopterbuller behöver studeras närmare.
- MKB:n bör kompletteras med en redovisning av FBN 55 dBA som utomhusvärde för helikopterbuller vid bostäder, samt en jämförelse med hur stora överskridanden som beräknas. Detta bör också redovisas i fortsatta bullerutredningar.
- Som kompensation för att rekommenderade utomhusnivåer för helikopterbuller inte kan innehållas ska inomhusmiljön med stängda fönster göras extra tyst. I det fortsatta arbetet ska utredas om en lämplig kompensationsåtgärd kan vara att ljuddämpa bostäderna så att den maximala ljudnivån från helikoptertrafiken inte överstiger 37 dBA (motsvarande ljudklass A).
- I och med att det kan dröja länge innan den befintliga helikopterplattan avvecklas ska även buller från denna beaktas i den fortsatta planeringen.
- Det är av högsta vikt att vidta alla tillgängliga åtgärder för att skapa så bra ljudmiljöer för de boende som möjligt, i varje kvarter med bostäder och i varje lägenhet. Kompensationsåtgärder är motiverade och ska utredas i det fortsatta planarbetet. Möjligheten att och vinsten för boendemiljön att vända alla sovrum mot bullerskyddade sida, trots att helikopterbullret når alla sidor av byggnaderna, ska ingå i utredningen.
- De byggnader som planeras för bostäder och verksamheter i samma byggnad ska konstrueras på ett sådant sätt att stomljud inte uppstår samt att ljudisoleringen anpassas. Fläktar ska inte placeras på bostädernas bullerskyddade sidor.
- Risker för uppkomst av vibrationer i bostäder ska undersökas närmare och om risk föreligger ska störningar förebyggas. Störningar riskerar att uppkomma vid återkommande vibrationer på över 0,1 mm/s.

Luft

- Det måste säkerställas att genomförandet av de kommande detaljplanerna inte innebär juridiska överskridanden av miljökvalitetsnormerna för luft. Denna fråga ska hanteras i det fortsatta planarbetet. Frågan behöver hanteras tydligt även på programnivå, eftersom programmet kan komma att medverka till att miljökvalitetsnormerna (MKN) för luftkvalitet inte kan nås i det planerade nya gaturummet för Uppsalavägen.
- Inga gång- och cykelbanor ska anläggas där MKN riskerar att överskridas.
- I den fortsatta detaljplaneringen ska Uppsalavägens gaturum i första hand utformas på ett sådant sätt att MKN inte överskrids.
- Valet av vegetation i Uppsalavägens gaturum ska utredas noga och planeras för att inte ytterligare försvåra utvädringen, samt för att minska partikelhalterna i luften.
- I den fortsatta planeringen ska även kvävedioxid tas med i beräkningarna och utredas.
- MKB:n bör kompletteras med en redovisning av de strängare värden som finns i miljömålet Frisk luft, i samband med att programförslagets påverkan relateras till de nationella miljömålen.

Lokalisering av förskolor

- Förskolor ska lokaliseras till de delar av området med lägst trafikbullernivåer och bäst luftkvalitet. Förskolegårdar av tillräcklig storlek ska avsättas i de kommande detaljplanerna och Boverkets råd om gårdar för förskolor och eventuella skolor ska följas.

- När en förskola lokaliseras till ett bostadshus ska bullerproblem förebyggas genom extra ljudisolering av lokalerna mot intilliggande bostäder. Förskolegården ska planeras så att den ger en så god ljudmiljö som möjligt för barnen och samtidigt så lite störningar som möjligt för närboende.

Dag- och grundvatten

- Det måste säkerställas att genomförandet av de kommande detaljplanerna inte innebär juridiska överträdelser av miljökvalitetsnormerna för dagvattenrecipienterna. Denna fråga ska hanteras i det fortsatta planarbetet. Frågan måste hanteras tydligt även på programnivå, i och med att programmet kan komma att medverka till att miljökvalitetsnormerna för Brunnsviken inte kan nås och att ett helhetsgrepp behövs tas.
- Den totala föroreningsbelastningen från programområdet till recipient ska beräknas och utredas och jämföras med dagens belastning från området. Utredningen ska belysa vad ändringen av vattendelaren mellan Ulvsundasjön och Brunnsviken innebär för respektive recipient.
- Dagvattnet ska tas om hand lokalt, genom ytlig, trög avledning via vegetationsytor. Strävan ska vara att allt dagvattnet fördröjs på ett sådant sätt att rening samtidigt sker.
- I de kommande detaljplanerna ska de markytor som behövs för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) avsättas för detta och goda LOD-lösningar ska främjas genom den detaljerade höjdsättningen och utformningen.
- MKB:n behöver tydligare ange vad som krävs för att åstadkomma LOD enligt bästa möjliga teknik, hur stora arealer som krävs och vad som är viktigt att ta med i respektive kommande detaljplan.
- Platsreservationer för dagvattenmagasin behöver göras i detaljplanerna även om det vid en väl genomtänkt utformning av LOD inte är säkert att alla magasin kommer att behöva anläggas, eftersom det är svårt att genom detaljplanen styra dagvattenhanteringen i detalj.
- Grundvattnet kan vara påverkat av föroreningar, varför undersökningar av grundvattnet ska ingå i de ytterligare inventeringar och utredningar med avseende på föroreningsituationen inom programområdet som ska utföras.

Natur i programområdet

- Befintliga naturvärden som inte kan återskapas ska i första hand bevaras, till exempel gamla träd och hållmarker. Inmätning ska göras och nivåställning och övrig planering anpassas.
- Bullersituationen i Sjukhusparken ska studeras närmare och förslag till åtgärder för att förbättra situationen ska tas fram.
- En grönytefaktor ska tas fram och tillämpas för programområdet.

Nationalstadsparken

- Det ökade besöksstrycket i Kungliga nationalstadsparken som kan förväntas som en följd av den föreslagna bebyggelsen ska studeras närmare och förslag till kompenserande åtgärder tas fram.
- För att den värdefulla rekreationspotentialen ska kunna tas tillvara i närrecreationområdet vid Brunnsviken ska åtgärder som ytterligare dämpar ljudnivåerna utredas och genomföras, med målet att generellt nå under 55 dBA och att nå nivåer om högst 50 dBA närmast stranden.

- Utformning av bebyggelsefronten ska studeras noga och utformas på ett sådant sätt att den negativa påverkan på Kungliga nationalstadsparkens kulturhistoriska landskapsvärden begränsas.

Cykelbanor

- Cykelbanor ska prioriteras framför cykelfält då det ger en bättre säkerhet och därmed bättre främjar cykling.

Övrigt

- MKB:ns nollalternativ är inte meningsfullt, eftersom det är så små skillnader jämfört med föreslaget program. En utveckling med mindre ändringar av användningen jämfört med idag skulle vara ett mer meningsfullt nollalternativ.

I övrigt kommenteras de fem stadsbyggnadsstrategiernas positiva och negativa effekter med avseende på hälso- och miljöaspekter:

Sammankopplad stad - Förbättrade kopplingar för gång- och cykeltrafik kan förväntas ge positiva effekter på andelen miljövänliga persontransporter. Förbättrade kopplingar för biltrafik kan ge lokalt ökade biltrafikflöden på gator inom programområdet.

Staden möter Nationalstadsparken - Förbättrade kopplingar till Kungliga nationalstadsparken kan förväntas ge positiva effekter på rekreativsmöjligheter, men också ett ökat slitage i nationalstadsparken.

Gemensam stadsfront - Här är det viktigt med utformningen mot Kungliga nationalstadsparken, för att begränsa negativ påverkan på upplevelsen av stadsfronten sett från nationalstadsparken. Det kan vara tilltalande med öppningar i bebyggelsefronten mot nationalstadsparken för utsikt ('gatunäten avslutas med fria siktlinjer'), men det behöver studeras hur detta påverkar bullernivåerna, inläckage av buller från E4/Uppsalavägen och även luftföroreningshalterna lokalt.

Tät blandstad - Här är det viktigt att integrera grönska för olika ekosystemtjänster.

Robust stadsstruktur - Slutna kvarter är bra från bullersynpunkt.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen har tagit del av synpunkterna och förtydligar delar enligt nedan:

Buller och luft

Stadsdelens användning och funktioner kommer att anpassas till rådande höga luftföroreningar i vissa gaturum utmed Uppsalavägen, inte minst för att beakta människors hälsa. I den MKB som upprättats till planprogrammet redovisas höga buller- och partikelhalter utmed Uppsalavägens gaturum. I denna, liksom i programmet, anges därför att Uppsalavägen inte ska utformas eller gestaltas för att människor ska vistas utmed denna. Gång- och cykeltrafik, entréer och gårdar m.m. förläggs därför i bakomliggande gaturum och inte utmed Uppsalavägen. På sikt, om förutsättningarna ser bättre ut, kan sådana stråk och vistelsezoner vara möjliga i stadsrummet. Förslaget omöjliggör inte en sådan framtida användning, förutsatt att bullernivåerna och luftföroreningshalterna långsiktigt förbättras. I programmets MKB har resonemanget kring luftföroreningshalterna reviderats och förtydligats. Kompletterande luftutredning kommer att tas fram till detaljplanarbetet då struktur, volym och innehåll är tydligare.

Helikopterbuller kommer att studeras och diskuteras vidare i en mellankommunal arbetsgrupp, och ett möte med Länsstyrelsen har hållits under våren. Avsikten är att skapa så goda inomhusmiljöer som möjligt inom området. Utomhus kommer bullernivåerna lokalt och periodvis vara höga på grund av helikopter samt trafikbuller från Uppsalavägen. Bullerutredningen kommer att fördjupas inom ramen för fortsatt planläggning.

Lokalisering av förskolor

Närmare studier om lämpliga placeringar och utformning av förskolor i området kommer att hanteras i kommandet detaljplanearbeten.

Vattenmiljöer och MKN

I den dagvattenutredning som tagits fram till planprogrammet föreslås en kombination av lösningar. Bland annat diskuteras växtbäddar, damm/dagvattenmagasin, infiltrationsstråk, eventuella gröna tak. Bebyggelsestrukturen kommer att kräva en kombination av dessa. I det fortsatta detaljplanearbetet kommer fördjupade studier kring dagvattenhanteringen göras. Bland annat för att säkra upp att erforderliga ytor avsätts samt anpassas till att hantera och rena dagvattnet innan det når Brunnsviken. Ytterligare studier avseende infiltrationsmöjligheter i områdets olika delar kommer också att genomföras i fortsatt planarbete.

I övrigt pågår diskussioner om hur de två stora utbyggnadsprojekten vid kommungränsen mellan Stockholm och Solna kommer att påverka vattenkvaliteten i Brunnsviken. En mellankommunal arbetsgrupp arbetar med ett gemensamt åtgärdsprogram för hur Brunnsvikens vattenkvalitet kan förbättras.

Se i övrigt svar till Länsstyrelsen angående dagvatten.

Nationalstadsparken och övriga naturmiljöer

Förvaltningen anser att den MKB som upprättats till planprogrammet lyfter Nationalstadsparkens värden och förslagets övergripande konsekvenser avseende visuella, rekreativa, kulturhistoriska och naturmiljövärden på ett tydligt sätt och på en strategisk nivå. I det fortsatta arbetet kommer eventuellt behov av kompletteringar eller förtydliganden att ses över.

Förvaltningen anser också att det är viktigt med tillräckliga grönytor när en ny stadsdel utvecklas. Inom området finns idag Sjukhusparken, och här föreslår programförslaget att befintlig bebyggelse inom parken rivs för att skapa en tydlig offentlig stadsdelspark. Även Eugeniahemmet omges av en parkmiljö som kan nyttjas inom den nya stadsdelen. Utöver dessa grönytor så uppmuntrar strukturen till platsbildningar, som också skulle kunna utgöra så kallade mindre pocket parks. Trädkantade gaturum kommer delvis att utgöra en del av de inre gröna sambanden. Efter samrådet har en strategisk analys av övergripande och inre spridningssamband handlats upp. Resultatet av denna har arbetats in i MKBn och planprogrammet. Den kommer också att ligga till grund för kommande detaljplanearbeten.

Cykel

Städerna för en gemensam dialog om att skapa bra och gena gång- och cykelförbindelser genom Hagastaden, vilket är en prioriterad fråga.

Övrigt

MKBns nollalternativ bedöms kunna kvarstå. Bebyggelsefronten närmast Uppsalavägen skiljer sig åt och denna har betydelse främst ur ett visuellt perspektiv. Nollalternativet är också ett troligt alternativ i och med att det motsvarar den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Förvaltningen noterar övriga synpunkter och tar med dessa till det fortsatta planarbetet.

Socialnämnden, Solna Stad

Det är angeläget att ett antal av lägenheterna reserveras för personer som av sociala skäl behöver få hjälp med lägenhet, bostäder i olika servicegrad med syfte att stödja individer så att de på sikt kan få möjlighet till ett eget kontrakt på den ordinarie bostadsmarknaden.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Dessa frågor hänvisas till kommande detaljplanearbeten.

Stockholms stad

De tre yttranden vilka Stockholms stad har antagit som sitt yttrande har sammanställts nedan: Stockholms stadsledningskontor; gemensamt kontorsyttrande från exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret; Norrmalms stadsdelsförvaltning.

Stockholms stadsledningskontor

Ny kommungräns

I programmet uppmärksammas området kring Uppsalavägen och Norrtull där en gränsdragning är nödvändig. Dock ej en ny gränsdragning som även krävs längs Eugeniavägen. Avtal om kommungränsjustering och gemensamma planerings- och genomförandefrågor bör tecknas mellan kommunerna innan programmet tas upp för godkännande.

Stadsmiljö

Positivt att den administrativa gränsen inte syns i stadsmiljön – för att uppnå detta är det önskvärt att exempelvis gatusektioner samordnas.

Delområde H, och speciellt kvarter H2 bör utformas med hänsyn till såväl Nationalstadsparken som till funktionen som entré till staden.

Trafik

Uppmärksammar att genomförandet av ”Detaljplan för del av Vasastaden 1:16” (DP1) pågår och att de i trafik-PM redovisade trafikflödena behöver förhålla sig till detta, exempelvis begränsningar för Gävlegatan och Hälsingegatan. För den förra behöver trafikflöden redovisas, för den senare behöver buller och partikelhalter studeras för att skapa den park som behövs inom området. De två gatorna bör utformas för att minimera genomfartstrafik, och deras utformning bör ses över gemensamt.

Det finns även ett behov av att samordna cykelparkering och torg vid kollektivtrafikknutpunkter.

Skola/Idrott

I programförslaget saknas det redovisning kring behov av skola och idrott samt hur detta är tänkt att lösas.

Park och grönytor

Tillsammans måste Stockholm och Solna hjälpas åt att skapa ytor för barn och unga, men även äldre och funktionshindrade har behov av grön-/aktivitetsytor nära sin bostad. I och med att ytorna i området är begränsade behöver planeringen vara smart vad gäller samutnyttjande. Det är mycket bra att programförslaget betonar den starka kopplingen i akademiska stråket över Uppsalavägen till Hagaparken. En flytt av Uppsalavägen blir här nödvändig för att åstadkomma en bra koppling. På grund av underliggande tunnlar går det inte att plantera träd på Eugeniavägen (från Solnavägen till Hälsingegatan), som redovisas som en grön koppling.

Luft och buller

Samordning krävs kring bland annat gatubredder, byggnadshöjder, trafikflöden och låga p-normer för att klara MKN och möjliggöra bostäder med god ljudstandard längs Uppsalavägen.

Dagvatten

Samordning krävs. För att kunna bedöma den totala effekten på Brunnsviken, dit den största delen av dagvattnet leds, bör en utredning utföras där alla exploateringar (både i Stockholm och Solna) och förändringar i tillrinningsområdet tas med.

Risk

Samordning behövs kring vissa (ej nämnda) riskfrågor.

Samordnat planarbete och genomförande/utbyggnad

Stockholms stad instämmer i att en flytt av Uppsalavägen kräver ny kommungräns och där detaljplaner behöver upprättas parallellt på ömse sidor om den nya kommungränsen. Detaljplaneprocesserna behöver samordnas liksom flytten av Uppsalavägen. Det är också viktigt att båda kommunerna prioriterar planläggning och utbyggnad av området vid Uppsalavägen.

Samordningen för utbyggnaden är av stor vikt för ekonomi och tidplaner för alla parter. För Stockholms stads utbyggnad av DP1 är det viktigt att en planläggning och utbyggnad av Eugeniavägen prioriteras i Solna stad då detta är en förutsättning för utbyggnad av de nordöstra kvarteren inom DP1 i Stockholms stad med beräknad byggstart 2018/2019.

Övrigt

Stockholms läns landsting (SLL) är en stor markägare och en viktig aktör i stadsbyggnadsprojektet Hagastaden. Det framgår dock inte i programförslaget vad SLL har för ansvar för utbyggnaden.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Ny kommungräns

I programmet uppmärksammas området kring Uppsalavägen och Norrtull där en gränsdragning är nödvändig. Dock ej en ny gränsdragning som även krävs längs Eugeniavägen. Avtal om kommungränsjustering och gemensamma planerings- och genomförandefrågor bör tecknas mellan kommunerna innan programmet tas upp för godkännande.

Stadsmiljö

Positivt att den administrativa gränsen inte syns i stadsmiljön – för att uppnå detta är det önskvärt att exempelvis gatusektioner samordnas.

Delområde H, och speciellt kvarter H2 utformas med hänsyn till såväl Nationalstadsparken som till funktionen som entré till staden.

Trafik

Uppmärksammar att genomförandet av ”Detaljplan för del av Vasastaden 1:16” (DP1) pågår och att de i trafik-PM redovisade trafikflödena behöver förhålla sig till detta, exempelvis begränsningar för Gävlegatan och Hälsingegatan. För den förra behöver trafikflöden redovisas, för den senare behöver buller och partikelhalter studeras för att skapa den park som behövs inom området. De två gatorna bör utformas för att minimera genomfartstrafik, och deras utformning bör ses över gemensamt. Det finns även ett behov av att samordna cykelparkering och torg vid kollektivtrafikknutpunkter.

Skola/Idrott

I programförslaget saknas det redovisning kring behov av skola och idrott samt hur detta är tänkt att lösas.

Park

Tillsammans måste Stockholm och Solna hjälpas åt att skapa ytor för barn och unga, men även äldre och funktionshindrade har behov av grön-/aktivitetsytor nära sin bostad. I och med att ytorna i området är begränsade behöver planeringen vara smart vad gäller samutnyttjande. Det är mycket bra att programförslaget betonar den starka kopplingen i akademiska stråket över Uppsalavägen till Hagaparken. En flytt av Uppsalavägen blir här nödvändig för att åstadkomma en bra koppling. På grund av underliggande tunnlar går det inte att plantera träd på Eugeniavägen (från Solnavägen till Hälsingegatan), som redovisas som en grön koppling.

Luft och buller

Samordning krävs kring bland annat gatubredder, byggnadshöjder, trafikflöden och låga p-normer för att klara MKN och möjliggöra bostäder med god ljudstandard längs Uppsalavägen.

Dagvatten

Samordning krävs. För att kunna bedöma den totala effekten på Brunnsviken, dit den största delen av dagvattnet leds, bör en utredning utföras där alla exploateringar (både i Stockholm och Solna) och förändringar i tillrinningsområdet tas med.

Risk

Samordning behövs kring vissa (ej nämnda) riskfrågor.

Samordnat planarbete och genomförande/utbyggnad

Stockholms stad instämmer i att en flytt av Uppsalavägen kräver ny kommungräns och där detaljplaner behöver upprättas parallellt på ömse sidor om den nya kommungränsen. Detaljplaneprocesserna behöver samordnas liksom flytten av Uppsalavägen. Det är också viktigt att båda kommunerna prioriterar planläggning och utbyggnad av området vid Uppsalavägen.

Samordningen för utbyggnaden är av stor vikt för ekonomi och tidplaner för alla parter. För Stockholms stads utbyggnad av DP1 är det viktigt att en planläggning och utbyggnad av Eugeniavägen prioriteras i Solna stad då detta är en förutsättning för utbyggnad av de nordöstra kvarteren inom DP1 i Stockholms stad med beräknad byggstart 2018/2019.

Övrigt

Stockholms läns landsting (SLL) är en stor markägare och en viktig aktör i stadsbyggnadsprojektet Hagastaden. Det framgår dock inte i programförslaget vad SLL har för ansvar för utbyggnaden.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Positiv till projektets ambitioner om att genom Hagastaden knyta ihop Solna och Stockholm. Förvaltningen anser att det fortsatta planarbetet behöver beakta den analys av anspråk på parkytor och funktioner, som Stockholm stads exploateringskontor gjort på detaljplaneområde 1 i Hagastaden. Den analysen visar att parktillgången, i förhållande till Stockholms riktlinjer och invånarnas behov, skulle behöva vara 3,4 hektar istället för de 1,7 hektar som är planerade i och med Norra Stationsparken. Norra Stationsparken kommer nyttjas av både invånare/besökare från Stockholm och Solna. I Solna planeras den befintliga Sjukhusparken bli stadsdelspark, men den har begränsningar på grund av att den är väldigt kuperad och har stora höjdskillnader. Vidare anser förvaltningen att den täta bebyggelsen kräver att varje friyta som kan nyttjas för grönska, rekreation och lek är värdefull. I och med att ytorna i området är begränsade behöver planeringen vara smart vad gäller samnyttjan.

Det är viktigt att Solna ser över behovet av skolplatser och idrottshallar etc. då de skolor och idrottsanläggningar som planeras inom Stockholms del av Hagastaden i första hand är tänkta att möta det behov som finns i Stockholm.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Både program- och MKB-arbetet har samordnats Stockholm och Solna emellan. De båda kommunerna jobbar samordnat med kommungränsen och trafikfrågorna som berör de båda programmen. I det fortsatta program- och detaljplanearbetet kommer fortsatt samordning att ske.

De miljöfrågor som i dagsläget diskuteras samordnat är risk, dagvatten och påverkan på Brunnsviken, gröna kopplingar (spridningsanalys har tagits fram inför programmets godkännande), visuell påverkan på Nationalstadsparken samt buller och luftutredning samt utformning av Uppsalavägens gaturum.

Förvaltningen anser också att det är viktigt med tillräckliga grön- och aktivitetssytor när en ny stadsdel utvecklas. Inom området finns idag Sjukhusparken, och här föreslår programförslaget att befintlig bebyggelse inom parken rivs för att skapa en tydlig offentlig stadsdelspark. Även Eugeniahemmet omges av en parkmiljö som kan nyttjas inom den nya stadsdelen. Utöver dessa grönytor så uppmuntrar strukturen till platsbildningar, som också skulle kunna utgöra så kallade mindre pocket parks. Trädkantade gaturum kommer delvis att utgöra en del av de inre gröna sambanden.

Programhandlingen justeras så att Eugeniavägen inte markeras som en grön koppling.

Programförslaget redovisar en struktur som visar på kvartersmark respektive allmänna ytor, med ambitionen till ett blandat innehåll. Förslaget inrymmer därmed möjligheten till plats för både skola och förskolor.

Solna stad för en tät dialog med SLL, samt också Stockholm stad, angående utbyggnadsskedet.

TeliaSonera Skanova Access

Har teleanläggningar inom området, bifogar i sitt yttrande karta över dessa. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla teleanläggningar i sina befintliga lägen för att undvika kostnader och olägenheter. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig informationen till kommande detaljplanearbete.

Vattenfall Eldistribution AB

Har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta. Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig informationen till kommande detaljplanearbete.

Norrvatten

Daterat 20150930, genom Alexandra Gråby

Norrvatten har huvudvattenledning inom planområdet vilket visas av till yttrandet bifogad karta. Ledningsrätten för ett område (inom delområde H) innebär att Norr-

vatten måste godkänna bygghandlingar. Bifogar ”Allmänna anvisningar för arbeten i närheten av Norrvattens huvudvattenledningar”.

Daterat 20151120, genom Margareta Mizgalewicz

Norrvattens huvudvattenledning DN400 är av strategisk karaktär och kan beröras av byggaktiviteter. Norrvatten och Stockholm Vatten planerar att sammankoppla sina ledningssystem, varför det behövs en tryckstegring/reduceringsstation. Utrymme för detta har reserverats söder om Värtavägen.

Tillstyrker förslaget.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig informationen till kommande detaljplanearbete.

Solna vatten

Ett ledningsstråk för vatten och avlopp under Eugeniavägen är nödvändigt, eventuellt även en reningsanläggning för dagvatten. Dagvattenledning krävs från Norra Stationsgatan till Brunnsviken. Felaktig beteckning och placering av dagvattenledning på s. 35 i programförslaget, yttrandet bifogar karta med rättning av ledning. Påpekar att denna dagvattenledning kommer medföra en lägsta möjliga byggnadshöjd (bedöms till +5,50 m) inom ledningsområdet.

Pumpstation för spillvatten krävs nära Annerovägen. Det behövs avrinningsvägar längs mark för dagvatten i händelse av extrema regn och menar att instängda områden med risk för vattenansamling inte får förekomma- detta gäller bl. a. område vid Tullhusen. Figur 3 i dagvattenutredningen anger tre utloppspunkter för dagvatten till Brunnsviken vilka ej är relevanta. Karta bifogas för avledningsstråk mot Brunnsviken respektive Ulvsundasjön.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig informationen till kommande detaljplanearbeten och nya utredningar. Programhandlingen justeras gällande dagvattenledningens placering på s 35. Inga justeringar görs i nuläget i framtagna dagvattenutredning. Då denna är av översiktlig karaktär kommer mer detaljerade dagvatten-PM behöva upprättas i kommande detaljplanering. I dessa kommer lösningar och ytor för infiltration och fördröjning av tillräcklig storlek säkerställas. I detta arbete kommer Solna Vattens synpunkter beaktas.

AB Fortum Värme

Har fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom och i närheten av planområde. Åtgärder i anläggningarna utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal.

Dotterbolaget Stockholm Gas har gasledningar i området, eventuella omläggningar av och anslutningar till gasnätet kan ske efter att avtal tecknats.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig informationen till kommande detaljplanearbete.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

Positivt till förslaget och betonar att vidare riskanalyser samt möjlighet till räddningsarbete behöver arbetas vidare. SSBF ser positivt på den inledande riskbedömningen som tagits fram och hoppas att utredningen om suicidrisk fortsätter genom hela planprocessen.

Flera riskkällor påverkar bägge kommunerna varför det är bra att samverkan skett.

De större riskkällorna är E4/E20 och därför ser SSBF det som positivt att kontor planeras i närheten. Skyddsvärd verksamhet, så som skolor, bör alltid lokaliseras långt från riskkällor.

Risker som behöver analyseras vidare är transporter av farligt gods samt en analys gällande NKS hantering av farliga ämnen. SSBF rekommenderar att detta sker så snart som möjligt, och bedömer att det bör vara möjligt med nuvarande underlag.

En detaljerad riskbedömning bör göras med givna acceptanskriterium, både som individ- och samhällsrisk.

På grund av tidigt skede väljer SSBF att inte kommentera i detalj planerad bebyggelse utifrån ett räddningsinsatsperspektiv, däremot lyfts några generella punkter fram:

Byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats får inte överstiga 50 meter och väg med bärighetsklass 2 krävs.

I planprocessen bör framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning säkerställas.

Det är viktigt att förutsättningarna för att lösa utrymningslösningar och hjälpsystem för räddningstjänsten vid komplexa byggnader utreds tidigt.

För undermarksanläggningar bör det i planprocessen tas hänsyn till behov av utrymningsvägar/angreppsvägar samt behov av brandgasventilation. Vidare bör även placering av brandgasventilation utredas ur ett olycksriskperspektiv.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen tar till sig inkomna synpunkter. Kompletteringar av riskanalysen kommer att ske till detaljplanarbetena med då klarare förutsättningar om innehåll i den planerade bebyggelsen.

En analys gällande NKS hantering av farliga ämnen bör då kunna tas fram genom den tillståndsprovning av NKS verksamhet som är inlämnad till Länsstyrelsen. En detaljerad riskbedömning av förslaget individuellt och samhällsrisk kommer att tas fram i fortsatt detaljplanläggning. Förslaget bedöms i dagsläget vara alltför över- siktligt.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot programmet:

- Lantmäterimyndigheten
- Polismyndigheten i Stockholms län

Remissinstanser som inte har inkommit med yttranden:

- SL, Trafikförvaltningen
- Norrenergi AB
- Stokab
- Colt Telecom AB
- TDC Song
- Hyresgästföreningen i Solna AB
- Kommunstyrelsen
- Barn- och utbildningsnämnden
- Gymnasienämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Tekniska nämnden
- Omvårdnadsnämnden
- Handikapprådet

Yttranden från sakägare:

Stockholms läns landsting (SLL)

Förvaltningens bedömning är att planprogrammets innehåll och inriktning skapar goda förutsättningar för fortsatt utveckling av området i linje med landstingets tidigare inriktningsbeslut - innebärande att mark reserveras för bostäder och kommersiella ändamål - och i enlighet med den principöverenskommelse som träffades med Solna stad i samband med utbyggnad av tunnelbanan.

Planprogrammet utgör förutsättningen för detaljplaneläggning av området vilket i sin tur innebär en värdeökning av fastigheten genom fastställande av byggrätter möjliga för försäljning. Avsikten är att återkomma under första halvåret 2016 med beslutsunderlag om att påbörja genomförande av etappvis planläggning och försäljning av området.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Förvaltningen har ingen kommentar till yttrandet.

Solna församling

Bullerfrågor från E4:an samt hastighetsgräns 30 km/h för uppsamlingsgator saknas i programmet samt avsaknaden av beskrivning av bullerskärmar mot E4:an. Kontorshusen som ska avskärma nya bostäder i området medför inte mindre buller på Solna kyrkogård, Norra begravningsplatsen och Nationalstadsparken. Helikopterbuller är det som oroar mest.

Glädjande att den planerade cirkulationsplatsen nu är borttagen samt att befintliga verksamheter finns kvar, det bör dock i kvarter B2 eller B3 planeras för stenhuggeri el. dyl. för att ge karaktär och historisk koppling.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Buller från Uppsalavägen (E4/E20) har studerats och en karta redovisas i MKBn till programmet. Mot Nationalstadsparken skärmas trafikbullret delvis av genom ny kontorsbebyggelse. Skillnaden mot idag blir dock en liten förbättring. Bullerplank mot kyrkogårdarna ingår inte att studera i programarbetet då förslaget i sig inte medför högre bullernivåer inom vare sig Solna kyrkogård eller Norra begravningsplatsen.

Helikopterbuller har diskuterats vidare med Länsstyrelsen under vårens programarbete. Målsättningen är att skapa goda ljudnivåer inomhus.

Vilket innehåll det kommer att planeras för kommer att ske under den kommande detaljplaneprocessen.

Solnadals värdshus

Planerad bebyggelse längs med Karolinska vägen är för hög och riskerar att lägga värdshusets gård i skugga. Solnadals värdshus är blåmarkerat, och tidigare förslag till flytt av värdshuset har visat sig svåra att genomföra, varför huset bör ligga kvar i nuvarande läge.

Planen med ny bebyggelse i två kvarter norr om Karolinska vägen - Solna kyrkväg måste, åtminstone för det västra kvarteret som innehåller värdshuset Solnadal, omarbetas så att det rymmer värdshuset med de krav som kan ställas på ett långsiktigt bevarande och en komplettering med gästrum (denna komplettering kan rymmas antingen i en friliggande byggnad eller i en del av den nya byggnad som föreslås mot Karolinska vägen). Den byggnad som föreslås mot Karolinska vägen måste emellertid omarbetas och byggnadsvolymer anpassas så att hänsyn tas till den stora nivåskillnad som finns i kvarteret.

Fyrvägskorsning Karolinska vägen – Solna kyrkväg bättre än tidigare trafiklösning med rondell.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Närmare studier, såsom exempelvis solstudier, skala på den föreslagna bebyggelsen, samt närmare studier gällande innehåll kommer att tas fram till kommande detaljplanearbeten. Programmets avgränsning kommer inte att utökas inför programmets godkännande.

Övriga yttranden:

Socialdemokraterna, Solna

Det bör planeras en skola i Hagastaden, gärna med koppling till Life Science. Skolan bör vara klar när inflyttning sker i området.

Viktigt att följa översiktsplanen vad gäller blandade upplåtelseformer, samt tillgode behov av bostäder kopplat till stadsdelens stora arbetsplatser.

Det är långsiktigt klokt att planera in en idrottshall i området, idrottslokaler bör samplaneras med Stockholm.

Solna och Stockholm bör göra en gemensam kulturell koppling mellan konstklustren i Hagalund och Vasastan.

Helikopterbuller måste beaktas för att säkerställa bra arbets- och boendemiljöer.

Ställ krav på renat dagvatten till Brunnsviken och Ulvsundasjön för att garantera vattenkvaliteter och öppna fler badmöjligheter.

Finns många bra möjligheter för goda cykelförbindelser, men det är en stor utmaning med höjdskillnaderna till den mindre platån på vilken gamla Karolinska är byggt. Cykelvägarna genom området måste anknyta till parkområden i norr och öster, och svara till de krav från studenter och forskare som nyttjar cykel.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Programförslaget redovisar en struktur som visar på kvartersmark respektive allmänna ytor, med ambitionen till ett blandat innehåll. Förslaget inrymmer därmed möjligheten till plats för både skola, förskolor och idrottshall. Programmet kan inte styra bostädernas upplåtelseform.

Helikopterbuller har diskuterats med Länsstyrelsen under våren, samordnat med Stockholms stad. Målsättningen är att skapa goda ljudnivåer inomhus i hela programområdet. Även dagvattenfrågan samordnas med Stockholm och ett övergripande samarbete med att förbättra Brunnsvikens status genom god dagvattenhantering har inletts kommunerna emellan.

Städerna för en gemensam dialog om att skapa bra och gena gång- och cykelförbindelser samt nya kopplingar inom Hagastaden, vilket är en prioriterad fråga.

Haga-Brunnsvikens Vänner

Beskriver arbetet som positivt, framför allt samarbetet kommunerna emellan.

En analys av befintligt landskap, och hur detta kan tas tillvara, hade varit värdefullt. ”Kungl. Nationalstadsparken” bör ingå i rubricering av programmet, och juridisk bakgrund till bebyggelse i Nationalstadsparken bör inkluderas.

Påpekar att bebyggelse inte får uppföras i Nationalstadsparken, och att bebyggelse i anslutning till Nationalstadsparken skall tillföra parken positiva värden. Framför även att finansiering av underhåll av Nationalstadsparken bör diskuteras med hänsyn till den förväntade ökningen av besöksstrycket.

Efterfrågar redovisning av hur det på sikt kan skapas kopplingar till närliggande områden och målpunkter (Karlberg, Odenplan etc.).

Framgår inte hur kultur-, miljö- och sociala frågor har prioriterats i programmet. Dessa frågor måste stärkas av kvartersstrukturen, gärna genom att koppla till den historiska stadsväven. Färdvägen till tullhusen bör inte blockeras och ersättas av ett torg.

Positivt att E4:an flyttas västerut, då detta ger bullerskydd för bl. a. Stallmästaregården. Ett hotell bör inrymmas i ett av husen längs E4:an. Kvarter skulle kunna få gröna tak och väggar samt gröna terrasser vettandes mot Brunnsviken, för att främja hälsa och ge en mjukare övergång till/från Brunnsviken. Den gröna miljön mellan

Värtabanan och Stallmästaregården bör stärkas, speciellt bör större träd bevaras och kompletteras. Det bör undersökas om parkering för Stallmästaregården kan tillskapas i de hus som planeras längs med E4, för att omforma Annerovägen till en del av en inbjudande park i linje med kommande arbete i södra Hagaparken.

Bullerskydd för Hagaparken och Ulriksdal bör vara mycket effektiva vad gäller bullerdämpning, utformas varsamt med hänsyn till upplevelsen av parkområdena, och inte ianspråkta mer av Nationalstadsparkens mark.

Påpekar att belastningen på Brunnsviken i fråga om dagvatten och föroreningar redan är betydande och inte bör tillåtas att öka.

I övrigt framförs synpunkter som rör Stockholms stads programförslag för Östra Hagastaden och andra områden utanför programområdet.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: *Angående Nationalstadsparken – se svar till Länsstyrelsen.*

Kultur-, miljö- och sociala frågor har funnits med under programarbetet. Karolinska sjukhusområdet har många kulturhistoriska värden som karaktäriserar området och dessa ska värnas, och ses som en kvalitet vid utvecklingen av en ny tät blandstad. Strukturen bygger på att bättre koppla området till omgivningen, såväl närområdet, som områdets koppling mot Hagaparken/Brunnsviken, men även att binda samman Karolinska institutet/NKS med KTH och SU.

Förvaltningen tar till sig synpunkterna vad gäller utformning och innehåll i själva bebyggelseförslaget/bebyggelsestrukturen.

Vad gäller dagvattenfrågan samordnas detta med Stockholm och ett övergripande samarbete med att förbättra Brunnsvikens status genom god dagvattenhantering har inletts kommunerna emellan.

Fördjupade studier avseende behovet av bullerdämpning och andra skyddsåtgärder etc. kommer att studeras i de kommande detaljplanprocesserna.

Synpunkter som rör Stockholms programområde lämnas åt Stockholm att besvara.

Centrum för Molekylär Medicin (CMM)

Programmet präglas av en bostadsdriven stadsutveckling, detta räcker inte för att förverkliga ambitionerna i Vision 2025 eller för att utnyttja områdets potential.

Framgångsrika kombinationer av vård, forskning och innovativt företagande kräver kluster med fysisk närhet mellan verksamheter. Skärningspunkten mellan NKS, Hagastaden och KI erbjuder Nordens bästa möjlighet att skapa ett kluster med internationell dragningskraft, det arbetet bör samordnas i en gemensam strategi. CMM och CCK (Cancer Centrum Karolinska) kan utgöra grund för sådana kluster. I direkt närhet till CMM bör kunna skapas lokaler för läkemedelsföretags forskningsverksamheter, start-up företag, privat vårdverksamhet, mötesplatser i form av kaféer, gym etc. Hur sådana kluster kan skapas beskrivs ingående i yttrandet.

Det är viktigt att balansen mellan bostäder och andra verksamheter blir bra avvägd. Viktigt att inte sprida verksamheter knutna till Life science över hela området, ex. är en placering vid Uppsalavägen för långt ifrån föreslagna strategiska kluster.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Programförslaget uppmuntrar till ett blandat innehåll inom stadsdelen, däribland är Life Science-verksamheter ett viktigt inslag tillsammans med ett större antal bostäder. Programmet låser heller inte fast exakta placeringar av de olika innehållen, dock pekas vissa lägen ut som är direkt olämpliga för bostäder pga. risk-, buller- och luftförutsättningar.

Samfundet S:t Erik

De två hus som planeras norr och söder om tullhusen bör strykas ur programmet, istället bör tullplatsen och den gamla landsvägen omvandlas till en kulturhistorisk park.

Beklagar att kulturhistoriskt värdefulla delar av Karolinska sjukhuset kommer rivras eller förvanskas av ny bebyggelse.

Den byggnad som planeras i den östra delen av ”Timglasparken” riskerar att skymma Wenner-Gren Center och bör tas bort ur Stockholms plan för Östra Hagastaden.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Tullhusplatsen har vidareutvecklats fram till programmets godkännande, vilket i nuläget ligger inom både Solnas och Stockholms programområde. I det reviderade programmet så utgår byggrätterna och istället föreslås en allmän plats bildas kring Tullhusen.

Karolinska sjukhusområdet har många historiska värden som karaktäriserar området och dessa ska värnas vid utvecklingen av en ny tät blandstad.

Övriga synpunkter behandlas i Stockholms programarbete.

Yimby

Ställer sig mycket positiva till förslaget, särskilt det sammanhållna gatunätet och funktionsblandningen. Det finns dock möjligheter till en högre bebyggelse och mer varierat våningsantal, speciellt mot Hagaparken som nu får chansen att upplevas som en stadspark.

Ambitionen att bygga ny kvarterstruktur i anslutning till äldre bebyggelse ses som positiv. Genom att variera innehåll och byggnadshöjder uppstår en dynamik som ofta saknas i nybyggda områden. Den föreslagna snitthöjden på dessa hus är 8-9 våningar som i sin helhet ser lovande ut. Även glädjande att slutna kvarter föreslås som möjliggör bullerdämpande åtgärder och tyst sida för bostäderna.

Norr om Karolinska vägen, vid Norra begravningsplatsen/Solna kyrkogård föreslås en lägre bebyggelse. Yimby vill lyfta fram att en viss variation i höjd även här skulle uppnå den eftersträvade arkitektoniska mångfalden.

Trafikplats Haga södra bör kunna förenklas och förminska vilket bör leda till att otrygga gångtunnlar och otillgängliga trappor ersätts. Trafikplats Västberga är ett bra exempel på detta. I östra Hagastaden finns möjligheter att integrera vägnätet med stenstaden.

Eugeniahemmet föreslås behållas som separata byggnader och att man istället bebygger förgårdsmarken och bildar ett kvarter i kvarteret med god anslutning till Akademiska stråket.

Det finns behov att se över raka och lättorienterade cykelleder till gator som Norrtullsgatan och Dannemoragatan och på så sätt stärka den redan goda nord-sydliga kopplingen. Gång- och cykelbron längs Värtabanan skulle kunna ansluta till Annerovägen.

Yimby vill lyfta fram vikten att skilja på gång- respektive cykeltrafik genom exempelvis stensättning och små nivåskillnader. Även att cykelinfrastruktur bör planeras lika noga som annan fordoninfrastruktur.

Det finns möjligheter att integrera vägnätet med stenstaden genom att bygga en fortsättning på Hagagatan. Idag är den stoppad av byggnader längs med Sveavägen.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Närmare studier om skala och gestaltning av den föreslagna bebyggelsen kommer göras i detaljplaneskedet. Bebyggelsen norr om Karolinska vägen, vid Norra begravningsplatsen/Solna kyrkogård, ligger inom riksintresset för kulturmiljövården och bör därför inte ges en högre skala. För denna bebyggelse kommer det dock krävas närmare studier om påverkan på riksintresset.

Området kring Uppsalavägen är den del som berör de båda städerna och det är ett gemensamt intresse att skapa ett mer stadsmässigt område än vad det är idag. Täta dialoger förs med bl.a. Trafikverket för att kunna göra detta möjligt.

Det gröna inslaget som omger Eugeniahemmet anser staden vara av stort intresse för den nya stadsdelen, Akademiska stråket och den gröna strukturen inom området som helhet.

Städerna för en gemensam dialog om att skapa bra och gena gång- och cykelförbindelser samt nya kopplingar inom Hagastaden, vilket är en prioriterad fråga.

Hagastaden Fastighetsägare

Förslaget är i allmänhet bra. Stor vikt bör läggas vid goda cykelförbindelser till Hagastaden och mellan universitetsområdena. Även angeläget med trivsamt miljö mellan husen genom omsorg om gator, parker mm. Nödvändigt med blandad bebyggelse med mer kontor och kommersiella utrymmen i bottenvåningar. Viktigt att detaljer i planen lever upp till Vision 2025. Bifogar Avsiktsförklaring med föreningens ståndpunkter.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: Norra Hagastaden planeras att bli en gång- och cykelvänlig stadsmiljö. Akademiska stråket utgör en viktig länk för

områdets koppling mot Hagaparken/Brunnsviken men även att binda samman Karolinska institutet/NKS med KTH och SU. Många av områdets gator föreslås utformas som gångfartsområden och området ska ges ett blandat innehåll.

Neuroradiologiska kliniken, Karolinska Universitetssjukhuset

Sträckningen av Akademiska stråket bör ändras så att paviljongen i anslutning till neurohuset, med dess dyrbara fasta medicinska utrustning, inte behöver rivas.

I anslutning till neurohuset, betecknad G4 i programförslaget, finns en paviljong vilken färdigställdes 2009 och rymmer, tillsammans med intilliggande del av neurohuset, sammanlagt fem magnetkameror. En magnetkamera kostar i storleksordningen 20 miljoner kronor och väger i storleksordningen 10 ton, och de som står i paviljongen hör till de mest moderna i sitt slag och de har en förväntad livslängd på åtminstone 10 år till.

Den planerade sträckningen av Akademiska stråket ner mot Brunnsviken innebär i sin nuvarande utformning att man kommer riva den ovan beskrivna paviljongen. Då värdet på byggnaden med innehåll räknas i hundratals miljoner är denna planering olycklig.

***Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar:** Akademiska stråket utgör en viktig länk för områdets koppling mot Hagaparken/Brunnsviken men även att binda samman Karolinska institutet/NKS med KTH och SU. Planering och utbyggnad av planen kommer att pågå under lång tid och ekonomiska prioriteringar mellan olika intressen i samband därmed är ytterst en fråga för ägaren Stockholms läns landsting.*

Lennart Carlson

Mindre lägenheter bör byggas vid sjukhusområdet för att möjliggöra boende i närheten av arbetsplatser och stävja den pågående gentrifieringen. Större bostadshus kan byggas, exempelvis längs med Karolinska vägen och vettande mot Hagaparken. Högre byggnader bör tillåtas även om de syns från Nationalstadsparken. Stressforskare i Hagastaden bör involveras i planeringen av områdets bostäder.

Framför även ett antal förslag kring utformning och inredning av bostadshus för att uppnå attraktiva boendalternativ i området samt ökat antal bostäder.

***Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar:** Förvaltningen har tagit del av synpunkterna.*

Christopher Wrigfeldt

Byggnaderna verkar få ett alltför enformigt utförande. Variation bör eftersträvas genom korta kvarter, flera byggherrar, olika utformning av tak etc. Kvarteren bör vara slutna för att uppnå stadskänsla. E4:an bör överdäckas ännu längre norrut och överbyggas med bostäder och kontor.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommentar: I ett programskede är det framförallt strukturen på gator och kvarter som studeras, i viss omfattning också möjlig skala på den nya bebyggelsen. Gestaltning och utformning av bebyggelsen kommer att studeras närmare i detaljplaneskedet. Gällande en eventuell överdäckning längre norrut så är det inte en fråga som kommer att utredas inom detta programarbete.

Ann-Christine Källeskog
Planchef/Stadsarkitekt

Anders Berg
Planarkitekt

Bilaga.

Förändringar gjorda efter samrådet:

- Byggnader mellan Värtabanan och tullhusen utgår.
- Förlängningen av Bellmanterrassen utgår.
- Tekniskt PM har reviderats med anledning av de synpunkter som inkom under programsamrådet, samt efter diskussioner med Trafikverket.
- Utformning av separat högersvängfält norrifrån mot Klarastrandsleden redovisas.
- Kommunerna har gemensamt tagit fram en spridningsanalys inför godkännandet av de båda programmen, vilket kort redovisas i programhandlingen.
- Text om dagvatten har reviderats och förtydligats.

I övrigt har mindre förtydliganden, korrektioner och redaktionella ändringar av programhandlingen och tillhörande MKB gjorts utefter inkomna synpunkter. Övriga under samrådet inkomna synpunkter kan hanteras och vidare studeras i de fortsatta detaljplanarbetena.